

Sinadoc 36998/2022

**Sportello Unico Attività Produttive
Unione delle Terre d'Argine**

Provincia di Modena
Servizio Pianificazione
Urbanistica e Cartografica

Comune di Carpi
Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio
Ufficio Ambiente e Transizione Ecologica
Sportello Unico Edilizia Privata

Az. Usl di Modena
Dipartimento di Sanità Pubblica
Servizio Igiene Pubblica di Carpi

Oggetto: SUAP 3116/2022 - MODENGAS SRL

Procedimento Unico, ai sensi dell'art.53 della LR 24/2017 e s.m.i., per l'approvazione del progetto di costruzione in ampliamento dell'impianto di autolavaggio e lavori di adeguamento funzionale del distributore carburanti in Carpi, via C. Marx 160/E, in variante al PRG vigente

PARERE TECNICO AMBIENTALE

In riferimento alla comunicazione dello Sportello Unico Attività Produttive Unione Terre d'Argine relativa alla **Convocazione della 3° seduta della CdS per il giorno 25/09/2023** (prot. Arpae 145287 del 25/08/2023) per l'approvazione del progetto di costruzione in ampliamento dell'impianto di autolavaggio e lavori di adeguamento funzionale del distributore carburanti posto a Carpi via C. Marx 160/E in variante al PRG vigente (prot. SUAP 3116/2022) - Procedimento Unico art. 53 della LR 24/2017 – presentato dalla Ditta MODENGAS SRL;

valutati gli elaborati progettuali e la documentazione complessivamente trasmessa al SUAP, nello specifico gli elaborati trasmessi dal SUAP in data: **03/11/2022** (prot. Arpae 180849); **11/11/2022** (prot. Arpae 185559); **20/04/2023** (prot. Arpae 69889); **01/08/2023** (prot. Arpae 132941);

tenuto conto degli esiti della 1°, 2° e 3° CdS (28/11/2022, 15/5/2023 e 25/09/2023) e delle osservazioni/richieste integrazioni espresse dagli Enti coinvolti nel procedimento unico contenute nei Verbali acquisiti agli atti Arpae in data 11/01/2023 (prot. Arpae 4503/2023) e in data 30/05/2023 (prot. Arpae 94515/2023);

per quanto di competenza della scrivente Agenzia, **si esprimono le seguenti valutazioni circa la sostenibilità ambientale dell'intervento edilizio proposto da MODENGAS SRL che prevede: "costruzione in ampliamento dell'impianto di autolavaggio e lavori di adeguamento funzionale del distributore carburanti, in variante allo strumento urbanistico vigente PRG"**.

PREMESSA

*Il procedimento unico di cui all'articolo 53 della L.R. n. 24 del 2017 è stato introdotto per accelerare e semplificare due ordini di processi abilitativi che il legislatore regionale ha considerato strategici: da una parte, la localizzazione e l'acquisizione degli atti di assenso necessari per realizzare le opere pubbliche; dall'altra, **la realizzazione degli interventi di ampliamento e ristrutturazione di fabbricati adibiti all'esercizio di impresa ovvero interventi di nuova costruzione di fabbricati o altri manufatti necessari per lo sviluppo e la trasformazione di attività economiche già insediate, nell'area di pertinenza delle stesse, in lotti contigui o circostanti, ovvero in aree collocate in prossimità delle medesime attività.***

OGGETTO DEL PROCEDIMENTO UNICO (art. 53 della LR 24/2017)

Il progetto riguarda **un intervento di adeguamento funzionale del distributore carburanti esistente (marchio ELP) ed ampliamento di un'attività di autolavaggio esistente insediata nell'area produttiva polifunzionale** (di circa 6.500 mq) di Via C. Marx al civico 160/E, di proprietà della Società Modengas Srl con sede in Parma via Emilio Lepido 237/A. **L'area di ampliamento attualmente inserita in "zona agricola periurbana", pari a 2.665 mq, è stata identificata nel lotto inedito confinante a ovest con l'area produttiva polifunzionale esistente.**

Nello specifico si prevedono due distinti interventi.

1) *Intervento sull'area a tessuto polifunzionale esistente (art. 47) - adeguamento funzionale del distributore carburanti esistente, con spostamento della cisterna GPL per migliorare i percorsi, e modifica dell'impianto di autolavaggio presente all'interno del capannone "attività di servizio all'auto"; nel dettaglio:*

- spostamento serbatoio interrato di GPL da 30 mc., ora posto al centro del piazzale del distributore carburanti, e suo riposizionamento in una zona più decentrata in modo da favorire gli spazi di manovra e di circolazione all'interno del piazzale per l'accesso alle colonnine di erogazione;
- installazione di un secondo portale automatico per il lavaggio auto all'interno del capannone esistente;
- implementazione di due box esterni per lavaggio auto manuale con le lance a fianco dei box esistenti e contestuale eliminazione di tendone asciugatura auto;
- installazione di una pensilina per la cassa automatica dei box lavaggio esistenti;
- realizzazione di un portale e pensilina a sbalzo sulla facciata fronte strada del capannone, posizionata sulla sinistra all'ingresso dall'autolavaggio per segnalarne e valorizzarne l'entrata e proteggere gli operatori;
- adeguamento di aiuole e riposizionamento parcheggi in diverse zone dell'area, secondo una logica complessiva;
- installazione di pannelli fotovoltaici in copertura (150 kW) sulle falde del capannone esistente;
- rimozione dei lucernari in copertura del capannone esistente;
- demolizione di alcuni tratti di recinzione formata dall'attuale muro di confine, per mettere in comunicazione l'impianto esistente con il nuovo lotto.

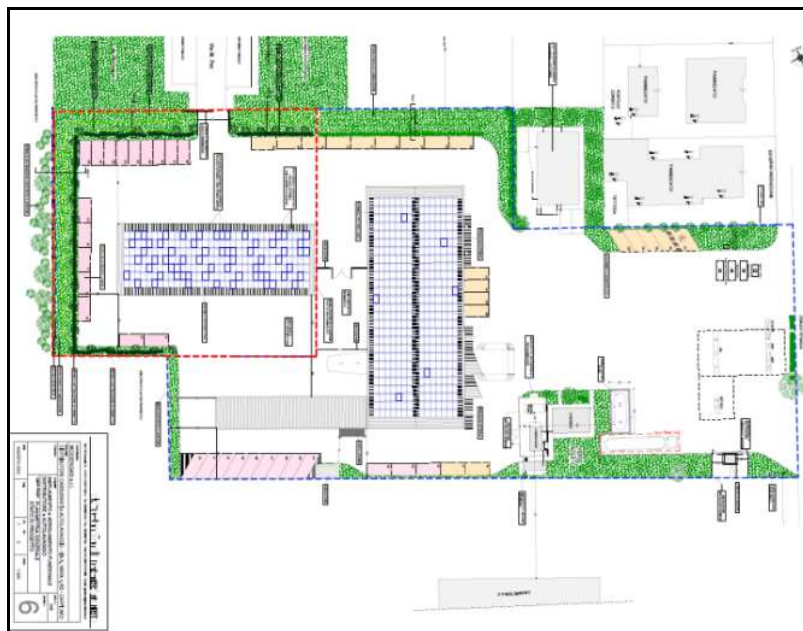
2) *Intervento sul nuovo lotto attualmente inserito in "zona agricola periurbana" - ampliamento dell'attività di autolavaggio con la nuova costruzione di alcuni box auto da adibire all'asciugatura con e senza operatore; nel dettaglio:*

- realizzazione di un fabbricato composto da due box chiusi adibiti all'asciugatura degli autoveicoli con operatore e cinque box aperti adibiti all'asciugatura auto self-service; all'interno dei box saranno presenti otto postazioni self (aspiratori) per la pulizia interni; una sala d'attesa e un locale tecnico; il nuovo

- fabbricato sarà realizzato con una struttura leggera in acciaio e pannelli sandwich;
- installazione di pannelli fotovoltaici sulla copertura del suddetto fabbricato (95 kW);
 - realizzazione di corsia di manovra e parcheggi in asfalto e aiuole verdi e opere da vivaista sui lati nord e ovest dell'intero lotto;
 - realizzazione di uscita di sicurezza e di emergenza su via M. Pini;
 - realizzazione di invasi per laminazione dell'acqua piovana sotto forma di fossati incorporati nelle fasce di verde a confine nord ed ovest.

