

PAGANI ALAN SRL
Via del Progresso, 10/12
29010 Monticelli d'Ongina (PC)

Spett.le ARPAE
SAC Struttura Autorizzazioni Concessioni Piacenza
aoppc@cert.arpa.emr.it

Spett.le Regione Emilia-Romagna
Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Trasmissione integrazioni

Con riferimento alla vs. richiesta Prot. 22/06/2022. 0573159.U, si precisa quanto segue:

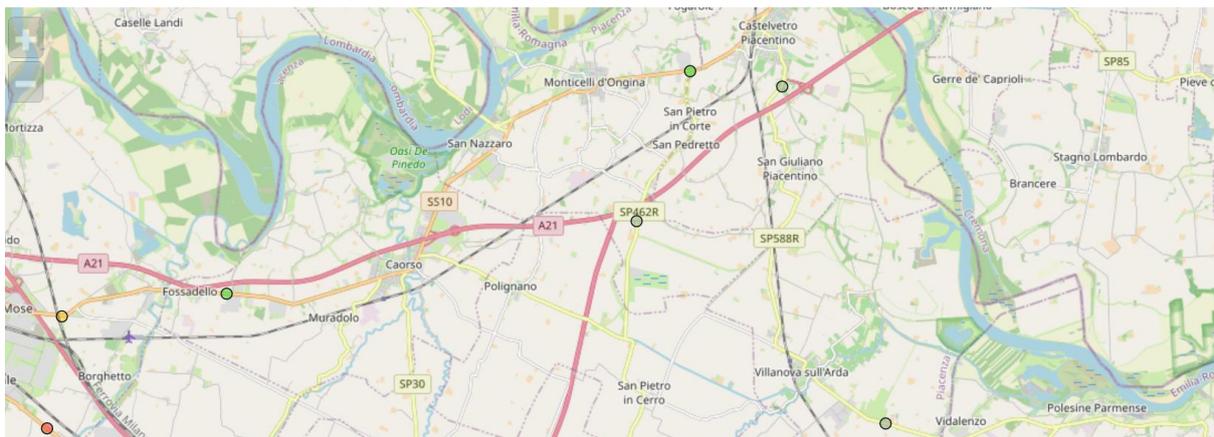
1) Per le componenti ambientali maggiormente impattanti quali traffico, energia e rumore descrivere la situazione ante e post-intervento in particolare:

