GUIDETTISERRI
STUDIO INGEGNERIA

Via Pier Carlo Cadoppi, 14 - 42124 Reggio Emilia
Tel. +39 0522 439734 - Fax +39 0522 580006
Mail: info@studiocgs.it - Web: www.guidettiserri.it
C.F. e P.I. 01934740356

AZIENDA CON SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ CERTIFICATO DA DNV GL = ISO 9001 =

COMMITTENTE

MONTANARI & GRUZZA
via Newton 38 - 42124 Gaida (R.E.)

FIRMA

PROGETTISTA

Ing. L. Leoni

COLLABORATORE

Ing. L. Settembrini
Dott. S. Bertani

FASE DI PROGETTO

Progetto definitivo
(Procedimento Unico)

DATA EMISSIONE

27/02/2019

PROGETTO

PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA b) DELLA L.R. 24/2017
PER L'AMPLIAMENTO DELLA SEDE AZIENDALE E RIORGANIZZAZIONE SPAZI ESTERNI
DELLA MONTANARI & GRUZZA S.P.A. IN VIA NEWTON 38 (GAIDA - R.E.)

SCALA

-

ELABORATO

SINTESI NON TECNICA

PRATICA

P16/2017

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO
G				
F				
E				
D				
C				
B	27/02/19	INTEGRAZIONI	S. Bertani	L. Leoni
A	25/10/18	EMISSIONE	S. Bertani	S. Bertani

FILE C:\Users\050\AppData\Local\Temp\Rar$DIa5048.43604\Frontespizi R09,R10,R11.dwg

TAVOLA

R10

A TERMINI DI LEGGE CI RISERVIAMO LA PROPRIETA' DI QUESTO ELABORATO CON DIVIETO DI RIPRODURLO E DI RENDERLO NOTO A TERZI SENZA LA NOSTRA AUTORIZZAZIONE SCRITTA

Committente:

MONTANARI & GRUZZA Spa – Reggio Emilia

Elaborato da:

Viale B. Ramazzini,39/D, 42124 Reggio Emilia

Tel. 0522 550905 - Fax. 0522 550987

E-mail info@studioalfa.it

Ing. Lucio Leoni
Responsabile dell'Area Project & Engineering di Studio Alfa S.p.A.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
ORDINE INGEGNERI REGGIO EMILIA
LUCIO LEONI
INGEGNERE JUNIOR
CIVILE E AMBIENTALE
SEZ. B
N. 1837

Il tecnico elaboratore
Dott.ssa Simona Bertani

Ing. Luigi Settembrini

Reggio Emilia, 27/02/2019

INDICE

1 INTRODUZIONE 4

1.1 Inquadramento territoriale 4

2 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO 7

2.1 Analisi del progetto in relazione agli strumenti di pianificazione territoriale provinciale (PTCP) 7

2.2 Analisi del progetto in relazione agli strumenti di pianificazione territoriale comunale (PSC e Rue) 8

2.3 COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO PROPOSTO 9

3 INQUADRAMENTO PROGETTUALE 10

3.1 Descrizione delle modifiche in progetto 10

4 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI 12

4.1 Mobilità e traffico 12

4.2 Atmosfera e qualità dell'aria 13

4.3 Rumore 13

4.4 Campi elettromagnetici 13

4.5 Rifiuti 13

4.6 Acque 14

4.7 Suolo e sottosuolo 14

4.7.1 Suolo 14

4.7.2 Sottosuolo 14

4.8 Bilancio energetico e Clima 15

4.8.1 Bilancio energetico 15

4.8.2 Clima 15

4.9 La rete ecologica: flora e fauna 15

4.10 Paesaggio 15

5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 16

1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la Sintesi non Tecnica dello Studio di Sostenibilità Ambientale e Territoriale che accompagna la proposta di variante urbanistica ai vigenti Piano Strutturale Comunale (PSC) e Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del comune di Reggio Emilia, che si rende necessaria ai fini della realizzazione del progetto di ampliamento per la riorganizzazione degli spazi interni ed esterni della sede operativa della ditta MONTANARI & GRUZZA Spa localizzato in via E. Newton 38 a Gaida, nel comune di Reggio Emilia. La presente revisione è stata elaborata in seguito richieste di integrazioni effettuate dai diversi enti partecipanti alla conferenza dei servizi svolta in data 17/01/2019

In particolare, l'intervento proposto, si inquadra nell'ambito di una richiesta di attivazione della procedura di Procedimento Unico, così come definito dall'articolo 53 comma 1, lettera b) della LR 24/2017 "Disciplina Regionale sulla tutela e l'uso del territorio".

Gli interventi previsti si rendono necessari al fine di garantire un'ottimizzazione delle operazioni di lavorazione che ad oggi, a seguito degli aumenti produttivi degli ultimi anni, sono svolte in spazi inadeguati per le attività da svolgersi. L'azienda opera nel settore lattiero – caseario e si occupa della produzione di panna e burro pastorizzato, stagionatura, confezionamento e commercializzazione di formaggi duri DOP.

1.1 Inquadramento territoriale

Lo stabilimento produttivo di MONTANARI & GRUZZA Spa è ubicato in via Newton, n. 38, nel Comune di Reggio Emilia.

