

COMUNE DI MAGNAGO



PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA "EX FOCREM"



ANALISI DELL'IMPATTO IN ATMOSFERA

INDICE

INDICE	2
1 PREMESSA	3
2 ANALISI	3
2.1 TRAFFICO INDOTTO.....	3
2.2 INQUINAMENTO DA EMISSIONI VEICOLARI	4

1 PREMESSA

Nel presente documento si procede alla stima delle emissioni in atmosfera alla luce della richiesta pervenuta da ARPA Lombardia in seno alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS della proposta di PII "EX FOCREM", di cui si riporta un estratto:

Osservazioni

La variante non prevede consumo di suolo ma sul recupero di un'area ex industriale al fine di inserire strutture di vendita. Nel lotto 2 è prevista un'attività dedicata al vivaismo.

Il rapporto preliminare prende in considerazione in particolare i possibili effetti derivanti dall'impatto veicolare generato dall'insediamento previsto e riporta altresì una valutazione previsionale d'impatto acustico con riferimento al traffico veicolare generato ed alla prevista installazione di componenti tecnologiche necessarie per il riscaldamento/raffrescamento degli edifici.

Tuttavia, sarebbe opportuno sviluppare e integrare il Documento con la redazione di uno studio di impatto sulla componente atmosferica per la determinazione previsionale della percentuale di incidenza delle emissioni in atmosfera relative al traffico veicolare indotto, comunque utile per definire in maniera compiuta il quadro di progetto riferito ai potenziali impatti ambientali generati dall'intervento;

Alla luce di quanto sopra esposto e verificato quanto contenuto nel documento di sintesi redatto:

- si ritiene che non ci siano effetti ambientali significativi su uno o più siti, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3 della Direttiva 92/43/CEE ;
- si tratta di un'area circoscritta e già programmata nel PGT.

2 ANALISI

2.1 TRAFFICO INDOTTO

Per poter eseguire la stima delle emissioni da traffico veicolare si è fatto riferimento a quanto analizzato nello studio del traffico. Nello specifico si è fatto riferimento alla ipotesi più cautelativa e, quindi, alla ipotesi che sia presente anche una media struttura con superficie di vendita alimentare. Tale ipotesi è quindi basata sulle seguenti funzioni previste dal PII:

- COMPARTO 1: la proposta di PII prevede la realizzazione di un edificio per complessivi mq. 950,69 di SLP per l'allocazione di una media struttura di vendita con una SV pari a 800 mq per la vendita di prodotti non alimentari;
- COMPARTO 2: la proposta di PII prevede la realizzazione di un edificio di complessivi mq. 1.843,34 di SLP per l'allocazione di una media **struttura di vendita con una SV pari a 1.500 mq per la vendita di prodotti alimentari**;
- COMPARTO 3: la proposta di PII prevede la realizzazione di un edificio di complessivi mq. 1.931,83 di SLP per l'allocazione di una media struttura di vendita con una SV pari a 1.500 mq per la vendita di prodotti non alimentari;
- COMPARTO 4: la proposta di PII prevede la realizzazione di un edificio di complessivi mq. 510,10 di SLP per l'allocazione di attività di somministrazione di cibi e bevande

Lo Studio del Traffico su tali ipotesi ha evidenziato come il traffico indotto (addetti + visitatori) sia pari a 605 veicoli/h, di cui 363 in ingresso e 242 in uscita dal comparto oggetto di analisi.

Tale incremento non tiene conto di quanto già valutato e programmato dal PGT vigente che prevede per l'area di progetto unicamente una funzione produttiva. Considerando tale previsione il compendio di progetto genererebbe, per l'ora di punta serale, 245 veicoli teorici equivalenti aggiuntivi.

Facendo il raffronto fra il traffico simulato nello scenario di analisi più cautelativo (quello con funzione

alimentare) che genera 605 veicoli/h e lo scenario programmatico che genera 245 veicoli teorici equivalenti, abbiamo un traffico generato nell'ora di punta pari a complessivamente +360 veicoli di incremento prodotti dal PII rispetto alle previsioni del PGT vigente.

2.2 INQUINAMENTO DA EMISSIONI VEICOLARI

Come descritto nello studio citato, l'analisi dei dati relativi ai rilievi di traffico ha permesso di individuare un flusso di traffico nell'ora di punta del mattino pari a 2.528 veicoli/ora.

La stima dei flussi di traffico aggiuntivi generati ed attratti dal comparto ha permesso di stimare un incremento pari a 360 veicoli aggiuntivi per l'ora di punta.

Per la valutazione delle emissioni dal traffico indotto è stata considerata la relazione

$$E = P \cdot N \cdot h \cdot Fe$$

Dove:

E = emissioni [t/anno]

P = percorrenza media spostamenti = 1 km/veicolo

N = numero spostamenti indotti [veicoli/ora]

h = durata annua del traffico indotto (apertura della struttura commerciale)

Fe = fattore di emissione [mg/km]

Per quanto riguarda la lunghezza degli spostamenti indotti dalle opere di Piano si è considerata una lunghezza media di 1 km.

Si sono quindi considerati dei valori medi di fattori di emissioni da traffico, basandosi sui dati medi proposti per il traffico autoveicolare in Lombardia come stimati da ARPA Lombardia per il parco autoveicolare lombardo per l'anno 2005, riportati in Tabella successiva.

Tabella 2.2-1: fattori di emissione medi da traffico (fonte: Inemar Arpa Lombardia 2008)

Tipo veicolo	NOx mg/km	COV mg/km	CO mg/km	PM10 mg/km
Automobili	443	60	721	47

Sono state dunque calcolate le emissioni orarie relativamente all'ora di punta serale dello scenario attuale (si sono considerati circa 2.528 veicoli circolanti complessivamente nell'area) e dello scenario futuro, a progetto realizzato (incremento veicolare pari a 360 veicoli).

Tabella 2.2-2: stima delle emissioni dal traffico indotto (kg/anno)

Tipo veicolo	Scenario attuale	Scenario futuro
NOx	214	244
COV	29	33
CO	348	398
PM10	23	26

Confrontando i valori calcolati delle emissioni di progetto con il quadro emissivo comunale si evidenzia come le emissioni prodotte dalle azioni di PII non siano rilevanti.