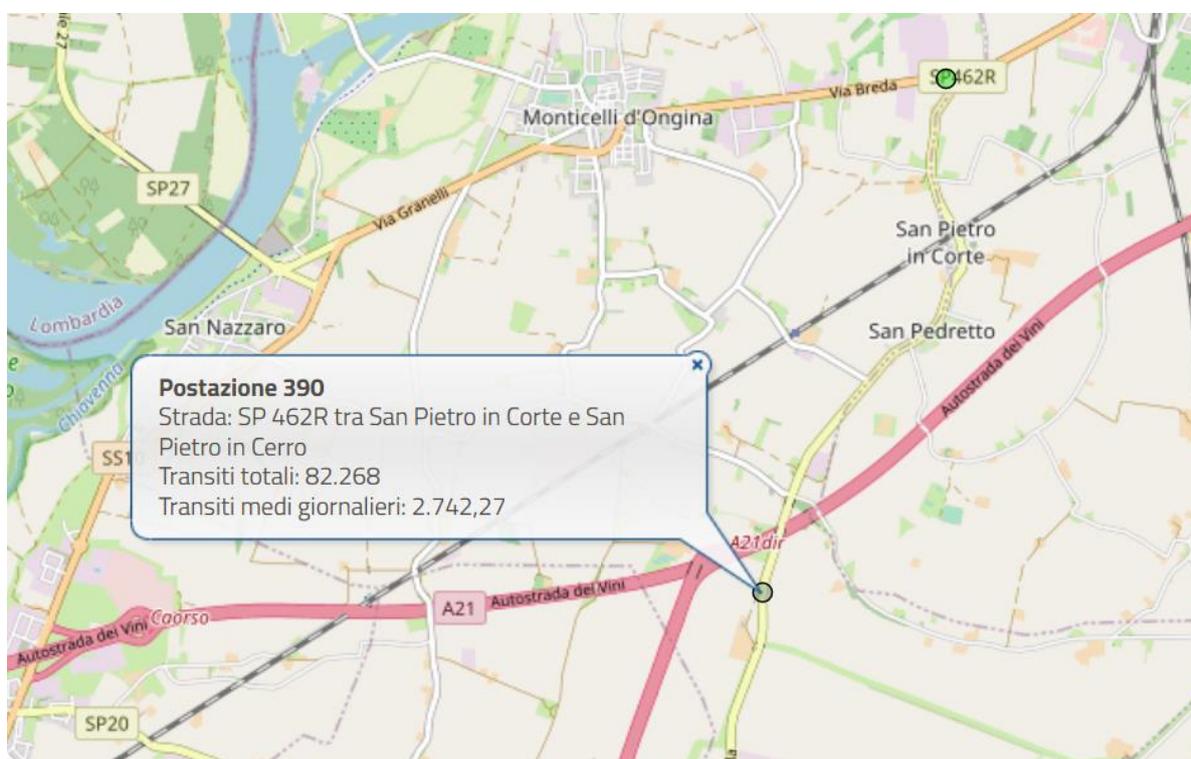
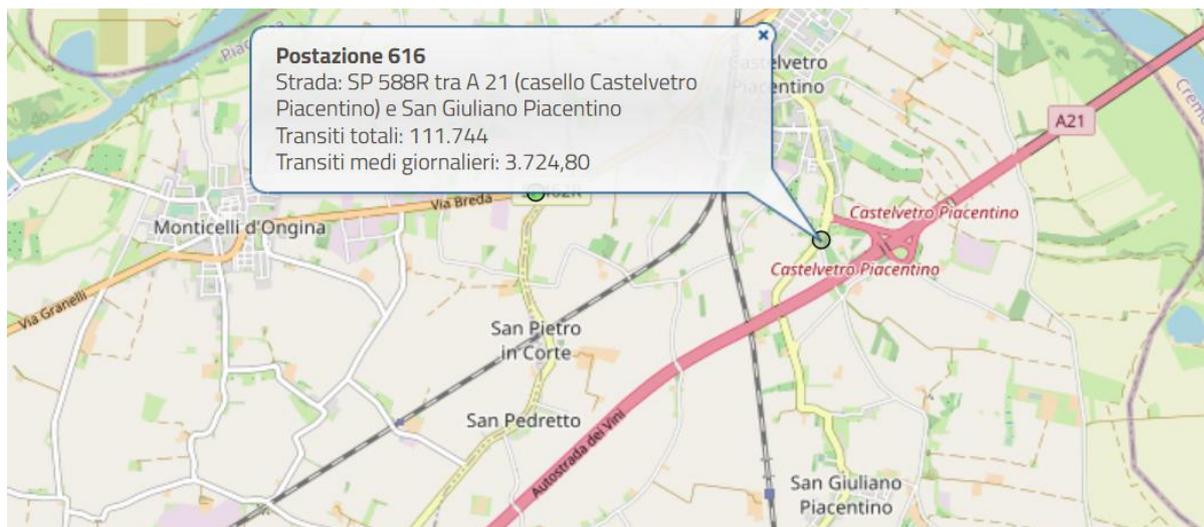
- *per la componente traffico, una valutazione del traffico veicolare indotto dall'incremento della capacità di trattamento dell'impianto e le relative emissioni inquinanti prodotte (con particolare riferimento a CO₂ e alle PM₁₀ e NO_x);*
- *per la componente energia, una valutazione dei consumi energetici e le relative emissioni in termini di CO₂; indicare i possibili interventi progettuali di riduzione dei consumi energetici*
- *per la componente aria, una valutazione dell'incremento della CO₂ e la conformità delle emissioni al PAIR.*

1) I Flussi di traffico attuali

Il Sistema di Monitoraggio regionale dei flussi di Traffico Stradali (MTS) dell'Emilia-Romagna, realizzato dalla Regione, dalle Province e dall'Anas, è composto da 283 postazioni, in funzione 24 ore su 24, installate principalmente sulla viabilità statale e provinciale.