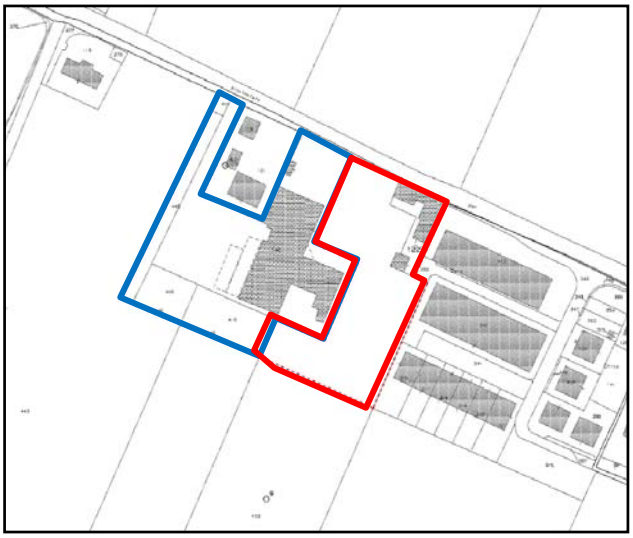
Il sito produttivo si trova in località Gaida, in adiacenza alla Via Emilia (denominata in quel punto Via Newton), da cui si accede direttamente allo stabilimento. Nella foto aerea sottostante è possibile inquadrare l'area dello stabilimento nel suo contesto territoriale: come si osserva l'area in oggetto si trova su un territorio pianeggiante in un'area prevalentemente agricola, ed appartiene all'edificato che si è sviluppato lungo l'asse della Via Emilia.

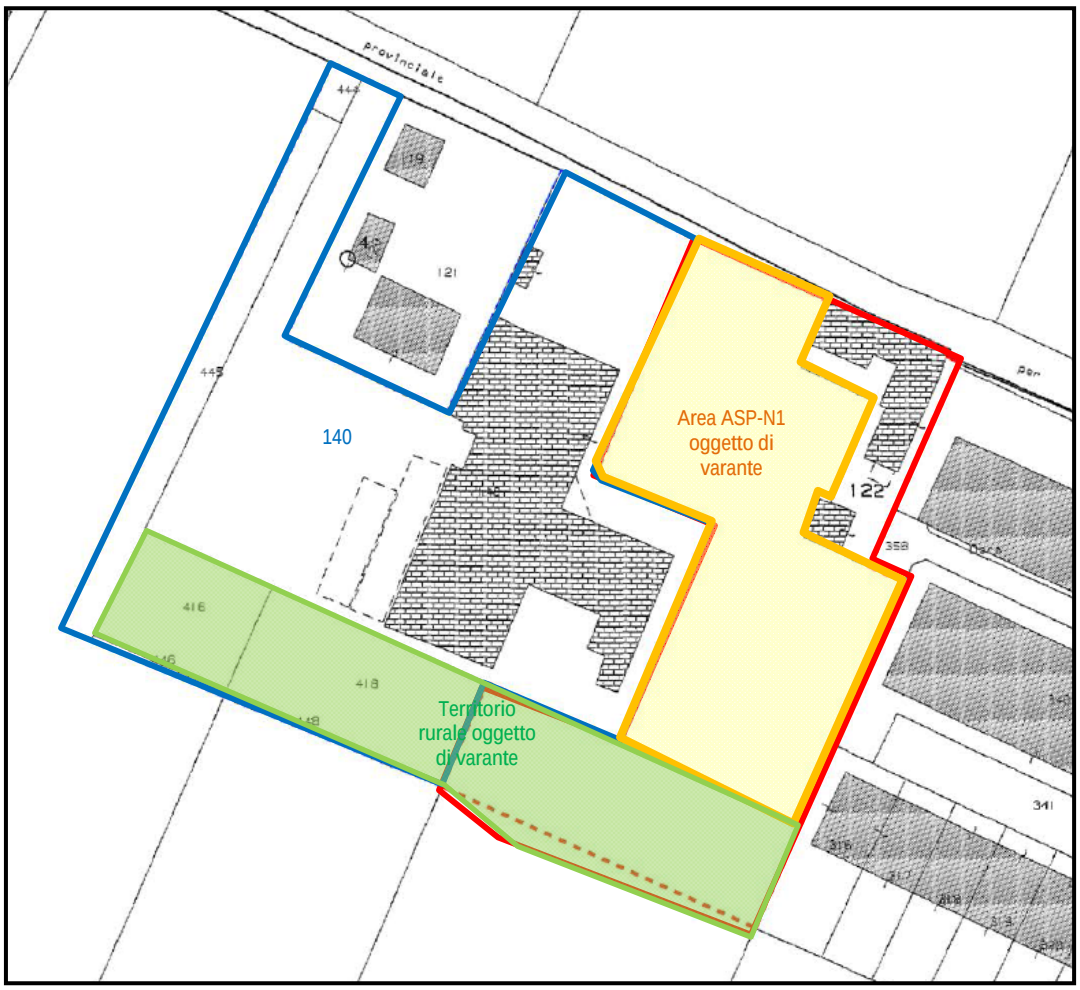
Figura 1: inquadramento su foto aerea dello stabilimento

Figura 2: foto aerea con indicato in blu l'area attuale dello stabilimento e in rosso l'area oggetto di ampliamento.