All'area produttiva, anche quella di ampliamento, si accede da Via Carlo Marx attraverso l'area di pertinenza del distributore, mentre si prevede un nuovo accesso, da utilizzare solo in caso di emergenza, attraverso la viabilità a fondo cieco (Via Pini) del comparto residenziale di recente edificazione.

Estratto Tav. 6 di progetto



PRG DEL COMUNE DI CARPI

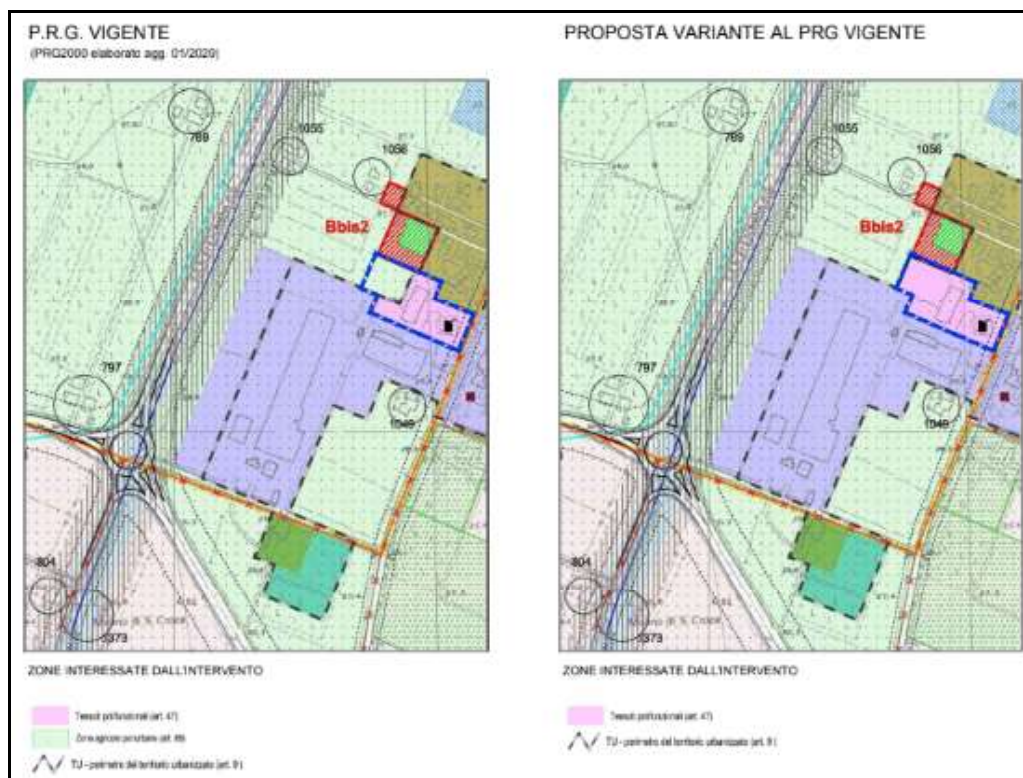
Il Comune di Carpi ha adottato il Piano Regolatore Generale (PRG) con Delibera Consiliare n. 247 del 21/07/2000, approvato con Delibera di Giunta Provinciale n. 174 del 30/04/2002.

Il vigente PRG (tavola PS2 - Azionamento del Territorio Comunale) colloca il lotto dell'attività produttiva esistente come "Tessuti Polifunzionali" Art.47 delle NTA vigenti, mentre l'area di ampliamento e nuova edificazione è posta all'interno delle "Zona agricola periurbana - Art. 66 delle NTA".

Per il lotto ineditato (2665 mq da rilievo e 2592 mq catastali), con il Procedimento Unico ai sensi dell'Art. 53 della L.R. 24/2017, il proponente chiede la riclassificazione dell'area da "Zona agricola periurbana" ad area per "tessuti polifunzionali", ad integrazione dell'esistente, a formare un unico ambito con ST = 9.169 mq. Con l'ampliamento e la trasformazione urbanistica dell'area si determina l'aumento di potenzialità edificatoria per mq 415.0 di SC. Il progetto costituisce Variante Specifica al PRG vigente.

Si riporta di seguito un estratto cartografico della proposta di variante urbanistica (tav. PS2), allo scopo di identificare l'area oggetto di trasformazione e il relativo contesto urbanistico circostante. Come si evince dalla cartografia, il contesto circostante è composto da ambiti produttivi a sud ed est e ambiti residenziali a bassa densità a nord; ad ovest sono presenti terreni agricoli. I primi 30 metri ad ovest, a ridosso dell'edificato sono tenuti a verde alberato mentre i restanti terreni in direzione ovest sono coltivati. Il lotto risulta totalmente schermato dal verde alberato sul lato rurale e intercluso sugli altri lati.

estratto cartografico PRG



PUG DELLE TERRE D'ARGINE

L'ufficio di Piano del comune di Carpi con Delibera di Consiglio dell'Unione Terre d'Argine n. 12 del 20/07/2023, ha proceduto all'adozione del Piano Urbanistico Generale dell'UNIONE (Carpi, Soliera Campogalliano e Novi di Modena) e in data 21/07/2023 ha trasmesso la documentazione inerente il PUG al CUAV della Provincia di Modena per l'acquisizione del parere motivato necessario per procedere all'approvazione del Piano.

L'intervento di cui al presente procedimento risulta interessare un'area posta al di fuori della superficie del Territorio Urbanizzato (TU) del Comune di Carpi, riferito al 1° gennaio 2018 e, pertanto, il PUG nella fase di approvazione dovrà tener conto anche della presente trasformazione territoriale, fermo restando che vi sia un esito positivo del procedimento art. 53.

Secondo quanto previsto dalla LR 24/2017, "gli interventi di ampliamento di attività già insediate, nell'area di pertinenza delle stesse, in lotti contigui o circostanti, ovvero in aree collocate in prossimità delle medesime attività, ad esclusione degli interventi che comportino la trasformazione di un esercizio commerciale in una struttura di vendita o insediamento commerciale di rilievo sovracomunale" non rappresentano "consumo di suolo" come limite massimo del 3% della superficie del territorio urbanizzato.

Tuttavia, anche se non trattasi di un intervento di natura complessa, essendo comunque un ampliamento di un'attività produttiva che interessa un'area posta all'esterno del TU, richiamati i criteri della VALSAT del PUG, la proposta progettuale dovrà essere comunque coerente con le tutele/vincoli di PUG, riferite in particolare alla prevenzione del rischio idraulico che pongono limiti all'edificabilità dei suoli, nonché alle strategie e le azioni del PUG. Inoltre la VALSAT, relativa al progetto di ampliamento, dovrà verificare che l'attività risulti ambientalmente compatibile e produca impatti accettabili e opportunamente mitigati, fermo restando che dovrà essere assicurata l'accessibilità alla nuova area dalla rete viaria extraurbana che deve essere in grado di sopportare i volumi e le tipologie di traffico generato dall'attività stessa.

RELAZIONE BUSINESS PLAN

Nella "Relazione illustrativa" che accompagna il progetto sono messe in evidenza le motivazioni che portano a richiedere la trasformazione urbanistica dell'area agricola, che riguardano esclusivamente il miglioramento economico dell'attività produttiva già insediata ovvero dell'autolavaggio e del distributore carburanti.

Con le integrazioni di aprile 2023 è stata fornita una "Relazione Business Plan" dalla quale si evince la necessità di ampliare l'autolavaggio, anche dopo gli ammodernamenti effettuati sullo stesso impianto nel corso dell'anno 2022, consistenti nell'inserimento di nuove tecnologie informatiche che consentono il pagamento dei servizi di autolavaggio self con carte di credito e bancomat, oltre all'introduzione di un sistema (schiuma attiva) che ha migliorato le prestazioni e l'efficienza funzionale del lavaggio auto.