La consultazione ed il download dei flussi di traffico rilevati permettono l'uso dei dati censiti dal Sistema MTS, gestito dall'Area Viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti.





I Flussi di traffico che interessano l'attività della ditta Pagani Alan, sia in entrata che in uscita, sono principalmente direzionati sulla Strada Statale N. 10 verso Piacenza e Castelvetro Piacentino e sulla SP 588R verso il casello autostradale della A21 di Castelvetro Piacentino. In misura minore il flusso veicolare proveniente dall'attività si sposta sulla SS462 verso San Pietro in Cerro e la Val d'Arda. La precedente Tabella A ci descrive i livelli attuali di traffico presenti nel Comune Interessato mentre la Tabella B. riporta i livelli di inquinamento veicolare sempre in Comune di Monticelli d'Ongina, suddivisi per i principali inquinanti. Come evidenziato dai dati di Flusso il transito medio giornaliero sulla SS n.10 è di 10.160 automezzi; sulla SP588R 3.724 e sulla SP 462R 2.742 automezzi. **Come di seguito precisato l'incremento complessivo, rispetto alla situazione attuale sarà di 15 automezzi in più al giorno (25 in progetto contro i circa 10 attuali).**

Tab. A. Flussi di traffico nel Comune di Monticelli d'Ongina: aprile 2022


Regione, Province e Anas dell'Emilia-Romagna Sistema regionale di rilevazione dei flussi di traffico

Anno/ Mese	Postazione	Strada	Corsia	Giorni Validi	Transiti								Media Giornaliera Transiti							
					Totale	Non Classificato	Leggeri	Pesanti	Diurno	Notturmo	Feriali	Festivi	Totale	Non Classificato	Leggeri	Pesanti	Diurno	Notturmo	Feriali	Festivi
2022/04	309	SS 10 tra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	0 - DA CASTEL SAN GIOVANNI A CASTELVETRO PIACENTINO	30	150.965	6	144.778	6.181	120.308	30.657	111.008	39.957	5.032	0	4.826	206	4.010	1.022	5.286	4.440
2022/04	309	SS 10 tra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	1 - DA CASTELVETRO PIACENTINO A CASTEL SAN GIOVANNI	30	153.845	1	147.772	6.072	118.627	35.218	113.114	40.731	5.128	0	4.926	202	3.954	1.174	5.386	4.526
2022/04	390	SP 462R tra San Pietro in Corte e San Pietro in Cerro	0 - DA CASTELVETRO PIACENTINO A FIORENZUOLA D'ARDA	30	40.519	0	38.929	1.590	30.723	9.796	29.118	11.401	1.351	0	1.298	53	1.024	327	1.387	1.267
2022/04	390	SP 462R tra San Pietro in Corte e San Pietro in Cerro	1 - DA FIORENZUOLA D'ARDA A CASTELVETRO PIACENTINO	30	41.749	4	40.099	1.646	32.985	8.764	29.906	11.843	1.392	0	1.337	55	1.100	292	1.424	1.316

Tab. B Inquinanti da traffico veicolare in comune di Monticelli d'Ongina

Comune	NOX	COVNM	CO	PM10 combustione	CH4	SO2	NH3	N2O	CO2	PM10 gomme	PM10 freni	PM10 Abr. strade	PM10 tot primario	PM10 risollevamento
Monticelli_d'_Ongina	132.065	79.619	479.362	8.371	5.057	2.425	1.946	1.684	18.286.837	623	386	707	10.088	3.805

Dati PRTQA della Provincia di Piacenza 12/2006



- Per la **componente traffico**, l'incremento della capacità di trattamento dell'impianto porterà ad un corrispondente aumento massimo potenziale dei mezzi in entrata ed uscita pari a 25 autocarri contro gli attuali 10 circa.

Attraverso il monitoraggio che viene svolto annualmente all'interno del sistema di gestione ambientale applicato dall'azienda, è possibile stabilire che ogni automezzo in dotazione all'azienda, percorre attualmente all'incirca 50000 Km/anno, pertanto è ragionevole prevedere un incremento che porterà ad un massimo di circa 125.000 Km/anno per ogni automezzo.