Nella foto area in figura 2 riportiamo il dettaglio dell'area attualmente interessata dallo stabilimento e di quella oggetto dell'intervento di ampliamento. Nel seguito riportiamo un estratto della planimetria catastale con le medesime indicazioni. Ad oggi il perimetro dello stabilimento coinvolge un'area di 15.436 mq di cui la particella 140, edificata, di 11.406 mq rientra in area classificata ASP3, mentre le aree al confine sud e il margine ovest rientrano in aree agricole. L'aera oggetto di ampliamento di 10.527 mq invece è composta dalla particella 122 e da parte della particella 152: di queste la prima rientra già negli ambiti ASP3 mentre la parte di particella 152 coinvolta nel progetto rientra in parte nell'ambito ASP_N "ambiti specializzati per nuovi insediamenti produttivi, residui non attuati nel PRG" e in parte in "Territorio Rurale". La parte di particella 152, insieme alle particelle 416, 418, 446 e 448 poste a sud dello stabilimento esistente e rientranti anche esse in "Territorio Rurale" costituiscono l'area di 11.965 mq oggetto di variante urbanistica.

Figura 3: Catastale con indicazione dell'ubicazione attuale azienda Montanari & Gruzza Spa e dell'area di ampliamento





2 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

2.1 Analisi del progetto in relazione agli strumenti di pianificazione territoriale provinciale (PTCP)

L'analisi eseguita nell'ambito della relazione di Sostenibilità Ambientale (alla quale si rimanda per maggiori dettagli) ha riguardato le seguenti tavole di PTCP, ritenute più significative in relazione alla variante urbanistica proposta:

- TAV P2 Nord- VS16- Rete ecologica polivalente
- TAV P3a Nord – VS16- Assetto territoriale degli insediamenti e delle reti della mobilità, territorio rurale
- TAV P4 _VS16 - Carta dei beni paesaggistici del territorio provinciale
- TAV P5a- VS16 - Zone, sistemi ed elementi della tutela paesistica
- TAV P5b-200NO – Sistema forestale boschivo soggetto alle disposizioni dell'art. 38 PTCP
- TAV P7bis - 200NO_V16 – Reticolo secondario di pianura. Carta delle aree potenzialmente allagabili (PAI-PTCP)
- TAV P9a – 200NO VS16 – Rischio sismico – Carta degli effetti attesi
- TAV P9b – 200NO – Rischio sismico – Carta dei livelli di approfondimento
- TAV P10a - Carta delle tutele delle acque sotterranee e superficiali

- TAV P10c - Carta dell'infiltrazione potenziale comparativa per la pianificazione urbanistica comunale
- TAV P11 – 200NO VS16 - Carta degli impianti e reti tecnologiche per la trasmissione e la distribuzione dell'energia elettrica
- TAV P13 – 200NO – Zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero rifiuti

Gli articoli delle Norme Tecniche di Attuazione ai quali rimandano le tavole di PTCP, hanno evidenziato i seguenti elementi principali:

- l'area di progetto non interferisce con elementi della Rete Natura 2000 o altri ambiti appartenenti al sistema delle aree protette, rientra invece in un' "area tampone per le principali aree insediate" adiacente ad un elemento appartenente ai principali elementi di frammentazione riscontrabile nell'asse della Via Emilia;
- l'area è vicina alla viabilità di interesse provinciale esistente e a un centinaio di metri da una linea elettrica a 132kV;
- nelle vicinanze l'unico elemento di interesse paesaggistico è dato dalla presenza degli Scoli Bondirola e Fossaccia che rientrano tra i corsi d'acqua tutelati in base dell'articolo 142 del DLgs 42/2004, ma distano più di 300 m dal confine dell'area oggetto di variazione urbanistica;
- lo stabilimento si colloca sul in prossimità della viabilità storica a cui il piano attribuisce interesse storico testimoniale e circa 400 metri a sud dello stabilimento è presente "un'area di accertata e rilevante consistenza archeologica";
- l'ara oggetto dell'ampliamento del piazzale dello stabilimento non interessata nessuna area boschiva;.
- l'area oggetto di variante urbanistica, rientra nelle aree a pericolosità media P2: alluvioni poco frequenti;
- da un punto di vista del rischio sismico l'area di intervento si colloca in classe C per gli effetti attesi e in zona con "livello di approfondimento 2";
- lo stabilimento comprensivo di tutte le pertinenze esistenti e future si colloca all'interno del "Settore B – Aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda"

2.2 Analisi del progetto in relazione agli strumenti di pianificazione territoriale comunale (PSC e Rue)

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) vigente di Reggio Emilia alla Tavola P6 "ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC" classifica l'area di interesse come "territorio potenzialmente urbanizzabile" per "ambiti per nuovi insediamenti produttivi ASP_N".

