

# INTEGRAZIONI

**per procedura di Screening relativa al  
progetto di**

**RISTRUTTURAZIONE IMPIANTISTICA  
AZIENDALE**

**Domanda di Procedura di Screening  
L.R. 4/2018 - D.Lgs. 152/06 e succ. modif.**

**Il Gestore dell'impianto**

**Data**

**25/06/2021**

**FOR.GEO**

**Studio Tecnico  
Associato**

**Documento firmato digitalmente dal consulente delegato**



## PREMESSA

In riferimento alla richiesta di integrazioni pervenuta alla Ditta CERAMICHE ATLAS CONCORDE SpA, via PEC in data 14/06/2021 relativa allo Stabilimento di Finale Emilia per la procedura di Screening avviata in data 04/06/2021 siamo a trasmettere le seguenti informazioni:

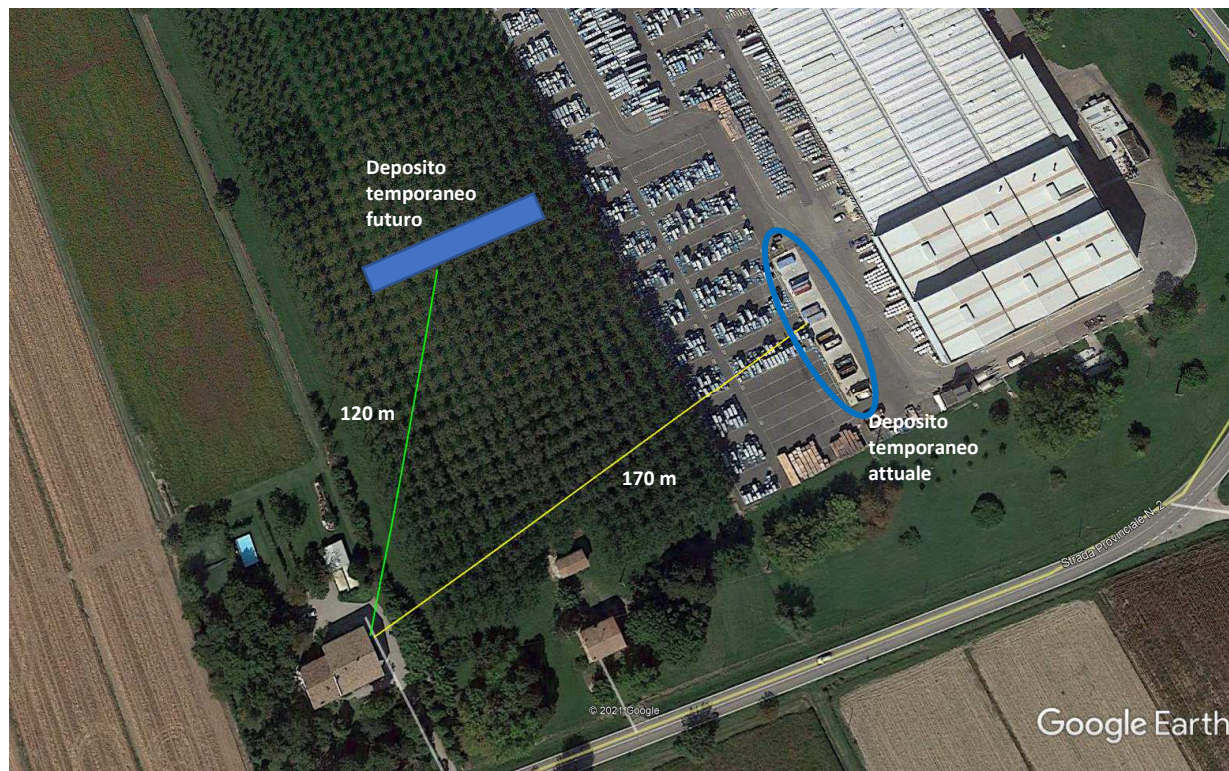
## 1. STUDIO DI INVARIANZA IDRAULICA

Relativamente allo “Studio di invarianza idraulica” per la redazione dell’elaborato al momento è ancora in corso il confronto con i servizi tecnici del Consorzio di Burana; per questo motivo non è ancora stato possibile definire il nuovo assetto idraulico dell’area interessata dall’intervento e delle aree circostanti, salvo quanto già riportato nello Studio preliminare ambientale presentato.

## 2. PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO

Nel documento previsionale di impatto acustico (Allegato 10) veniva indicata una distanza di circa 130 m tra il recettore R1 e lo stabilimento, e tale distanza ci sembra corretta in quanto è quella minima tra il recettore R1 e lo spigolo sud dei fabbricati.