Al fine di stimare le future emissioni prodotte, si è consultata "La banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia" reperibile sul sito dell'ISPRA (<https://fetransp.isprambiente.it/#/home>).

"La banca dati dei fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale si basa sulle stime effettuate ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera, realizzato annualmente da Ispra come strumento di verifica degli impegni assunti a livello internazionale sulla protezione dell'ambiente atmosferico, quali la Convenzione Quadro sui Cambiamenti Climatici (UNFCCC), il Protocollo di Kyoto, la Convenzione di Ginevra sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero (UNECE-CLRTAP), le Direttive europee sulla limitazione delle emissioni.

La metodologia elaborata ed applicata alla stima delle emissioni degli inquinanti atmosferici è basata sull' EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 ed è coerente con le Guidelines IPCC 2006 relativamente ai gas serra.

È stato utilizzato COPERT version 5.4.36., software il cui sviluppo è coordinato dall' Agenzia Europea dell'Ambiente, nell'ambito delle attività dello European Topic Centre for Air Pollution and Climate Change Mitigation.

Le stime sono state elaborate sulla base dei dati di input nazionali riguardanti il parco e la circolazione dei veicoli (numerosità del parco, percorrenze e consumi medi, velocità per categoria veicolare con riferimento ai cicli di guida urbano, extraurbano ed autostradale, altri specifici parametri nazionali).

I fattori di emissione sono calcolati sia rispetto ai km percorsi che rispetto ai consumi, con riferimento sia al dettaglio delle tecnologie che all'aggregazione per settore e combustibile, elaborati sia a livello totale che distintamente per l'ambito urbano, extraurbano ed autostradale.

Le stime sono state aggiornate coerentemente con l'aggiornamento del modello di stima COPERT version 5.4.36 (aggiornamenti descritti al link <http://www.emisia.com/utilities/copert/versions/>)."

Si sono dunque rilevati i seguenti parametri di **CO₂**, **PM10** e **Nox** riferiti ad un automezzo per trasporto pesante:

Category	Fuel	CO ₂ 2019 g/km U	CO ₂ 2019 t/TJ U	CO ₂ 2019 g/km R	CO ₂ 2019 t/TJ R	CO ₂ 2019 g/km H	CO ₂ 2019 t/TJ H	CO ₂ 2019 g/km TOTALE	CO ₂ 2019 t/TJ TOTALE
Heavy Duty Trucks	Petrol	651.945570	67.835269	464.065880	73.119765	480.248467	72.453400	504.878335	71.554964
Heavy Duty Trucks	Diesel	970.754180	74.071218	620.946898	74.108350	650.282268	74.321719	670.224941	74.111878

Category	Fuel	PM10 2019 g/km U	PM10 2019 t/TJ U	PM10 2019 g/km R	PM10 2019 t/TJ R	PM10 2019 g/km H	PM10 2019 t/TJ H	PM10 2019 g/km TOTALE	PM10 2019 t/TJ TOTALE
Heavy Duty Trucks	Petrol	0.110335	0.011480	0.090384	0.014241	0.060449	0.009120	0.088387	0.012527
Heavy Duty Trucks	Diesel	0.394008	0.017855	0.155093	0.018510	0.130064	0.014825	0.146101	0.016155

Category	Fuel	NOx 2019 g/km U	NOx 2019 t/TJ U	NOx 2019 g/km R	NOx 2019 t/TJ R	NOx 2019 g/km H	NOx 2019 t/TJ H	NOx 2019 g/km TOTALE	NOx 2019 t/TJ TOTALE
Heavy Duty Trucks	Petrol	5.015619	0.521878	4.152530	0.654286	4.697356	0.708674	4.434113	0.628434
Heavy Duty Trucks	Diesel	5.883928	0.456590	2.839067	0.338835	2.329771	0.265556	2.790888	0.308610