Dalla tavola P6 si osserva il perimetro attuale dello stabilimento ricade in parte all'interno di ambiti "AUC – tessuti con potenziali limiti di funzionalità urbanistica" in parte in aree "ASP – ambiti specializzati per attività produttive secondarie o terziarie totalmente o prevalentemente edificati" e in parte in "ARP – ambiti agricoli di rilievo paesaggistico". L'area oggetto dell'ampliamento ricade invece in parte in ambiti "AUC – tessuti con potenziali limiti di funzionalità urbanistica", in parte in ambiti "ASP_N – ambiti specializzati per nuovi insediamenti produttivi, residui non attuati nel PRG" e in parte in "ARP – ambiti agricoli di rilievo paesaggistico". Gli ambiti ASP-N possono essere urbanizzati solo nei tempi, nei modi ed alle condizioni stabilite dal POC, anche per fasi successive previste in più POC e per comparti da assoggettare a PUA distinti. L'area oggetto di ampliamento non è attualmente inserita in nessun POC o PUA.

Le tavola P7.1 e P7.2 confermano quanto stabilito nel PTCP e cioè che l'area di ampliamento interessa le seguenti aree

- "zona di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura" ;
- "zone ed elementi di interesse storico –archeologico", in particolare nelle "aree di rispetto archeologico alla via Emilia e alle strade romane "oblique"";

La tavola P9 conferma invece che l'area interessata alla modifica di destinazione d'uso risulta lontana da aree appartenenti alla rete natura 2000, da principali corridoi ecologici (costituiti dai maggiori corsi d'acqua), dai corridoi planiziali individuati dal PTCP, dalle aree boscate e da ulteriori elementi minuti (filari di alberature, siepi, vegetazione ripariale, specchi d'acqua, zone umide e fontanili, fasce di ambientazione delle infrastrutture) che possono costituire gli elementi di base per la progettazione degli interventi di potenziamento e raffittimento della rete locale.

Le tavole del RUE ribadiscono e dettagliano meglio quanto già indicato in ambito di PSC.

2.3 COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO PROPOSTO

Alla luce di quanto esposto in precedenza e tenendo in considerazione che:

- l'area di progetto si pone in contiguità ad una zona già a destinazione produttiva o produttiva/commerciale in prossimità dell'asse della Via Emilia;
- all'interno del lotto dello stabilimento è prevista un'ampia area verde oltre alla fascia di rispetto posta a perimetro dello stabilimento, che ne favoriranno l'inserimento nel contesto ambientale;

l'analisi eseguita non evidenzia elementi ostativi alla realizzazione della variante urbanistica in progetto.

3 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

L'azienda Montanari & Gruzza è un'azienda attiva dal 1950 nella produzione di burro, panna e formaggio Dop. L'azienda raccogliere materie prima quali la panna o il formaggio, proveniente da razze di bovini da latte tipiche come la Vacca Rossa Reggiana e la Vacca Bruna Alpina, da diversi caseifici affiliati in tutto il territorio della provincia di Reggio Emilia, nonché da alcuni caseifici posti nelle provincie limitrofe come Parma, Modena e Mantova. Le materie prime vengono utilizzate da un lato per produrre e confezionare per la vendita burro e panna pastorizzata e dall'altro per la stagionatura e successivo confezionamento delle diverse tipologie di formaggi duri.

All'interno dell'azienda si svolgono due differenti tipi di produzioni:

1. la lavorazione della panna al fine di ottenere panna e burro pastorizzato per la commercializzazione;
2. la stagionatura, il confezionamento e la commercializzazione di formaggi duri.

Il ciclo produttivo di panna e burro ha inizio con la raccolta della panna di affioramento dai caseifici, da parte di mezzi aziendali, che rientrati in azienda, la stoccano all'interno di cisterne da 200 e 300 quintali, refrigerate a 2°C.
La panna viene prima miscelata all'interno di una apposita vasca per uniformarne le caratteristiche, quindi si procede alla scrematura ed alla pastorizzazione. In seguito il prodotto viene stoccato in "maturatori", costituiti da cinque cisterne da 80 q oppure in tre tank da 180 q. La panna pastorizzata contenuta nei tank viene destinata direttamente alla vendita, mentre quella nelle cisterne viene ulteriormente lavorata per la produzione di burro, che prima di essere commercializzato viene confezionato in panetti con peso variabile da 60 g fino a 25 kg.

Parallelamente alla produzione di panna e burro, viene effettuata anche la stagionatura e la porzionatura di formaggi DOP. Le lavorazioni legate a questo ciclo produttivo consistono nel prelievo dal magazzino delle forme di formaggio che hanno raggiunto la stagionatura, per procede al taglio meccanico con la porzionatura in "punte". Le punte vengono poi confezionate con un film plastico che immerso in acqua calda si termoretrae, sigillandole. A questo punto vengono stoccate in celle frigorifere, pronte per la commercializzazione.

3.1 Descrizione delle modifiche in progetto

Il progetto prevede la realizzazione dell'ampliamento dello stabilimento, in pericolare di due dei reparti esistenti, quello spedizioni e quello di confezionamento formaggi e soprattutto la sistemazione e ampliamento dell'area cortiliva con la realizzazione di una specifica area dedicata al parcheggio per i mezzi dei dipendenti e dei visitatori adiacente al punto di accesso allo stabilimento, favorendo il transito dei mezzi pesanti fino all'area di carico e scarico aumentando nel contempo la sicurezza dell'impianto.