Per quanto riguarda l’area cortiliva futura tra il recettore R1 e lo stabilimento, non è prevista nessuna attività di deposito o movimentazione merci, in quanto la stessa area al momento rimane in disponibilità dell’azienda come area non operativa ad eccezione dell’attività di deposito temporaneo dei rifiuti (analoga a quella già esercitata attualmente ad una distanza di circa 170 m) come indicato nella *Planimetria delle emissioni e degli impianti* già trasmessa, e che si individua di seguito.



L'area di deposito rifiuti verrà quindi spostata nella nuova posizione indicata a circa 120 m dal recettore.

Il contributo di tale attività non era stato considerato nel previsionale acustico in quanto considerato non significativo vista la breve durata e la tipologia di attività e visto che l'attività viene già effettuata, anche se in situazione futura si può stimare un incremento di movimentazioni e una riduzione della distanza (da 170 m a 120 m) tra le sorgenti acustiche e il recettore.

In ogni caso si può considerare per l'attività i seguenti contributi:

-) contributo della movimentazione dei rifiuti con il carrello elevatore. Si stimano complessivamente n. 6 movimentazioni orarie solo in periodo diurno dalle 8.00 alle 20.00 della durata di circa 2 minuti cadauna per un totale di 144 minuti di operatività al giorno nel periodo diurno. In realtà occorrerebbe sottrarre l'attività già svolta attualmente per valutare soltanto l'incremento ma, per mettersi nella condizione peggiorativa, verrà considerato il contributo come nuova attività;

-) contributo del prelievo dei rifiuti con autocarro. Si stimano complessivamente n. 3 viaggi al giorno (come indicato AL CAP. 6.1.3 dello Studio preliminare ambientale) solo in periodo diurno della durata di circa 15 minuti per ciascun prelievo, per un totale di 45 minuti di operatività al giorno nel periodo diurno. In realtà occorrerebbe sottrarre l'attività già svolta attualmente per valutare soltanto l'incremento ma, per mettersi nella condizione peggiorativa, verrà considerato il contributo come nuova attività;

Per l'emissione sonora si utilizzano i dati contenuti nel manuale di un carrello elevatore Linde H25 diesel (maggiormente utilizzati) che indica una potenza sonora garantita  $L_w$  di 100 dBA e la scheda Inail CPT di Torino, di un autocarro Iveco Eurotrakker 410 (4 assi) che indica una potenza sonora  $L_w$  di 103 dBA.

**Scheda tipo H 25 allo 09/2010**

Dati tecnici 6  
Scheda tipo H 25 allo 09/2010

1 Identificazione			
1.1	Costruttore		Linde
1.2	Denominazione tipo costruttore		H 25 D
1.3	Guida		Diesel

**Valori di rumorosità**

Calcolati in un ciclo di prove conformemente alle norme EN 12053 in base ai valori ponderati degli stati operativi TRAZIONE, SOLLEVAMENTO, REGIME DEL MINIMO.

Livello di pressione acustica sulla cabina dell'operatore			
H 20, H 25	$L_{PAZ}$	=	79 dB (A)
nello stato operativo	$L_{Pa}$	=	80 dB (A)
<b>SOLLEVAMENTO</b>			
nello stato operativo	$L_{Pb}$	=	68 dB (A)
<b>REGIME DEL MINIMO</b>			
nello stato operativo	$L_{Pc}$	=	84 dB (A)
<b>TRAZIONE</b>			
Insicurezza	$K_{Pa}$	=	4 dB (A)

Livello di potenza sonora			
H 20, H 25	$L_{WAZ}$	=	94 dB (A)
nello stato operativo	$L_{WA}$	=	95 dB (A)
<b>SOLLEVAMENTO</b>			
nello stato operativo	$L_{Wb}$	=	84 dB (A)
<b>REGIME DEL MINIMO</b>			

Livello di potenza sonora			
nello stato operativo	$L_{wc}$	=	99 dB (A)
<b>TRAZIONE</b>			
Insicurezza	$K_{Wa}$	=	4 dB (A)

**Livello di potenza sonora garantito secondo la direttiva 2000/14/CE**

$L_{WA} = 100 \text{ dB (A)}$

Secondo quanto previsto dalla direttiva, è obbligatorio fornire queste informazioni. Il valore viene calcolato in base ai livelli di potenza sonora degli stati operativi "Sollevamento" e "Trazione". È utilizzabile solo come valore comparativo per diversi carrelli elevatori. Il valore è meno adatto per determinare il livello reale di impatto ambientale, poiché non è rappresentativo del funzionamento normale, che include lo stato operativo "Regime del minimo".

**NOTA**  
Possono riscontrarsi valori di rumorosità maggiori o minori durante l'utilizzo di carrelli industriali, imputabili al metodo di utilizzo, a fattori ambientali e ad altre fonti di disturbo.