Si può quindi presupporre che, nella situazione futura, le emissioni inquinanti prodotte saranno le seguenti:

$$\text{CO}_2 = 125000 \text{ (Km)} \times 670,224941 \text{ (g/Km)} = 83778117,6 \text{ g/anno} = \mathbf{83,778 \text{ T/anno}}$$

$$\text{PM10} = 125000 \text{ (Km)} \times 0,146101 \text{ (g/Km)} = 18262,625 \text{ g/anno} = \mathbf{0,183 \text{ T/anno}}$$

$$\text{Nox} = 125000 \text{ (Km)} \times 2,790888 \text{ (g/Km)} = 348861 \text{ g/anno} = \mathbf{0,349 \text{ T/anno}}$$

Rispetto agli inquinanti complessivi da traffico veicolare, in Comune di Monticelli d'Orngina, l'impatto delle nuove emissioni sarà estremamente contenuto: CO₂ + 0,0005%; PM10 + 0,002%; Nox + 0,0003%



- Per la **componente energia**, come indicato a pag. 80 della relazione già trasmessa, si stima che il consumo medio annuale nella situazione futura possa essere pari a 60000 kWh/anno.

Al fine di stimare le conseguenti emissioni di CO₂, si è consultato il sito <http://kilowattene.enea.it/KiloWattene-CO2-energia-primaria.html#IEgm>, il quale indica che "Le emissioni medie [g CO₂/kWh] calcolate corrispondono ai valori forniti da ISPRA, WorkSheet 17 del file Excel, colonna "g CO₂/kWh - Produzione elettrica lorda"".

Si riporta di seguito estratto di quanto citato (riferito all'anno 2019):

*Fattori di emissione per la produzione termoelettrica lorda per tipologia di impianto e tipologia di combustibile.
Classificazione dei combustibili secondo Terna.*

	Combustibili						TOTALE
	Solidi	Gas Naturale	Gas derivati	Prodotti petroliferi	Altri solidi	Altri gassosi	
2019	g CO₂/kWh						
Impianti non cogenerativi	912,5	390,0	1.503,6	715,7	385,7	10,7	493,1
a combustione interna (CI)	-	582,8	1.503,6	634,0	292,9	10,6	158,0
a turbine a gas (TG)	-	423,3	-	1.057,8	443,6	12,2	416,0
a vapore a condensazione (C)	912,5	545,0	-	728,6	466,8	9,7	823,3
a ciclo combinato (CC)	-	387,7	-	547,9	260,9	9,7	383,9
ripotenziato (RP)	-	-	-	-	-	-	-
a celle combustibili (CEL)	-	-	-	-	-	-	-
Impianti cogenerativi	423,3	353,5	1.398,3	416,9	278,9	7,9	352,0
a combustione interna (CIC)	-	329,3	1.109,9	448,6	252,8	7,9	231,5
a turbine a gas (TGC)	-	339,1	-	370,5	313,1	6,9	341,2
a ciclo combinato (CCC)	-	357,0	1.363,6	434,1	212,8	8,1	366,2
a vapore a contropressione (CPC)	478,7	285,6	-	321,7	203,8	-	256,0
a vapore a condensazione con spillamento (CSC)	418,8	522,7	1.525,5	480,5	412,7	10,9	576,8
a celle combustibili con cogenerazione (CEC)	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	908,9	368,3	1.399,6	522,8	317,2	8,9	415,5

Considerando il valore "TOTALE" si ottiene quindi il seguente dato riferito alla situazione futura:

$$CO_2 = 60000 \text{ (KWh/anno)} \times 415,5 \text{ (gCO}_2\text{/KWh)} = 24930000 \text{ g/anno} = 24,93 \text{ T/anno}$$

I possibili interventi di riduzione dei consumi energetici sono:

- Manutenzione periodica di macchine/impianti, come previsto dai rispettivi manuali costruttori, al fine di garantire nel tempo l'efficienza degli stessi con conseguente mantenimento/riduzione dei consumi elettrici.
 - Valutazione in merito alla possibilità d'installazione d'impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica.
 - Acquisto di energia elettrica da fornitori "green"
- Per la **componente aria**, sommando i quantitativi di CO₂ ottenuti ai punti precedenti, avremo:

$$CO_2 = 24,93 \text{ (T/anno)} + 83,78 \text{ (T/anno)} = 108,71 \text{ T/anno}$$