L'ampliamento, come descritto dal proponente, interesserà principalmente l'area esistente, già destinata dal PRG a tessuto produttivo polifunzionale, mentre nella nuova area (da trasformare con Procedimento Unico art. 53 della LR 24/2017) si prevede la costruzione di un fabbricato (in parte chiuso e in parte aperto) per l'inserimento sia dell'attività self-service di asciugatura manuale/aspirazione degli interni auto (mediante 8 postazioni self), dove il gruppo di aspirazione sarà centralizzato e posizionato in un locale tecnico coibentato e insonorizzato per contenere la rumorosità ambientale propagata nei confronti dell'ambiente esterno, che delle attività di pulizia degli interni auto, lavaggio delle tappezzerie e lucidatura auto, nonché riparazione dei vetri dei veicoli, eseguite da personale specializzato.

Rispetto a quanto descritto nella relazione Arpae evidenzia che:

- **l'autolavaggio risulta avere una potenzialità di 40.000 auto/anno;**
- **dopo gli ammodernamenti tecnologici effettuati nell'anno 2021 (sostituzione del lavaggio a tunnel con un nuovo lavaggio a portale traslante ad alta efficienza e ampliamento lavaggio a piste self), l'autolavaggio ha effettuato 24.000 cicli di lavaggio (65 cicli/giorno) con un consumo annuo di acqua (acquedotto) di 2.000.000 di litri;**
- **con la realizzazione dell'ampliamento dell'autolavaggio, che prevede anche l'installazione di un gruppo di depurazione a filtrazione che consentirà il riciclo e il recupero di acqua da utilizzarsi per la fase di prelavaggio e un impianto fotovoltaico da 244 kwp, il proponente ritiene di utilizzare l'impianto alla sua massima potenzialità: 40.000 auto/anno pari a 109 cicli giorno.**

Si rileva, quindi, che i nuovi impianti da posizionare nel lotto adiacente all'impianto esistente (oggetto del Procedimento Unico art. 53), funzionali all'uso degli spazi dedicati all'attività, non comporteranno l'aumento della potenzialità dell'impianto lavaggio auto.

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DELLE PREVISIONI

VALSAT

Per la trasformazione urbanistica è stato redatto il documento di ValSAT, ai sensi dell'art. 18 della Legge 24/2017, che costituisce anche il "Rapporto preliminare per la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica e Territoriale (ValSAT)" ai sensi dell'art. 12 e dell'Allegato I - parte II del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Con le integrazioni pervenute ad Arpae in data 01/08/2023 (prot. Arpae 132941), come richiesto dai rappresentanti degli Enti/Amministrazioni, il documento di VALSAT è stato integrato/aggiornato con le informazioni/valutazioni mancanti. Oltre agli elementi progettuali che costituiscono variante al PRG vigente sono stati valutati gli elementi di sensibilità/vulnerabilità dell'area interessata dalla trasformazione urbanistica. In particolare si rileva che:

- secondo la tavola 2.3 del PTCP (Carta della Pericolosità e della criticità idraulica), l'ambito rientra nell'area del capoluogo soggetta a criticità idraulica e pertanto, per assicurare la sostenibilità della trasformazione urbanistica, deve essere realizzato un volume d'invaso atto alla laminazione delle piene e dotato di dispositivi di limitazione delle portate in uscita;
- secondo le mappe del Piano di Gestione del rischio Alluvioni del bacino Po (PGRA), l'area è individuata come area a Pericolosità P2 (media probabilità di alluvioni) per il reticolo secondario e P1 (scarsa probabilità di alluvioni) per il reticolo principale;
- l'area è inserita in zona di tutela dell'impianto storico della centuriazione, ma non è assoggettata a controllo preventivo;
- l'ambito ricade in ambiti agricoli periurbani di rilievo provinciale ed è inserito tra le zone agricole periurbane per le quali il PRG propone incentivazione dei meccanismi di tutela dell'abitato dalle attività intensive ed incompatibili del settore produttivo agricolo e contestualmente protezione del territorio agricolo e naturale dall'espansione urbana;
- rispetto la tavola PS11a del PRG "reti e rispetti" l'area di cui all'ampliamento confina con una linea aerea di Media Tensione¹, interrata in direzione est; il lotto è collocato in aree di classe B "localizzazioni con soglia di attenzione".

Rispetto allo Strumento di Pianificazione vigente (PRG) il progetto costituisce Variante Specifica in quanto è necessario procedere con la riclassificazione dell'area da "Zona agricola periurbana (art. 66)", per 2665 mq da rilievo (2592 mq catastali), ad area per "tessuti polifunzionali (art.47)" allo scopo di formare un unico ambito con ST pari a 9.169 mq (misurazione grafica). La trasformazione urbanistica dell'area determina l'aumento di potenzialità edificatoria per mq 415.0 di SC.

Rispetto al PUG adottato, l'intervento risulta interessare un'area posta al di fuori della superficie del Territorio Urbanizzato (TU) e, pertanto, il PUG nella fase di approvazione dovrà tener conto anche della presente trasformazione territoriale.

Relativamente alla conformità ai vincoli e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale (PRG e PUG) e urbanistica sovraordinati (PTCP) e di settore maggiormente pertinenti (PGRA), l'analisi cartografica per tematismi non segnala particolari elementi e/o areali che possano pregiudicare la realizzazione dell'intervento a condizione che le "potenziali criticità" siano risolte con interventi mitigatori e/o azioni mirate da predisporre sia nella fase di realizzazione delle opere di urbanizzazione primarie che nell'ambito

¹ Secondo quanto indicato dal ENEL "linee guida per l'applicazione del paragrafo 5.1.3 dell'Allegato al DM 29.05.08 la DPA per la linea MT aerea presente oltre il confine di proprietà è inferiore a 10 mt, mentre la DPA in corrispondenza delle cabine di trasformazione non superano i 2 metri.

dei progetti esecutivi.

Per quanto attiene agli aspetti ambientali, nel documento di ValSAT sono stati valutati gli “impatti” conseguenti la trasformazione dell’area agricola analizzando le principali matrici ambientali coinvolte ed è stata costituita una “scheda di sostenibilità” all’interno della quale sono state inserite le “condizioni” alle quali il progetto di ampliamento si deve attenere per mitigare gli elementi di criticità emersi.

In sintesi, attraverso le considerazioni sviluppate all’interno del Rapporto Preliminare VAS-ValSAT si evince che la proposta progettuale produrrà effetti “non trascurabili” su alcune delle componenti ambientali analizzate: rumore ambientale, impermeabilizzazione del suolo agricolo con aumento degli apporti idrici (acque meteoriche) in acque superficiali e traffico indotto.

Tenuto conto delle valutazioni riportate nella VALSAT, Arpae esprime di seguito alcune specifiche osservazioni/prescrizioni, volte ad assicurare la sostenibilità ambientale dell’intervento edilizio, che si ritengono vincolanti per la conclusione positiva del procedimento unico art. 53 che prevede la “costruzione in ampliamento dell’impianto di autolavaggio e lavori di adeguamento funzionale del distributore carburanti, in variante allo strumento urbanistico vigente PRG”.

Suolo e Sottosuolo

L’intervento di ampliamento proposto da MODENGAS per consentire lo sviluppo e il mantenimento delle attività economiche già insediate, nello specifico l’attività di autolavaggio, comporta “consumo di suolo” in quanto prevede la trasformazione urbanistica di un ambito agricolo periurbano, posto in prossimità di edificato urbano a destinazione d’uso residenziale. L’area del lotto ha una superficie misurata pari a 2665 mq e verrà impermeabilizzata per l’80.7% (circa 2152.5 mq). La porzione permeabile del progetto riguarda le sole aree tenute a verde di mitigazione ambientale e visiva (confini nord, ovest e parte del confine sud) all’interno delle quali si prevede la piantumazione di 27 unità arboree e 113 arbusti, come integrazione del verde alberato attualmente presente oltre il confine ovest.