L'ampliamento dello stabilimento prevedere la realizzazione di 3 diverse costruzioni:

- *il nuovo spazio spedizioni*: sarà un edificio prefabbricato con tre bocce di carico e una superficie di 300mq che si svilupperà interamente nell'attuale area cortiliva dello stabilimento
- *l'ampliamento del confezionamento formaggi*: un fabbricato nella parte est dello stabilimento delle dimensioni di 15 per 42,4 metri in cui sarà sistemata la nuova area di confezionamento del formaggio di 556 mq Essendo quest'area un ampliamento della parte di confezionamento formaggi in essa verranno spostati alcuni dei macchinari attualmente presenti nell'attuale reparto confezionamento. Lo stabile rientra nell'area oggetto di cambio di destinazione d'uso
- *il nuovo locale spogliatoio*: della superficie di 42 mq, in prossimità dell'officina all'interno dell'attuale sedime dell'azienda.

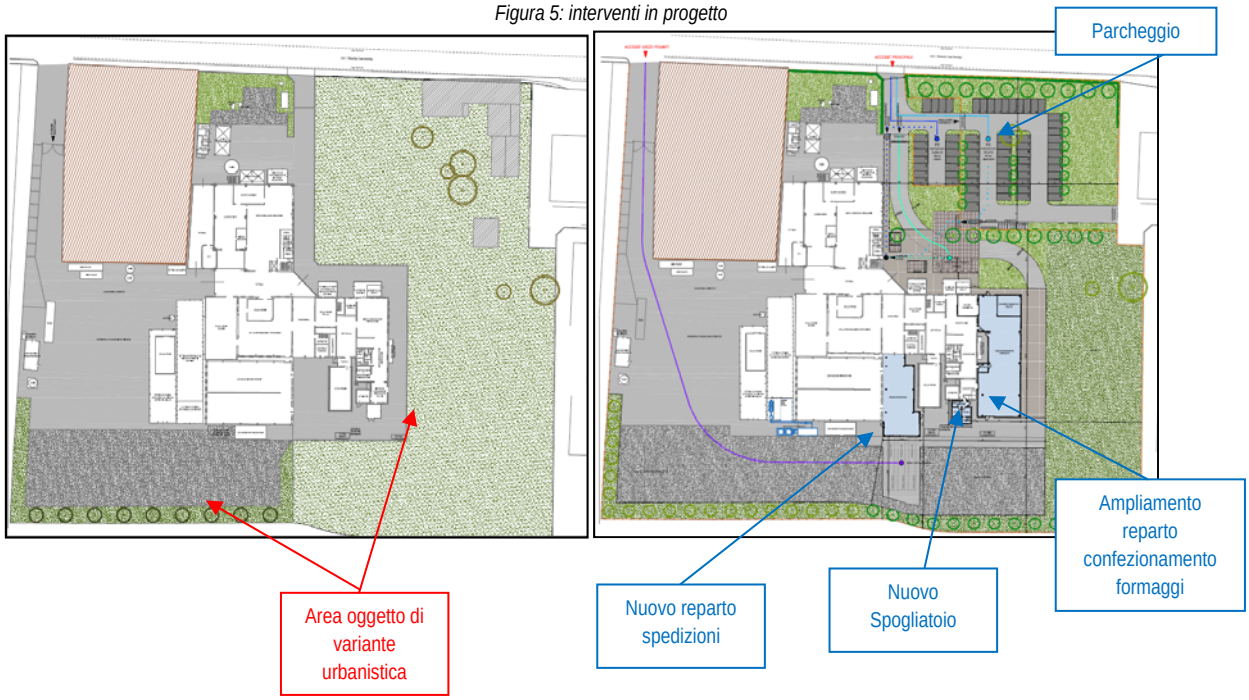
L'ultimo intervento da effettuarsi riguarda la sistemazione *dell'area cortiliva* dell'azienda. Attualmente l'accesso allo stabilimento avviene dal cancello ovest, per i mezzi pesanti (salvo eccezioni notturne) e a est per i mezzi dei dipendenti e dei visitatori i quali possono parcheggiare nei posti ricavati su tutto il perimetro dell'edificio, generando una pericolosa commistione tra automobili, camion, furgoni, muletti e pedoni. La sistemazione dell'area cortiliva permetterà la realizzazione di un unico parcheggio nella zona nord–est dello stabilimento accanto all'accesso dalla via Emilia per i mezzi leggeri, che prevede un'area recintata dedicata ai dipendenti con 50 posti auto, parcheggio biciclette e moto, 6 parcheggi interni dedicati ai dirigenti, e un parcheggio da 18 posti auto per i visitatori.

Nella figura seguente è riportato la foto aerea con indicazione dello stato di fatto, dell'area.