**INAIL** DIREZIONE REGIONALE PIEMONTE  
COMITATO PARITETICO TERRITORIALE PER LA PREVENZIONE INFORTUNI L'IGIENE E L'AMBIENTE DI LAVORO DI TORINO E PROVINCIA  
2 - 20110912

**C.P.T. TORINO**

**AUTOCARRO** Rif.: 940-(IEC-72)-RPO-01

Marca:	IVECO
Modello:	EUROTRAKKER 410
Potenza:	
Dati fabbricante:	
Accessorio:	
Attività:	
Materiale:	
Annotazioni:	regime 2000 giri / 1"
Data rilievo:	05.11.2009
<b>POTENZA SONORA</b>	
$L_w \text{ dB(A)}$	103





Utilizzando le formule di calcolo previsionale con le due nuove sorgenti sonore sopra caratterizzate ed attive per i tempi indicati, si ottiene un nuovo calcolo previsionale diurno al recettore R1 come di seguito indicato, che conferma come l'attività di deposito rifiuti, anche considerandola come "nuova", fornisce un contributo poco significativo al recettore R1, con un differenziale che incrementa di 0,4 dB rispetto al precedente previsionale.

	Presenza (min)	Lw	Q	On(1) Off(0)	d (m)	Lp	Lem	Lamb ante	Lamb post	Lres	Ldiff
E32	960			1,00	130	31,2	31,2	51,5	52,1	51,2	0,9
E35	960			1,00	138	30,7	30,7				
E36	960			1,00	146	30,2	30,2				
E51	960			1,00	154	29,8	29,8				
E52	960			1,00	162	29,3	29,3				
E53	960			1,00	170	28,9	28,9				
CARRELLO diesel	144	100	1,00	1,00	120	47,4	39,2				
AUTOCARRO	45	103	1,00	1,00	120	50,4	37,1				
							42,9				

Di conseguenza si allega la nuova tabella riepilogativa confermando il rispetto dei limiti assoluti e differenziali già indicato nelle conclusioni riportate nell'Allegato 10.

PUNTI	VALORI dBA assoluti diurni					
	SITUAZIONE PREVISIONALE AI CONFINI (P) E AI RECETTORI (R)					
	LEQ AMBIENTALE ante operam	COMP TON	COMP IMP	LEQ PREVISIONALE post operam	LIMITE	NOTE
P1	67,7	-	-	67,7	70	Contributo esterno
P2	59,1	-	-	59,1	70	Contributo esterno
P3	59,5	-	-	59,5	70	
R1	51,5	-	-	52,1	65	Rispetto anche del limite di classe 3°

PUNTI	VALORI dBA assoluti notturni					
	<u>SITUAZIONE PREVISIONALE AI CONFINI (P) E AI RECETTORI (R)</u>					
	LEQ AMBIENTALE ante operam	COMP TON	COMP IMP	LEQ PREVISIONALE post operam	LIMITE	NOTE
P1	60,2	-	-	60,2	60	Contributo esterno. Il contributo della ceramica è pari a 53,5 dBA
P2	48,1	-	-	48,1	60	Contributo esterno
P3	45,5	-	-	45,5	60	
R1	43,6	-	-	44,6	55	Rispetto anche del limite di classe 3°

Risulta inoltre rispettato anche il criterio differenziale confrontando i due livelli ambientale (previsionale) post operam e il livello residuo calcolato escludendo il contributo delle sorgenti della ceramica.

PUNTI	VALORI dBA differenziali				
	<u>SITUAZIONE PREVISIONALE AL RECETTORE (R)</u>				
	LEQ AMBIENTALE post operam	LEQ RESIDUO	DIFFERENZIALE	LIMITE	NOTE
R1 diurno	52,1	51,2	0,9	5,0	Rispetto del limite differenziale
R1 notturno	44,6	42,7	1,9	3,0	Rispetto del limite differenziale

### 3. GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Al cap. 5.2 dello Studio preliminare ambientale venivano già indicate le presunte modalità di gestione delle TRS originate dalle fasi di cantiere come di seguito riportato:

*“Non è ancora definito se dai lavori di scavo per la realizzazione dei nuovi fabbricati risulteranno terre in eccesso oppure se le stesse potranno essere utilizzate internamente per lavori di livellamento della nuova area cortiliva: nel primo caso l'azienda provvederà a gestire le stesse ai sensi del DPR 120/2017 individuando un sito di destinazione, eseguendo la caratterizzazione delle terre da scavo e redigendo (o facendo redigere) la dichiarazione di utilizzo. Nel secondo caso invece la terra da scavo verrà comunque analizzata ed utilizzata internamente.”*

Per quanto riguarda i volumi che verranno scavati e movimentati durante il corso del cantiere, l'azienda ha stimato la produzione complessiva di circa 5500 m<sup>3</sup> di TRS, dei quali circa 3500 m<sup>3</sup> potranno essere utilizzati in sito per riempimenti, mentre circa 2000 m<sup>3</sup> potranno essere avviate all'esterno per l'utilizzo sempre in regime di TRS previa espletamento degli adempimenti previsti dal DPR 120/2017. Ovviamente tali previsioni sono indicative in quanto sono effettuate in fase di progettazione preliminare e potranno essere modificate in fase di progettazione esecutiva dell'intervento.