Riguardo il consumo di suolo, si rileva che nel progetto non sono previsti interventi mitigatori. Per tale aspetto si evidenzia che i nuovi impianti da posizionare nel lotto di ampliamento hanno una finalità “funzionale” accessoria all’attività di autolavaggio e non comporteranno l’aumento della potenzialità dell’impianto lavaggio auto in quanto l’adeguamento delle attrezzature sarà realizzato all’interno dei fabbricati presenti nell’area polifunzionale esistente.

Nello studio non sono presenti valutazioni circa le opere di cantierizzazione necessarie per la realizzazione di fondazioni delle nuove strutture (box auto) e dei servizi a rete. Non sono presenti nemmeno informazioni riguardo i materiali di riporto per la realizzazione dell’incremento di quota del nuovo piazzale.

Per quanto concerne le terre da scavo, il progetto esecutivo dovrà contenere specifiche informazioni circa i quantitativi esportati/riutilizzati in sito. Tale attività dovrà essere effettuata secondo quanto previsto dal DPR 13 giugno 2017, n. 120. Eventuali materiali di riporto riciclati da rifiuti, se utilizzati in sito per l’innalzamento del nuovo piazzale rispetto alla quota del piano campagna, dovranno rispettare le caratteristiche prestazionali previste dalla Circolare del Ministero dell’Ambiente n. UL/2005/5205 del 15/07/2005.

Per lo spostamento del serbatoio GPL da 30 mc a servizio del distributore carburanti esistente, collocato attualmente vicino al chiosco, non si prevedono particolari prescrizioni a carattere ambientale se non la necessità di verificare lo stato di contaminazione del sottosuolo in corrispondenza della nuova collocazione. Resta fermo che dovrà essere acquisito agli atti del Comune il parere dei VVF ed in seguito il

Gestore dovrà presentare istanza di modifica al competente ufficio comunale (ufficio commercio) per procedere al collaudo del nuovo serbatoio.

Sistema idrico

Secondo le mappe del Piano di Gestione del rischio Alluvioni del bacino Po (PGRA), l'area oggetto di intervento è individuata come area a Pericolosità P2 (media probabilità di alluvioni) per il reticolo secondario e P1 (scarsa probabilità di alluvioni) per il reticolo principale. Per quanto riguarda il rischio da reticolo idrografico principale, nell'ambito della costruzione del quadro conoscitivo del PUG (in fase di "adozione") sono stati mappati livelli di rischio da sormonto e rottura arginale, non contemplati nel PGRA vigente, che, in occasione di eventi meteorologici particolarmente intensi e diffusi, possono generare fenomeni di crisi del reticolo secondario di pianura (rete di drenaggio urbano), con raggiungimento delle massime capacità delle reti e conseguente difficoltà di normale deflusso delle acque di scolo dalla campagna.

Per assicurare la sostenibilità ambientale dell'intervento, oltre alla verifica/rispetto dei vincoli del PUG, il progetto dovrà prevedere un incremento di quota medio pari a circa +0,60 m s.l.m. se rapportato alla quota di imposta dei piazzali di +27,30 m s.l.m.

Riguardo l'allontanamento delle acque, il progetto prevede la realizzazione di una nuova rete di drenaggio acque meteoriche provenienti dalle aree impermeabilizzate (2152,5 mq) che afferirà, in regime invarianza idraulica (sistema di laminazione di tipo a cielo aperto, costituito da un volume fuori linea pari a 327 mc), nella rete di drenaggio acque meteoriche aziendale esistente, posta internamente al lotto, al margine ovest del fabbricato principale esistente; la rete aziendale a sua volta recapita nel fosso di scolo acque meteoriche tombinato esistente (sezione CLS DN 800) in fregio al confine sud e, quindi, afferirà nello Scolo Burra Levata tramite il fosso stradale di Via Marx, anch'esso tombinato. Lo svuotamento del volume di invaso sarà possibile mediante un sistema di sollevamento costituito da una coppia di pompe (funzionanti in modo alternativo) aventi ciascuna una portata di progetto pari a 2,63 l/s. **Allo scopo di assicurare le portate di progetto si ritiene necessario che il Gestore preveda l'installazione di adeguati sistemi di controllo.**

Riguardo le acque meteoriche ricadenti sulle coperture o sulle parti di piazzale senza rischio di contaminazione si ritiene che con l'ampliamento si avrà un incremento significativo del loro volume dovuto all'urbanizzazione della nuova area. Allo scopo di ridurre le portate in acque superficiali e assicurare il regolare deflusso delle acque meteoriche anche in condizioni di piogge critiche, si ritiene indispensabile che la superficie scoperta della nuova area (da destinare a parcheggio e alla viabilità interna dei veicoli), ad esclusione quindi di quella interessata dai box auto da adibire all'asciugatura con e senza operatore, sia realizzata con una pavimentazione ad elevato grado di permeabilità ("green-block" o altro materiale). Quanto sopra anche in considerazione del fatto che non sono pervenute agli atti specifiche informazioni circa "l'adeguatezza dimensionale" e "la capacità residua" della rete scolante (fosso stradale di Via Marx che afferisce nello Scolo Burra Levata). Per autorizzare lo scarico indiretto in acque superficiali dovrà essere acquisito il "nulla Osta" della Bonifica Emilia Centrale

Per l'attività di lavaggio auto, l'impianto utilizza acqua prelevata dall'acquedotto cittadino. Con le tecnologie utilizzate in passato, i consumi di acqua a ciclo di lavaggio erano circa di 200 litri/auto per un complessivo annuo di 8.000 mc, alla massima potenzialità dell'impianto (40.000 auto/anno). Dopo gli ammodernamenti tecnologici effettuati nel corso dell'anno 2021 (sostituzione del lavaggio a tunnel con un nuovo lavaggio a portale traslante ad alta efficienza e ampliamento lavaggio a piste self), l'autolavaggio ha effettuato 24.000 cicli/anno (65 cicli/giorno) con un consumo annuo di acqua di 2.000 mc. Con la proposta progettuale si propone l'installazione di un gruppo di depurazione a filtrazione che consentirà il riciclo e il recupero di acqua da utilizzarsi per la fase di prelavaggio degli impianti. Tale impianto comporterà un riutilizzo di acqua (circa il 70%) riducendo così i consumi di acqua a circa

2.700 mc/anno, nello scenario di massima potenzialità (40.000 auto/anno).

Riguardo all'approvvigionamento idrico dal pubblico acquedotto, dai dati AIMAG emerge che i quantitativi prelevati annualmente sono aumentati nel corso degli ultimi anni (2900 mc al 2023). Ciò nonostante, relativamente ai consumi idrici nello scenario prospettato non si rilevano particolari criticità, fermo restando che il gestore dell'impianto dovrà mettere in campo tutte le soluzioni tecniche proposte nella progettazione volte alla riduzione dei consumi idrici. In particolare, oltre all'utilizzo di tecnologie impiantistiche (sistema a schiuma attiva) per migliorare le prestazioni e l'efficienza funzionale del lavaggio auto, dovrà essere installato il gruppo di depurazione a filtrazione che consentirà il riciclo e il recupero di acqua (circa il 70%) riducendo così i consumi di acqua potabile a circa 2.700 mc/anno, nello scenario di massima potenzialità (40.000 auto/anno).

Per quanto riguarda lo smaltimento delle acque nere nel progetto di ampliamento, pur prevedendo l'implementazione dei box esterni per lavaggio auto manuale con le lance e l'installazione di un secondo portale automatico per il lavaggio auto all'interno del capannone esistente, non sono previste modifiche sostanziali all'attuale sistema fognario che afferisce alla fognatura pubblica su Via Carlo Marx.