Il PAIR e la CO₂

Relativamente alla conformità delle emissioni al PAIR ed in particolare alle emissioni scenario obiettivo previste dalla Tabella 7.2.2 della Relazione Generale, in riferimento al trasposto su strada. Il modesto impatto sul complesso delle emissioni non fa scostare in modo significativo il raggiungimento di obiettivi di "riduzione". Inoltre, con la verifica della possibilità di nuove misure tecnico-organizzative, sarà possibile mitigare ulteriormente il contributo in termini di CO₂. Relativamente a questo inquinante, legato principalmente a sorgenti da traffico, dall'analisi dell'andamento dei parametri statistici relativi agli ultimi 10 anni possiamo osservare che le medie annuali di concentrazione sul territorio si sono assestate su valori dell'ordine di grandezza del limite di quantificazione della misura, ben al di sotto del riferimento normativo (2019-2021).

Ciò premesso si ritiene che, l'impatto dovuto alla situazione futura dell'attività svolta dalla scrivente, sia ininfluente rispetto agli attuali dati, con riferimento al lievissimo incremento dovuto ai mezzi aziendali rispetto alla situazione esistente.

2. Relativamente ai possibili effetti cumulativi con altre attività presenti nelle vicinanze si ritiene che, non ve ne possano essere di rilevanti considerata la zona in cui è insediata l'attività.

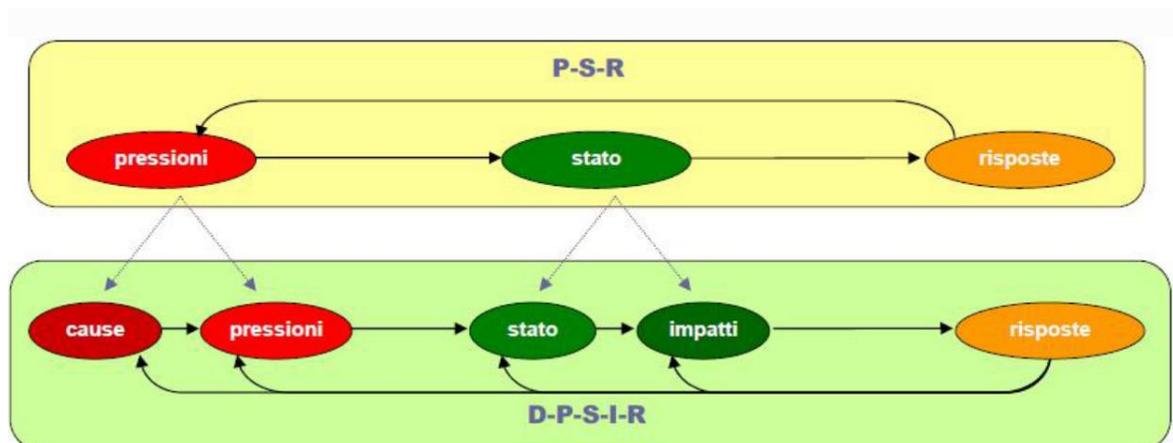
Infatti, l'azienda è collocata in una zona a destinazione quasi esclusivamente produttiva, adiacente alla Strada Provinciale che è una strada ad intenso traffico veicolare.

Anche per quanto riguarda il transito degli autocarri diretti e/o provenienti dalla ditta, gli stessi saranno scaglionati nell'arco della giornata ed una volta giunti presso la scrivente, provvederanno all'accesso diretto presso la struttura senza eventuali attese lungo le pubbliche vie. La quasi totalità delle aziende limitrofe è costituita da piccole attività artigianali il cui traffico è limitato.

3. Si allega relazione previsionale d'impatto acustico, che ha evidenziato, come la previsione dei livelli di rumore immessi, considerando i tempi di funzionamento futuri previsti per gli impianti aziendali, fornisce dei risultati in accordo con la normativa vigente in termini di inquinamento acustico. L'attività risulta pertanto compatibile dal punto di vista acustico con il contesto in cui è stata inserita.

4. descrizione della scala di misura utilizzata per definire l'intensità/rilevanza dell'impatto sulle varie componenti ambientali, completa della descrizione e dei criteri per definire l'intensità/rilevanza degli impatti sulla singola matrice.