Figura 4: foto aerea con indicazione dello stato di fatto

Nella figura 5 sono riportate invece le planimetrie generali dello stato attuale e dello stato futuro dell'area

Figura 5: interventi in progetto



4 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

L'analisi dei potenziali impatti legati alla variante proposta è stata eseguita focalizzando l'attenzione sui seguenti tematismi (per maggiori dettagli si rimanda allo Studio di Sostenibilità):

- Mobilità e traffico
- Atmosfera e qualità dell'aria
- Rumore
- Campi elettromagnetici
- Rifiuti
- Ambiente Idrico
- Suolo e sottosuolo
- Bilancio energetico e clima
- La rete ecologica: Flora e Fauna
- Paesaggio

4.1 Mobilità e traffico

L'infrastruttura stradale che serve lo stabilimento è costituita dalla strada statale SS9, via Newton, che rappresenta il tratto di Via Emilia che collega Reggio Emilia a Sant'Ilario. Grazie alla recente apertura del nuovo casello autostradale di Campegine denominato "Terre Matildiche" lo stabilimento è dista soli 5 km circa dalla rete autostradale nazionale.
Come visibile dalle planimetrie di progetto allegate, non è prevista la modifica degli accessi dello stabilimento dalla SS 9 - Via Newton: le modifiche riguarderanno solo l'area interna dell'accesso est, oggi costituito da un tratto di strada di circa 13 m al termine del quale un cancello consente l'accesso all'azienda mediante l'utilizzo di un badge o suonando un campanello. Tale accesso verrà sostituito da 2 differenti percorsi della lunghezza rispettivamente di 40 e 23 metri che andranno a servire 3 distinte aree di parcheggio composte complessivamente da 74 posti auto (18 posti auto visitatori, 50 posti auto riservati ai dipendenti e 6 parcheggi per i dirigenti)

I mezzi pesanti utilizzano l'ingresso ovest nel periodo diurno (lo scarico e carico merci è aperto dalle ore 7 alle ore 18): mediamente altri 30/40 tra camion e furgoni accedono all'area di carico e scarico senza causare già oggi problemi di traffico e intasamento della via Emilia, grazie all'ampio piazzale posto sul lato ovest dello stabilimento. Gli interventi previsti di sistemazione dell'area cortiliva che consentiranno di eliminare i mezzi privati parcheggiati nell'intorno dello stabilimento e il contemporaneo ampliamento del reparto spedizioni che aumenterà le capacità di carico e scarico dell'azienda non potranno che velocizzare lo scorrimento dei mezzi pesanti.

L'accesso sul lato est è utilizzato prevalentemente dai 78 dipendenti dell'azienda. I momenti di maggior afflusso di autovetture si registrano poco prima delle 7 e soprattutto intorno alle 8/8.30 con l'ingresso di un totale di 56 dipendenti, in corrispondenza con il momento di maggiore traffico sulla via Emilia. Considerando un 90% dei dipendenti giunga con un proprio autoveicolo al parcheggio, si stima l'arrivo di circa 50 mezzi nell'arco di 1 ora e 30 minuti a fronte di un'area parcheggio di 74 posti auto complessivi. Occorre ribadire che a fronte di un numero

invariato di dipendenti, si avrà un netto miglioramento delle condizioni di accesso allo stabilimento con la disponibilità di 5 percorsi per le differenti aree di sosta in cui le macchine possono accedere facilmente, invece del singolo percorso attuale dove i mezzi si devono divincolare negli spazi intorno allo stabilimento resi minimi dal sovraffollamento di auto e in cui le manovre per il parcheggio possono causare ingorghi, nei momenti di maggiore afflusso.
In ogni modo, qualora si riscontrassero problematiche di accesso o sgombero dell'area, anche derivanti da futuri ampliamenti dell'organico o da modifiche nella gestione del personale, l'area parcheggio è dotata di un secondo ingresso su via Ovidio, per ora delimitato da cancello, che potrà essere facilmente reso operativo .

Considerando che i dati di traffico relativi ai primi 7 mesi dell'anno 2018 provenienti dal sensore numero 638 posto lungo via Newton, proprio in prossimità dell'azienda, evidenziano una media dei transiti giornalieri dell'ordine di circa 17'000 veicoli leggeri e 1'200 veicoli pesanti il potenziale aumento di traffico indotto connesso con l'ampliamento produttivo in progetto non costituirà una criticità per l'asse viario in oggetto.

4.2 Atmosfera e qualità dell'aria

Il sito produttivo Montanari & Gruzza S.p.a. è autorizzato alle emissioni in atmosfera con determinazione provinciale n. DET-AMB-2017-6332 del 27/11/2017. Come specificato nell'autorizzazione le emissioni significative sono 4: 2 dovute alle caldaie per la produzione di vapore per lavorazioni e pulizia e per la produzione di acqua calda del reparto confezionamento formaggio, lo sfiato della cisterna a gasolio da 10 mc e i gas del gruppo elettrogeno di emergenza da 680kW

Come specificato nella descrizione del progetto, all'interno dell'area oggetto di cambio di destinazione d'uso sarà realizzato l'ampliamento del reparto confezionamento formaggi, un'area cortiliva a verde, un parcheggio per i dipendenti e i visitatori e l'ampliamento del piazzale a sud dello stabilimento per il transito dei mezzi pesanti verso il nuovo reparto spedizioni. La realizzazione dei tre nuovi stabili non prevede l'inserimento di nuove apparecchiature ma solo lo spostamento di alcune di quelle oggi utilizzate, pertanto non si andranno a modificare le emissioni in atmosfera autorizzate dell'azienda o a introdurre nuova sorgente di emissioni.