L'impianto di depurazione esistente, è costituito da diverse vasche di trattamento (separazione oli, sedimentazione ed estrazione fanghi, flottazione con filtro a coalescenza, ossidazione chimica con aria dei tensioattivi, sedimentazione e chiarificazione). L'impianto è dimensionato per circa 50 mila lavaggi all'anno quindi superiore ai circa 40 mila attesi in futuro. Il progetto prevede l'adozione di nuovi filtri in sostituzione di quelli esistenti, allo scopo di recuperare circa il 70% dell'acqua di lavaggio. Lo schema dell'impianto di filtrazione acque di lavaggio è stato descritto nell'elaborato "relazione tecnica descrittiva sul trattamento acque del lavaggio esterno auto con recupero dell'acqua all'utilizzo".

Riguardo gli adeguamenti della rete fognaria aziendale che afferisce alla pubblica fognatura e la messa in opera dei nuovi sistemi di trattamento si prende atto che in data 18/09/2023 il Gestore del Servizio idrico integrato (AIMAG SPA) ha espresso "parere favorevole" allo scarico in pubblica fognatura delle acque reflue industriali e delle acque di dilavamento prodotte dall'area di servizio di distribuzione carburanti.

Le acque meteoriche di dilavamento del piazzale area distributore carburanti a rischio di inquinamento da idrocarburi, per le quali non si prevedono variazioni, sono trattate mediante separatore fanghi e sistema di disoleazione (munito di pozzetto di ispezione) e successivamente confluiscono anch'esse, mediante condotta dedicata, nella pubblica fognatura di Via Marx. Le acque reflue provenienti dai servizi igienici dell'impianto, previo trattamento mediante fossa Imhoff, sono convogliate nella medesima fognatura.

Parcheggi

Il numero di posti auto a servizio dell'autolavaggio / distributore e delle altre attività, nello stato di progetto rimane pressoché lo stesso: n.47 posti. Il numero degli spostamenti avrà un leggero incremento. Il numero di posti auto e degli spostamenti nei parcheggi esistenti rimane invariato.

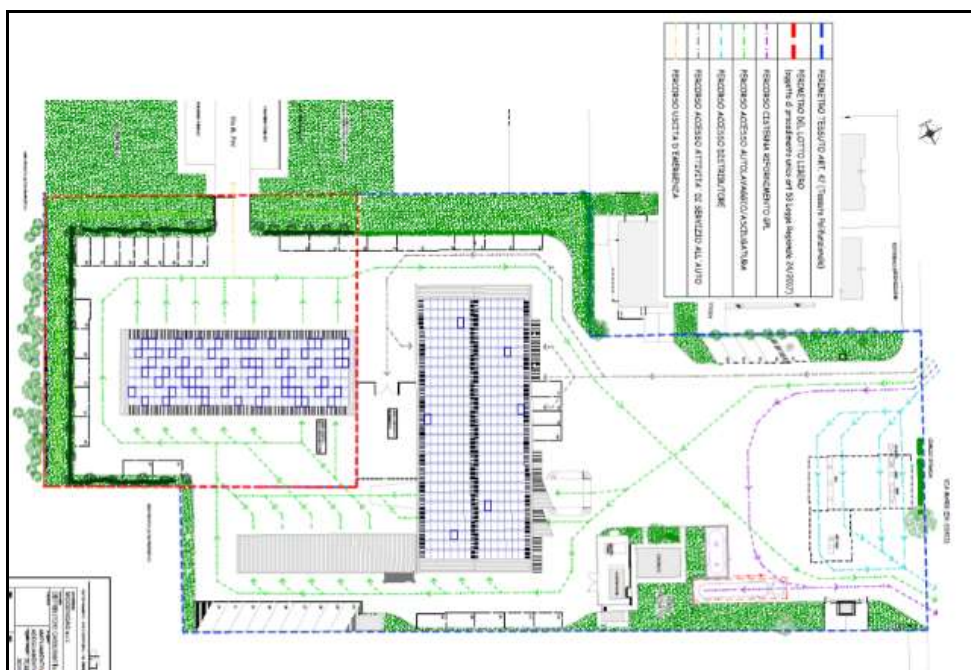
Emissioni in Atmosfera

All'interno delle strutture edilizie non saranno installati impianti che producono emissioni in atmosfera convogliate. Si rileva, invece, **la presenza di emissioni "diffuse" in atmosfera dovute all'utilizzo dei prodotti (detergenti e/o disinfezione dei locali) e al traffico indotto.**

Traffico indotto

L'ingresso dei veicoli avviene dall'area distributore (lato nord), per arrivare alle postazioni di lavaggio/asciugatura e, dopo un percorso all'interno del lotto di proprietà, l'uscita degli stessi è prevista sempre dall'area distributore lato sud. Come si evince dalla relazione Business Plan l'area distribuzione carburante ha registrato negli ultimi 10 anni una clientela media di circa 800 auto nella giornata tipo, mentre il servizio di lavaggio fino al 2023 ha registrato la presenza di circa 30/80 veicoli. L'impianto nel suo complesso fino ad oggi consente di servire circa 820/880 veicoli nelle 24 ore quindi circa 34/36 veicoli/ora, ovvero il 10% di quelli che transitano mediamente su via Marx. Per il futuro si prevede sostanzialmente un analogo numero di veicoli per quanto riguarda l'area rifornimento e si prevede quasi il raddoppio dei veicoli per l'area lavaggio, con una media nel giorno tipo di 110 veicoli per un totale di circa 910 veicoli attratti dall'intero impianto, quindi mediamente 38 auto all'ora. Riguardo al traffico indotto, rispetto allo scenario esistente, si prevede un incremento di circa 50 veicoli al giorno quindi 2 veicoli all'ora.

planimetria indicante la viabilità interna del comparto



Secondo le stime fornite, le emissioni diffuse in atmosfera, dovute all'incremento del traffico indotto, sono inferiori all'1% rispetto a quelle generate dal traffico circolante su via Marx.

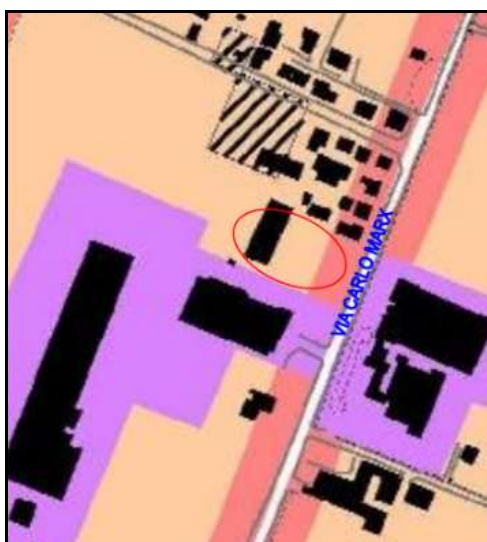
Ciò nonostante, anche se l'incremento delle auto da e per l'impianto di autolavaggio è di entità minima rispetto allo scenario esistente, si ritiene che il traffico complessivamente indotto dall'attività di distribuzione carburanti e autolavaggio, in particolare nelle fasce orarie di punta della giornata, comportano un effetto "non trascurabile" sulla componente ambientale "atmosfera" in quanto le auto sostano in fila con il motore acceso sulla strada comunale (Via Marx), in prossimità delle abitazioni fronte strada. Per tale aspetto si rileva che nel progetto di ampliamento non sono previste proposte volte a migliorare l'accessibilità all'impianto, se non la realizzazione di un nuovo accesso su Via Pini che però dovrà essere utilizzato solo in caso di emergenza.

Rumore

Il comune di Carpi ha provveduto a redigere la classificazione acustica comunale, nell'ambito dello strumento urbanistico vigente (PRG 2000), e pertanto si rileva innanzitutto che la superficie dell'area oggetto di trasformazione urbanistica (da agricola a tessuti polifunzionali) è attribuita ad una Classe III – area mista - con limiti assoluti pari a 60 dBA di giorno e 50 dBA di notte. Le aree circostanti sono attribuite alla medesima classe acustica, mentre la zona produttiva attigua (a sud), con accesso da Via Carlo Marx, è assegnata ad una classe acustica di tipo V - area prevalentemente industriale - con valori limiti assoluti di immissione diurni/notturni rispettivamente pari a 70 dBA e 60 dBA. Le abitazioni in affaccio su Via Carlo Marx appartengono alla Classe IV - aree di intensa attività umana - con valori limite di immissione diurni e notturni rispettivamente di 65 e 55 dB(A).