Per la valutazione degli impatti sulle varie componenti è stato utilizzato un sistema che integra il **modello PSR** mediante l'utilizzo una **Scala semiquantitativa di gravità**. In questo modo, tenendo conto dei dati di progetto e dello stato attuale delle componenti, è possibile valutare il Rischio e Rilevanza dell'impatto delle possibili interazioni del progetto.



Scala delle probabilità P

Valore	Livello	Definizioni/criteri
4	Altamente probabile	<ul style="list-style-type: none"> - Esiste una correlazione diretta tra le mancanze (localizzative, territoriali, progettuali, operative) rilevate ed il verificarsi del danno ipotizzato per l'ambiente - Si sono già verificati danni per le stesse mancanze in aziende analoghe - in situazioni operative simili - Il verificarsi del danno conseguente le mancanze rilevate, non susciterebbe alcuno stupore dati precedenti rapporti (ARPA, USL)
3	Probabile	<ul style="list-style-type: none"> - Le mancanze rilevate (localizzative, territoriali, progettuali, operative) possono provocare un danno all'ambiente anche se in modo non automatico o diretto - E' noto qualche episodio in cui ha fatto seguito il danno - Il verificarsi del danno ipotizzato susciterebbe moderata sorpresa - nell'azienda
2	Poco probabile	<ul style="list-style-type: none"> - Le mancanze rilevate (localizzative, territoriali, progettuali, operative) possono provocare un danno solo in circostanze fortunate di eventi - Non sono noti o sono noti solo rarissimi episodi già verificatisi - Il verificarsi del danno ipotizzato susciterebbe grande sorpresa
1	Improbabile	<ul style="list-style-type: none"> - Le mancanze rilevate (localizzative, territoriali, progettuali, operative) possono provocare un danno per la concomitanza di più eventi poco probabili - Non sono noti episodi già verificatisi - Il verificarsi del danno susciterebbe incredulità

Scala dell'entità del danno D

Valore	Livello	Definizioni/criteri
4	Gravissimo	- Danno con effetti irreversibili per l'ambiente
3	Grave	- Episodio di contaminazione con danni gravi ma reversibili
2	Medio	- Episodio di contaminazione con effetti reversibili
1	Lieve	- Episodio di contaminazione con effetti rapidamente reversibili

Definiti il danno e la probabilità, il rischio viene automaticamente graduato mediante la formula:

$$R = P \times D \text{ (o } M)$$

La matrice grafica successiva permette di classificare il rischio stimato in una delle quattro classi

P	4	4	8	12	16	
	3	3	6	9	12	
	2	2	4	6	8	
	1	1	2	3	4	
		1	2	3	4	D

I rischi maggiori occuperanno in tale matrice le caselle in alto a destra (danno letale, probabilità elevata), quelli minori, in posizioni più vicine all'origine degli assi (danno lieve, probabilità trascurabile).



$R > 8$

Inaccettabilità assoluta – Ricerca di localizzazione alternativa

$4 \leq R \leq 8$

Inaccettabilità parziale – Ricerca localizzazione alternativa o introduzione di forti azioni correttive e di mitigazione

$2 \leq R \leq 3$

Accettabile con miglioramenti da apportare in fase progettuale/operative

$R = 1$

Accettabile

Dall'applicazione della formula relativa al calcolo del rischio:

$R = P \times D$ (o M) in cui **R** = Rischio **P**= Probabilità di accadimento **D** o **M** = Danno o Magnitudo



Componente Traffico

<i>Obiettivo</i>	<i>Determinanti</i>	<i>Pressioni</i>	<i>Impatti</i>	<i>Risposte</i>
Ridurre le emissioni di CO, NO2, PM10	Gli automezzi dell'impresa e degli autotrasportatori terzi; operazioni di carico/scarico Gli automezzi delle maestranze La movimentazione con mezzi d'opera	Emissioni atmosferiche	Sulla salute Sugli ecosistemi	<ul style="list-style-type: none">Regolare manutenzione dei mezzi d'opera al fine di contenere le emissioni in atmosferaOrganizzazione dei carichi al fine di ottimizzare i viaggi con gli automezzi a pieno carico