#### 4. DETTAGLIO IMPATTI DELLA FASE DI CANTIERE

---

Il dettaglio sulle attività e sugli impatti della fase di cantiere forniti dall'azienda viene di seguito indicato:

- scotico del terreno esistente nell'area verde e deposito dello stesso in area interna;
- trasporto in sito di materiale per riempimento e sua stesura e compattazione tramite rullatura per una quantità presumibile di 20.000 m<sup>3</sup>;

In questa fase saranno utilizzati i seguenti mezzi d'opera: scavatori, autocarri e rulli compattatori che lavoreranno in periodo diurno e si prevedono modesti impatti relativamente a rumore e polvere. La produzione di polvere verrà mitigata mediante umidificazione dei materiali oggetto di stesura. Per quanto riguarda il traffico indotto si prevedono circa 1.000 autocarri in entrata e uscita per 20 giorni lavorativi per l'approvvigionamento del materiale per riempimento, equivalenti a circa 5 autocarri/ora per 10 ore/giorno.

- Esecuzione delle strutture di fondazione in c.a.

In questa fase saranno utilizzati i seguenti mezzi d'opera: scavatori, autocarri per il trasporto delle TRS nel deposito interno, autobetoniera per trasporto e getto di cls, pompa per il getto di cls, che lavoreranno in periodo diurno e si prevedono impatti modesti relativamente al rumore. Per quanto riguarda il traffico indotto lo stesso sarà limitato all'autobetoniera, non quantificabile in questa fase preliminare di progetto.

- Smontaggio e dei pannelli in c.a. di tamponamento del fabbricato esistente e loro trasporto a sito di recupero e macinazione

In questa fase saranno utilizzati i seguenti mezzi d'opera: circa 50-60 autocarri per trasporto degli elementi strutturali prefabbricati; autogru a braccio telescopico. Si specifica che tale attività prevede soltanto la movimentazione dei pannelli con autogru e il loro carico sugli autocarri per il trasporto all'esterno del cantiere, senza nessuna fase di demolizione o frantumazione, come già indicato nello Studio preliminare ambientale già presentato e che le lavorazioni avverranno in periodo diurno. Non si prevedono impatti significativi da queste lavorazioni. Il traffico indotto sarà limitato ai 50-60 autocarri che in entrata porteranno le strutture prefabbricate (punto seguente) e in uscita i pannelli smontati.

- Montaggio delle strutture prefabbricate; l'attività prevederà le seguenti lavorazioni: posa pilastri, posa travi principali e di banchina, posa tegoli di copertura.

In questa fase saranno utilizzati i seguenti mezzi d'opera: autocarri per trasporto elementi strutturali prefabbricati (vedi punto precedente); autogru a braccio telescopico, autobetoniera per trasporto e getto di cls. Non si prevedono impatti significativi da queste lavorazioni. Il traffico indotto sarà limitato all'autobetoniera, non quantificabile in questa fase preliminare.

- Opere di completamento della copertura e serramenti;

In questa fase saranno utilizzati i seguenti mezzi d'opera: autogru a braccio telescopico. Non si prevedono impatti significativi da queste lavorazioni. Il traffico indotto sarà limitato alle forniture, non quantificabile in questa fase preliminare.

- Realizzazione di pavimentazione interna;

In questa fase saranno utilizzati i seguenti mezzi d'opera: scavatori, autocarri, rulli compattatori, autobetoniera per trasporto e getto di cls. Non si prevedono impatti significativi in esterno da queste lavorazioni in quanto le stesse avverranno all'interno dei fabbricati. Il traffico indotto sarà limitato all'autobetoniera, non quantificabile in questa fase preliminare.

Anche le successive fasi di lavorazione, identificate nello studio preliminare ambientale con le lettere da e) a j) avverranno all'interno dei fabbricati e pertanto non si ritiene che possano originare impatti significativi in esterno.

Finale Emilia, lì 25/06/2021

Il Tecnico  
Dott. Geol. Paolo Giorgi



Il Delegato Ambiente e Sicurezza  
Enrico Gambetta

Documento firmato digitalmente dal consulente delegato