Nello scenario futuro l'area dell'impianto (distributore e autolavaggio) resta attribuita ad una classe III e pertanto non sono previste con il procedimento art. 53 variazioni della Classificazione acustica comunale (tav. PS10a).

Estratto della Classificazione Acustica Comunale



Per l'area esistente e di nuova trasformazione in data 15/12/2021 è stata redatta apposita "Valutazione Previsionale di impatto acustico" volta a caratterizzare la rumorosità ambientale (ante e post operam) ed identificare la sussistenza di eventuali criticità acustiche che potranno determinarsi in seguito all'attuazione degli interventi progettuali proposti: ampliamento dell'autolavaggio e adeguamento funzionale del distributore carburanti. Allo scopo di fornire valutazioni più puntuali circa il rispetto dei valori limite di immissione assoluti e differenziali, diurni e notturni, il documento è stato revisionato in data 27/03/2023 a seguito della 1° CdS del 28/11/2022 e in data 12/06/2023 a seguito della 2° Conferenza dei Servizi tenutasi in data 15/05/2023. In particolare nello studio sono stati considerati i seguenti aspetti:

- valutazione impatto acustico dell'intervento (ampliamento autolavaggio) nei confronti dell'edificio in progetto adibito a Politiche Abitative Integrate (PAI);
- descrizione degli impianti/sorgenti sonore a servizio dell'impianto di rifornimento carburanti, comprensivo del sistema per compressione del gas metano, che non subiranno variazioni;
- valutazione dell'impatto acustico generato dal traffico indotto in accesso all'autolavaggio e al distributore;
- valutazioni circa i tempi di funzionamento degli impianti self-service autolavaggio durante il periodo notturno;

- proposte di mitigazione (eventuale barriera acustica) a protezione delle aree residenziali poste su Via Pini;
- chiarimenti e distinzione degli scenari acustici “stato di fatto” e “stato attuale”.

Inoltre, rispetto alle condizioni operative previste nella valutazione di dicembre 2021, con le integrazioni sono state apportate delle modifiche progettuali volte alla riduzione delle emissioni sonore dell'autolavaggio in progetto, in particolare durante il periodo notturno, quali:

- descrizione del nuovo impianto centralizzato per la pulizia e aspirazione degli interni auto;
- limitazione del funzionamento dei box per il lavaggio auto “self service” in periodo notturno, che sarà consentito solo per le piazzole poste all'interno del fabbricato a fianco del tunnel di lavaggio, allo scopo di ridurre le emissioni sonore prodotte dalle lance che sono schermate dal fabbricato stesso in direzione dei ricettori abitativi sul lato Nord.

Lo scenario acustico **ante operam e post operam** è stato modellizzato con un software previsionale (SOUND PLAN 8.2.)². Il programma si basa sul metodo di calcolo “Ray tracing” e permette di valutare il rumore in ambiente esterno prodotto dal traffico veicolare, dai parcheggi e dalle sorgenti industriali. Per la taratura del modello di calcolo sono state eseguite anche delle nuove misure fonometriche (sia brevi che di 24 ore). La restituzione dei dati è stata fornita sia in forma tabellare che mediante curve di isolivello a 4 metri dal piano campagna.

Le sorgenti sonore identificate nello scenario “ante operam” a servizio dell'autolavaggio, sono le seguenti:

- **n.1 tunnel di lavaggio** assistito da personale, all'interno di un fabbricato. Orario di apertura: dalle ore 8:00 alle 12:30 e dalle ore 14:30 alle 19:00, dal lunedì al sabato;
- **n.7 box per lavaggio auto “self-service”** con lancia, di cui n.4 all'interno del fabbricato a fianco del tunnel di lavaggio e n.3 collocati all'esterno sotto ad apposite strutture (box). Una lancia di quelle posizionate all'interno è utilizzata come prelavaggio prima del tunnel. L'utilizzo è consentito 24 ore al giorno;
- **n.4 aspiratori** per pulizia degli interni. Disponibili per i clienti 24 ore al giorno.

Con l'ampliamento dell'attività, le sorgenti sonore nello “post operam” sono così modificate:

- **n.2 tunnel di lavaggio** assistiti da personale, posti uno di fianco l'altro all'interno del fabbricato. Orario di apertura: dalle ore 8:00 alle 12:30 e dalle ore 14:30 alle 19:00, dal lunedì al sabato;
- **n.8 box per lavaggio auto “self service”** con lancia, di cui n.3 rimarranno all'interno del fabbricato come nella condizione attuale e n.5 collocati all'esterno sotto ad apposite strutture (n.3 esistenti e n.2 nuovi). I due nuovi saranno sistemati adiacenti a quelli esistenti. L'utilizzo delle lance all'interno del fabbricato è consentito 24 ore al giorno mentre i 5 box posti all'esterno possono essere utilizzati esclusivamente durante il periodo diurno;
- **n. 7 box auto** previsti nell'area oggetto di ampliamento, n.5 saranno di tipo “aperto” (con solo struttura di copertura) destinati alla pulizia degli interni con aspiratore e all'asciugatura manuale self-service; n.2 saranno al chiuso con asciugatura manuale da parte di un operatore.
- **nuovo sistema di aspirazione centralizzato** costituito da n. 2 turbine da posizionare all'interno di un apposito box insonorizzato che faranno funzionare le n.8 bocchette delle aspirapolveri (n.6 per le operazioni self-service e n.2 posizionati all'interno dei box per la pulizia assistita). In questo modo si intende ridurre la rumorosità dell'intero sistema in quanto le due turbine, che risultano essere la sorgente di rumore prevalente, saranno collocate all'interno di un idoneo vano tecnico e le bocchette delle

² Il metodo di calcolo utilizzato per la modellazione del rumore stradale è lo standard CNOSSOS-EU 2021 in accordo a quanto stabilito dal D.Lgs 194/06 in applicazione della normativa europea 2002/49/CE relativa alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale. Il metodo di calcolo utilizzato per la propagazione del rumore industriale è lo standard che si basa sulla norma UNI ISO 9613-2 – Attenuazione sonora nella propagazione all'aperto, metodo generale di calcolo. Nel presente studio le sorgenti industriali sono state inserite come “sorgenti puntuali”.

aspirapolveri non produrranno livelli di rumore significativi. Quelli esistenti saranno smantellati. Gli aspiratori collocati nei box esterni saranno utilizzabili 24 ore al giorno, mentre l'asciugatura e l'aspirazione per interni da parte dell'operatore è prevista negli orari di apertura dell'autolavaggio (8:00 - 12:30 e 14:30 - 19:00).

Le modifiche del distributore carburanti riguarderanno lo spostamento del serbatoio di GPL e l'eliminazione di un'aiuola con parcheggi che ad oggi sono posizionati in una zona centrale dell'area di servizio. Pertanto le sorgenti sonore a servizio del distributore carburanti, da inserire nel programma di calcolo sia nello scenario stato attuale che di progetto, non subiranno variazioni significative. Lo studio individua:

- **cabina di compressione del gas metano** (dotato di cabina fonoassorbente) con adiacente il gruppo frigo; il tempo di funzionamento è esclusivamente durante il periodo di riferimento diurno, dalle ore 9 alle 12:30 e dalle 15:00 alle 19:00 (15:30-19:30 orario estivo); il livello di pressione sonora all'esterno del cabinato risulta essere pari a 70 ± 3 dB(A) a 1 metro dalla parete della cabina;
- **gruppo frigo**, che funziona abbinato al compressore, ha un livello di pressione sonora pari a 49 dB(A) a 5 metri.