4.3 Rumore

Il tema in oggetto è stato affrontato nell'ambito di una relazione dedicata di Previsione di Impatto Acustico, alla quale si rimanda per maggiori dettagli, che ha evidenziato il rispetto futuro dei Limiti Assoluti e Differenziali previsti dalla legislazione vigente.

4.4 Campi elettromagnetici

La realizzazione delle tre nuovi parti di stabilimento, non comporta l'inserimento di nuove lavorazioni e quindi di nuovi macchinari. Non si prevedono quindi significativi aumenti dei consumi di energia elettrica, che potranno essere legati solo all'illuminazione a alla climatizzazione. Non sono previste pertanto interferenze del progetto con le fasce di rispetto delle linee a media ed alta tensione esistenti ne l'introduzione di nuove sorgenti di campi elettromagnetici nell'ambiente.

4.5 Rifiuti

La gestione dei rifiuti all'interno del nuovo lotto di intervento sarà realizzata in maniera identica a quella dello stabilimento esistente, in continuità con il quale sarà realizzato l'ampliamento dei fabbricati produttivi e le relative opere accessorie oggetto di proposta di variante. In particolare all'interno dello stabilimento non sono gestiti rifiuti pericolosi ma solo plastica, polietilene, carta, cartone, vetro e scarti di origine animale derivanti dalla fase di confezionamento del formaggio.

4.6 Acque

Allo stato attuale, le acque utilizzate nel processo di lavorazione e nelle operazioni di lavaggio e pulizia dei locali destinati alla lavorazione del burro, sono convogliate mediante opportuna rete, al sistema di depurazione presente nel lato ovest del piazzale. Il depuratore provvede alla separazione della parte grassa, presente all'interno delle acque di processo e la raccoglie all'interno di un silos che viene svuotato periodicamente da aziende esperte. Le restanti acque vengono convogliate all'interno della fogna di acque nere il cui collettore passa esattamente al di sotto dello stabilimento. Le acque bianche provenienti da piazzali e tetti invece vengono raccolte da una apposita rete di acque bianche che scarica, mediante un tubo che passa al di sotto della Via Emilia, nel fosso a nord della viabilità di accesso.

Con la realizzazione delle opere in progetto, pur non essendo previste variazioni nel ciclo produttivo, si riscontrerà un aumento degli scarichi dovuto all'aumento delle superfici impermeabili, delle superfici di lavorazione e dei servizi igienici. Per far fronte a tale aumento verranno implementate le reti di raccolta acque nere e bianche.

Il nuovo reparto spedizioni sarà collegato direttamente al sistema delle acque nere esistente che collega già oggi il reparto spedizioni, il magazzino formaggi e il reparto confezionamento formaggi direttamente alla pubblica fognatura mentre verrà realizzato un nuovo allaccio delle acque nere sul collettore della fognatura esistente che passa proprio al di sotto dello stabilimento stesso, per collegare i nuovi spogliatoi e l'ampliamento del reparto confezionamento formaggio. In quest'ultimo le operazioni di pulizia delle attrezzature prevedono prima l'eliminazione dei residui di formaggio che vengono conferiti come ad apposite ditte e poi la pulizia delle attrezzature e dei piani di lavoro, utilizzando una soluzione idroalcolica o, una volta a settimana, un detergente disinfettante e acqua pulita; i pavimenti vengono puliti utilizzando apposita macchina con sistema lavaggio e aspirazione immediata del prodotto che viene svuotata nel pozzetto delle acque nere convogliate alla depurazione.

A seguito dell'ampliamento dello stabilimento e della sistemazione dell'area cortiliva si avrà un aumento della superfici impermeabile che saranno smaltite da una rete di scolo delle acque bianche a sé stante realizzata intorno ai nuovi edifici e al di sotto del parcheggio, che andrà a recapitare nel medesimo fosso posto a nord della Via Emilia, in prossimità dello scarico esistente.

L'acqua utilizzata per la per la produzione industriale proviene da un pozzo interno all'azienda su cui mensilmente vengono svolte analisi microbiologiche e semestralmente analisi chimiche.

4.7 Suolo e sottosuolo

4.7.1 Suolo

L'area per cui verrà richiesta la variante urbanistica semplificata è di totali 6445 mq, di questi poco meno della metà verrà asfaltata mentre una piccola striscia al confine sud e una fascia di circa 30 metri sul lato est verranno lasciati come area a verde. L'unica interferenza meritevole di commento impatto su questo tema ambientale riguarda la perdita di suolo permeabile. Sulla base di tali considerazioni si ritengono di trascurabile rilevanza gli impatti relativi a questa componetene ambientale.