Nel modello di calcolo sono state inserite anche le altre **sorgenti sonore** presenti nel sito d'impianto:

- **altre attività**: è stato attribuito un valore di emissione sonora riconducibile alle altre attività (autofficina e gommista) svolte nei capannoni adiacenti al fabbricato occupato dall'autolavaggio. È stato conteggiato e inserito il numero di veicoli che transitano nei percorsi per accedere all'autofficina e dal gommista: 5 mezzi leggeri all'ora nel periodo di riferimento diurno;
- **n.45 parcheggi auto** a servizio dell'autolavaggio / distributore e delle altre attività presenti nelle vicinanze: sono stati inseriti circa 35 spostamenti durante il periodo diurno e circa 3 spostamenti durante il periodo notturno. Nei parcheggi sulla laterale di Via Pini sono presenti 12 posti auto con circa 13 spostamenti durante il periodo diurno e circa 4 spostamenti durante la notte;
- **traffico veicolare** ante e post operam. Nel corso dell'anno 2022 sono stati registrati 24.000 cicli di lavaggio. Il numero di lavaggi durante il periodo diurno rappresenta il 95% del totale, di conseguenza il 5% è stimato nel periodo notturno. Nello **stato attuale** sono stimati 66 mezzi al giorno (63 mezzi durante il periodo diurno, pari a circa 4 auto / ora, e n.3 mezzi durante il periodo notturno. Gli accessi alle stazioni di rifornimento di carburanti registrati negli ultimi anni sono di circa 800 veicoli al giorno distribuiti per il 95% nel periodo diurno e 5% in quello notturno. Per lo **stato di progetto** si prevedono per l'autolavaggio 110 transiti al giorno di cui 12 transiti in periodo notturno, mentre per il distributore non si stimano variazioni dei flussi.

Le valutazioni fornite nello studio d'impatto acustico (revisione del 12/06/2023) si riferiscono, quindi, a 3 scenari:

- "**stato di fatto**" che riguarda la modellazione dell'area interessata dalla realizzazione dell'opera e la simulazione del clima acustico senza le sorgenti di rumore dell'attività dell'autolavaggio e del distributore carburanti;
- "**stato attuale**" simulazione (diurna e notturna) delle condizioni di impatto acustico con l'attività dell'autolavaggio e distributore carburanti nelle condizioni attuali, ovvero inserendo i dati e gli elementi necessari per la definizione della condizione presente ad oggi;
- "**stato di progetto**" simulazione (diurna e notturna) delle condizioni previste dal progetto.

Le simulazioni nello **stato di progetto** sono state condotte anche con l'inserimento di una barriera fonoassorbente, da inserire sul confine (lato nord) a protezione dell'edificio P.A.I., ma anche degli altri edifici residenziali posti su via Pini. La barriera è stata ipotizzata di lunghezza pari a 23 metri e di altezza 4 metri.

Si evidenzia che nello **stato di fatto/attuale** gli edifici residenziali sono protetti da muro di recinzione di circa 2,5 metri di altezza che funge da barriera. Nello studio sono state allegate le mappe acustiche in scala 1:700 relative allo stato di fatto, allo stato attuale ed allo stato di progetto. **I recettori identificati sono i seguenti.**

Lato	Descrizione	Distanza
Nord	Insedimenti residenziali Via Pini, altezza circa 8 metri, n. 2 piani (stato di fatto) – R5, R6.	Circa 75 m.
Nord	Insedimenti residenziali Via Pini, altezza circa 8 metri, n. 2 piani (stato di progetto con ampliamento a Nord) – R5, R6.	Circa 50 m.
Nord	Insedimento residenziale PAI in progetto, altezza circa 8 metri, n. 2 piani (stato di progetto con ampliamento a Nord) – R7.	Circa 28 m. (5 m dal confine)
Nord	Insedimento artigianale, altezza circa 10 metri - gommista, Via Carlo Marx n. 160 (stesso capannone a schiera).	Adiacente.
Nord	Insedimento artigianale, altezza circa 10 metri - autofficina, Via Carlo Marx n. 160 (stesso capannone a schiera).	Circa 20 m.
Nord	Insedimento artigianale / manifatturiero Via Pini, altezza circa 7 metri – R4.	Circa 30 m.
Nord	Palazzina ad uso commerciale (uffici) Via Carlo Marx n. 160/A, altezza circa 10 metri, n.3 piani – R3.	Adiacente area distributore.
Nord	Altri insediamenti residenziali, Via Carlo Marx. R2 (altezza circa 10 metri, n.2 piani) e R1 (altezza circa 7 metri, n.2 piani).	Adiacente area distributore.
Est	Via Carlo Marx.	Adiacente.
Sud	Insedimento produttivo, produzione e lavorazione materie plastiche, altezza 10 metri, Via Carlo Marx n.162 – R8.	Lotto adiacente.
Sud Ovest	Deposito di materiale edile, Via Carlo Marx n. 170.	Lotto adiacente.
Ovest	Campi agricoli.	Lotto adiacente.
Ovest	Via Mulini, SP n.413.	230 m.

VALUTAZIONE DEL RISPETTO DEI LIMITI DI IMMISSIONE ASSOLUTI																						
Descrizione ricevitore	Piano edif.	Dir.	Altezza ricev. m.	Classe acu.	Limiti assoluti		STATO DI FATTO				STATO ATTUALE				PROGETTO SENZA BARRIERA LATO NORD				PROGETTO CON BARRIERA LATO NORD			
					Ld, lim	Ln, lim	Ld	Ln	Ld, diff	Ln, diff	Ld	Ln	Ld, diff	Ln, diff	Ld	Ln	Ld, diff	Ln, diff	Ld	Ln	Ld, diff	Ln, diff
					dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
P1- 24 h	/	/	4,0	III	60	50	52,4	44,0	---	---	55,3	45,8	---	---	55,3	44,8	---	---	55,3	44,7	---	---
R1 - abitazione	PT	S	1,5	IV	65	55	57,3	50,4	---	---	59,1	51,6	---	---	59,3	51,6	---	---	59,3	51,6	---	---
	1°P	S	4,5	IV	65	55	59,4	52,6	---	---	60,6	53,3	---	---	60,8	53,3	---	---	60,8	53,3	---	---
R2 - abitazione	PT	S	1,5	IV	65	55	55,6	48,4	---	---	57,9	49,9	---	---	58,1	49,8	---	---	58,1	49,8	---	---
	1°P	S	4,5	IV	65	55	58,2	51,2	---	---	59,7	52,0	---	---	60,0	52,0	---	---	60,0	52,0	---	---
R3a - uffici	PT	S	1,5	III	60	50	55,6	44,5	---	---	57,5	46,5	---	---	58,1	46,3	---	---	58,1	46,3	---	---
	1°P	S	4,5	III	60	50	57,0	47,7	---	---	59,0	49,0	---	---	59,8	49,0	---	---	59,8	49,0	---	---
	2°P	S	7,5	III	60	50	57,5	48,8	---	---	59,4	49,6	---	---	60,0	49,7	---	---	60,0	49,7	---	---
R3b - uffici	PT	O	1,5	III	60	50	57,2	38,2	---	---	58,1	40,9	---	---	58,6	42,1	---	---	58,6	42,0	---	---
	1°P	O	4,5	III	60	50	57,7	41,6	---	---	58,7	43,6	---	---	59,4	44,3	---	---	59,4	44,2	---	---
	2°P	O	7,5	III	60	50	57,8	44,2	---	---	59,0	45,3	---	---	59,8	45,6	---	---	59,8	45,5	---	---
R4 - artigianale	PT	S	1,5	III	60	50	51,4	34,8	---	---	52,7	37,9	---	---	52,7	35,4	---	---	52,6	34,6	---	---
	1°P	S	4,5	III	60	50	53,6	38,1	---	---	55,2	41,2	---	---	55,1	38,9	---	---	55,0	38,2	---	---
R5 - abitazione	PT	S	1,5	III	60	50	48,6	42,5	---	---	49,3	42,8	---	---	49,5	42,6	---	---	49,2	42,6	---	---
	1°P	S	4,5	III	60	50	50,0	43,7	---	---	50,8	44,1	---	---	51,5	43,9	---	---	51,3	43,9	---	---
R6 - abitazione	PT	S	1,5	III	60	50	49,6	43,0	---	---	52,3	44,1	---	---	52,4	43,2	---	---	52,1	43,2	---	---
	1°P	S	4,5	III	60	50	51,1	44,5	---	---	53,5	45,5	---	---	54,1	44,8	---	---	54,0	44,8	---	---
R7a - abit. in progetto	PT	S	1,5	III	60	50	51,2	39,9	---	---	54,5	43,6	---	---	55,7	41,3	---	---	49,4	37,9	---	---
	1°P	S	4,5	III	60	50	55,3	41,7	---	---	58,3	46,4	---	---	58,3	43,0	---	---	56,9	41,7	---	---
R7b - abit. in progetto	PT	O	1,5	III	60	50	50,2	45,3	---	---	51,6	45,7	---	---	51,5	45,5	---	---	50,4	45,2	---	---
	1°P	O	4,5	III	60	50	51,4	46,2	---	---	52,9	46,7	---	---	53,4	46,3	---	---	53,0	46,2	---	---
R8 - produttivo	PT	N	1,5	V	70	60	45,5	38,9	---	---	56,5	46,9	---	---	56,7	45,5	---	---	56,7	45,5	---	---

VALUTAZIONE DEL RISPETTO DEI LIMITI DI IMMISSIONE DIFFERENZIALI																			
Descrizione ricevitore	Piano edif.	Dir.	Altezza ricev.	Limiti differenziali		STATO DI FATTO		STATO ATTUALE				PROGETTO SENZA BARRIERA LATO NORD				PROGETTO CON BARRIERA LATO NORD			
				Lim,d	Lim,n	Ld	Ln	Ld	Ln	LIVELLO DIFFERENZIALE		Ld	Ln	LIVELLO DIFFERENZIALE		Ld	Ln	LIVELLO DIFFERENZIALE	
										DIFF, d	DIFF, n			DIFF, d	DIFF, n			DIFF, d	DIFF, n
				m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
P1- 24 h	/	/	4,0	5	3	52,4	44,0	55,7	51,7	/	/	55,7	45,7	/	/	55,7	45,6	/	/
R1 - abitazione	PT	S	1,5	5	3	57,3	50,4	59,2	52,0	1,9	1,6	59,6	51,8	2,3	1,4	59,6	51,8	2,3	1,4
	1°P	S	4,5	5	3	59,4	52,6	60,7	53,7	1,3	1,1	61,1	53,5	1,7	0,9	61,1	53,5	1,7	0,9
R2 - abitazione	PT	S	1,5	5	3	55,6	48,4	58,1	50,5	2,5	2,1	58,6	50,1	3,0	1,7	58,6	50,1	3,0	1,7
	1°P	S	4,5	5	3	58,2	51,2	59,9	52,6	1,7	1,4	60,4	52,4	2,2	1,2	60,4	52,4	2,2	1,2
R3a - uffici	PT	S	1,5	5	3	55,6	44,5	58,0	47,5	2,4	3,0	59,1	47,2	3,5	2,7	59,1	47,2	3,5	2,7
	1°P	S	4,5	5	3	57,0	47,7	59,5	50,0	2,5	2,3	60,8	49,9	3,8	2,2	60,8	49,9	3,8	2,2
	2°P	S	7,5	5	3	57,5	48,8	60,1	50,6	2,6	1,8	61,3	50,5	3,8	1,7	61,3	50,5	3,8	1,7
R3b - uffici	PT	O	1,5	5	3	57,2	38,2	58,4	43,5	1,2	5,3 ^(N)	59,3	43,6	2,1	5,4 ^(N)	59,3	43,5	2,1	5,3 ^(N)
	1°P	O	4,5	5	3	57,7	41,6	59,1	45,8	1,4	4,2 ^(N)	60,1	45,8	2,4	4,2 ^(N)	60,1	45,8	2,4	4,2 ^(N)
	2°P	O	7,5	5	3	57,8	44,2	59,5	47,5	1,7	3,3 ^(N)	60,7	46,9	2,9	2,7	60,7	46,9	2,9	2,7
R4 - artigianale	PT	S	1,5	5	3	51,4	34,8	53,0	45,1	1,6	10,1 ^(N)	53,3	36,7	1,9	1,9	53,3	36,0	1,9	1,2
R5 - abitazione	PT	S	1,5	5	3	48,6	42,5	49,3	44,6	0,7	2,1	49,6	42,8	1,0	0,3	49,3	42,7	0,7	0,2
	1°P	S	4,5	5	3	50,0	43,7	50,8	46,0	0,8	2,3	51,6	44,1	1,6	0,4	51,4	44,0	1,4	0,3
R6 - abitazione	PT	S	1,5	5	3	49,6	43,0	52,7	48,9	3,1	5,9 ^(N)	52,7	43,8	3,1	0,8	52,4	43,8	2,8	0,8
	1°P	S	4,5	5	3	51,1	44,5	53,9	50,0	2,8	5,5 ^(N)	54,5	45,6	3,4	1,1	54,4	45,6	3,3	1,1
R7a - abit. in progetto	PT	S	1,5	5	3	51,2	39,9	54,7	51,4	3,5	11,5 ^(N)	56,6	43,2	5,4 ^(N)	3,3 ^(N)	49,8	38,7	-1,4	-1,2
R7b - abit. in progetto	1°P	S	4,5	5	3	55,3	41,7	58,5	54,5	3,2	12,8 ^(N)	59,0	45,1	3,7	3,4 ^(N)	57,5	44,3	2,2	2,6
	PT	O	1,5	5	3	50,2	45,3	51,7	48,6	1,5	3,3 ^(N)	51,8	45,7	1,6	0,4	50,5	45,3	0,3	0,0
R8 - produttivo	PT	N	1,5	5	3	45,5	38,9	56,8	56,1	/	/	56,8	54,4	/	/	56,8	54,4	/	/

Come si evince dalle tabelle restituite con le simulazioni si rileva che:

- nello scenario “ante e post operam” è rispettato il valore limite d’immissione assoluto in facciata ai ricettori considerati, sia durante il periodo di riferimento diurno che notturno;
- nello scenario “ante operam” sono presenti delle criticità acustiche in periodo notturno che comportano superamenti del relativo criterio differenziale;
- il rispetto del criterio differenziale diurno e notturno, nello scenario “ante e post operam”, è assicurato solamente con la messa in opera della barriera acustica.

Per quanto sopra, la compatibilità acustica dell’insediamento è assicurata solo mediante la realizzazione di idonea barriera acustica, le cui caratteristiche tecniche/costruttive e mitigatorie dovranno essere presentate preliminarmente al rilascio del titolo edilizio

Inquinamento luminoso

Non sono state fornite informazioni riguardo la rete di illuminazione da posizionare all’interno delle nuove strutture e nelle aree esterne.

Sulla copertura dei nuovi box del reparto asciugatura saranno collocati 231 pannelli fotovoltaici per una potenza di picco installata pari a circa 95 kW. Il progetto prevede inoltre l’installazione di 378 pannelli anche sul capannone esistente per una potenza di picco complessiva pari a 150 kW circa.

Per le matrici ambientali coinvolte (scarichi idrici e rumore) dovrà essere formalizzata istanza al SUAP dell'Unione Terre d'Argine volta ad ottenere l'aggiornamento dell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) vigente (DET-AMB-2019-945 del 27/02/2019); in tale contesto saranno impartite anche le prescrizioni tecniche gestionali.

Restando a disposizione per ulteriori chiarimenti si porgono distinti saluti

Il Tecnico
Barbara Armentano

Il Responsabile del Servizio Territoriale
dott.ssa Paola Rossi

Lettera firmata elettronicamente secondo le norme vigenti.