4.7.2 Sottosuolo

Attualmente nell'azienda sono presenti due cisterne interrate una da 10.000 litri per lo stoccaggio del gasolio per autotrazione dei mezzi aziendali, e una da 100 litri per l'alimentazione del gruppo elettrogeno di emergenza, costituito da un motore endotermico a 4 tempi con cilindri in linea della potenza di 680 kW. Il progetto di ampliamento non prevede l'inserimento di nuove cisterne o la modifica di quelle esistenti. Gli scavi per le fondazioni e le opere di urbanizzazione primaria avranno profondità inferiore a 1,9 m nell'area attuale e 1,2 m per l'ampliamento su terreno coltivato.

4.8 Bilancio energetico e Clima

4.8.1 Bilancio energetico

La maggiore fonte di consumo energetico dell'azienda sono gli impianti per il raffreddamento degli ambienti e delle celle frigo, necessari per la corretta conservazione dei prodotti alimentari. L'attuale impianto frigorifero operante con fluido frigorifero R404A è composto da innumerevoli gruppi di compressione. Le aree oggetto di ampliamento verranno raffrescate tramite un nuovo impianto di refrigerazione che verrà installato nella fase di realizzazione dell'ampliamento e gradualmente sostituirà tutti gli impianti ad oggi esistenti. Il nuovo impianto unico, sarà un Ecomatik – Chiller con potenza nominale di 950kW e funzionerà ad ammoniaca e acqua, con doppio compressore per modulare istantaneamente la potenza frigorifera in funzione del carico e delle condizioni esterne, ottenendo una efferenza energetica ottimale che dovrebbe garantire, una volta a regime un risparmio energetico dell'83%.

Come già descritto la realizzazione dell'ampliamento del fabbricato non comporterà la presenza di nuove lavorazioni ma solo lo spostamento di quelle esistenti. Si presume pertanto che i consumi elettrici dovuti al ciclo lavorativo rimarranno invariati. Si potrebbe ipotizzare aumento dei consumi dovuto all'illuminazione dei nuovi reparti e soprattutto alla climatizzazione degli stessi. Come detto però questo aumento dovrebbe essere minimo e relativo soltanto al primo periodo in quanto l'istallazione del nuovo impianto Ecomatik – Chiller che andrà a sostituire i diversi impianti di condizionamento presenti dovrebbe portare a un notevole risparmio energetico.

4.8.2 Clima

Al fine di mitigare gli impatti delle emissioni climalateranti, sebbene siano interventi non necessari per il caso in esame, saranno realizzate diverse aree verdi piantumate sul perimetro dell'azienda e all'interno del parcheggio. Saranno inoltre mantenuti gli alberi di grandi dimensioni già presenti nell'area. Sarà realizzata una ampia area verde a est dello stabilimento per garantire la continuità ecologica tra i campi coltivati a sud e le aree a nord della via Emilia.

4.9 La rete ecologica: flora e fauna

L'area di progetto si colloca in prossimità della Via Emilia, in un'area compresa tra uno stabilimento produttivo e dei capannoni per attività promiscue industriali- commerciali, in una zona che vede anche la presenza di estesi territori coltivati e quindi tale da non presentare particolari elementi di naturalità di pregio. Tant'è che nel quadro conoscitivo, derivante dai vecchi strumenti di pianificazione l'area rientra all'interno del territorio edificato, lontano da "connessioni significative per sviluppare la rete ecologica (individuate principalmente nelle aree intorno ai corsi d'acqua). Il maggior problema per l'habitat nell'area, è la vicinanza con la Via Emilia che costituisce uno dei principali elementi di frammentazione.

4.10 Paesaggio

L'area di interesse rientra nell'ambito del territorio urbano delle frazioni: "nuclei insediati nel territorio rurale caratterizzati da morfologie e da valori qualitativi/identitari differenziati", circondato dall'ambito del territorio rurale della Via Emilia, "paesaggio di rilievo regionale, la strada (elemento ordinario) e la successione di centri, periferie e varchi lo rendono altamente riconoscibile". Il progetto di ampliamento proposto si va ad integrare con il fabbricato esistente non modificando in maniera sostanziale l'impatto visivo ma migliorandolo grazie agli interventi di sistemazione del fronte prospiciente alla via Emilia. Infatti si andrà innanzitutto a demolire l'edificio pericolante che invade parzialmente la pista ciclopedonale e ad arretrare il confine aziendale in modo rendere di larghezza uniforme la pista ciclabile. Si andrà poi a realizzare una recinzione con rete metallica, in prossimità della quale verrà posizionata una siepe che nel corso degli anni sarà in grado di schermare la nuova area parcheggio. Alle spalle della

siepe sarà realizzato un filare di alberi. Non solo sarà sistemata la recinzione dell'area oggetto di ampliamento, ma verrà sistemata anche la zona prospiciente al fabbricato esistente: oltre ad eliminare le auto parcheggiate rendendo l'area più ordinata ed esteticamente gradevole, verrà inserita anche in questa zona la siepe dietro alla recinzione metallica, in continuità con i confini est e ovest della stessa proprietà e delle proprietà limitrofe garantendo una progressiva mitigazione dello stabilimento che risulterà sempre più integrato nell'ambiente circostante

5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'analisi condotta consente di affermare che la realizzazione del progetto proposto non comporterà effetti negativi né sull'ambiente studiato, né sui ricettori sensibili localizzati in prossimità dell'azienda.