IMPATTI	P	D	
Impatti sugli ecosistemi	2	1	
Impatti sulla salute	2	1	



Paesaggio Biodiversità

<i>Obiettivo</i>	<i>Determinanti</i>	<i>Pressioni</i>	<i>Impatti</i>	<i>Risposte</i>
Mitigare l'impatto visivo ed ecologico dell'attività	La messa in riserva dei rifiuti La movimentazione dei rifiuti interna al centro e la presenza di impianto per il recupero dei rifiuti di carta/cartone		Sul paesaggio urbano Sulla biodiversità animale e vegetale	L'attività si svolge all'interno di zona produttiva esclusivamente all'interno di capannone. Non c'è interazione con il paesaggio né interferenze dal punto di vista della biodiversità animale e vegetale

IMPATTI	P	D	
Paesaggio urbano	1	1	
Biodiversità animale e vegetale	1	1	



Clima

<i>Obiettivo</i>	<i>Determinanti</i>	<i>Pressioni</i>	<i>Impatti</i>	<i>Risposte</i>
Limitare l'emissione di gas a effetto serra che contribuiscono al riscaldamento globale e ai cambiamenti climatici	Movimentazione e recupero dei rifiuti	Emissioni atmosferiche	Sul clima	Spegnere il motore dei mezzi se non direttamente impegnati nelle attività di carico/scarico dei rifiuti o materiali. Organizzazione dei carichi al fine di ridurre per quanto possibile il numero di viaggi.

IMPATTI	P	D	
Clima	2	1	



Risorse Idriche

Obiettivo	Determinanti	Pressioni	Impatti	Risposte
<p><i>Evitare la contaminazione delle acque superficiali e sotterranee</i></p> <p><i>Fornire un refluo finale in uscita conforme alle tabelle di legge</i></p> <p><i>Risparmio della risorsa acqua</i></p>	<p>Movimentazione e recupero dei rifiuti di carta/cartone</p>	<p>Rifiuti contenenti sostanze diverse</p>	<p>Sulla salute</p> <p>Sugli ecosistemi</p> <p>Trascurabile</p>	<p>L'attività verrà effettuata esclusivamente in area coperta all'interno del capannone. Non vengono convogliati in fognatura reflui derivanti dallo stoccaggio/recupero di rifiuti.</p> <p>L'area esterna è interessata allo stoccaggio di rifiuti (diversi da quelli di carta/cartone).</p> <p>L'acqua non è interessata da processi produttivi</p>

IMPATTI	P	D	
Impatti sugli ecosistemi	1	1	
Impatti sulla salute	1	1	

Emissioni in atmosfera

<i>Obiettivo</i>	<i>Determinanti</i>	<i>Pressioni</i>	<i>Impatti</i>	<i>Risposte</i>
Ridurre le emissioni di CO, CO2, NOx, PM10	Emissioni in atmosfera impianto di recupero	Emissioni atmosferiche	Sulla salute Sugli ecosistemi	Trascurabile L'impianto di recupero dei rifiuti è ad alimentazione elettrica.
	Gli automezzi delle maestranze			Regolare manutenzione dei mezzi d'opera al fine di contenere le emissioni in atmosfera
	La movimentazione con mezzi d'opera			Organizzazione dei carichi al fine di ottimizzare i viaggi con gli automezzi a pieno carico

Impianto

IMPATTI	P	D	
Impatti sugli ecosistemi	1	1	
Impatti sulla salute	1	1	

Automezzi

IMPATTI	P	D	
Impatti sugli ecosistemi	2	1	
Impatti sulla salute	2	1	



Impatto acustico

<i>Obiettivo</i>	<i>Determinanti</i>	<i>Pressioni</i>	<i>Impatti</i>	<i>Risposte</i>
<i>Evitare la propagazione del rumore a livelli tali da recare disturbo ai recettori nelle vicinanze</i>	Recupero e movimentazione dei rifiuti	Impianto di recupero rifiuti (pressa) Autocarri e mezzi per la movimentazione dei rifiuti (carrello elevatore, caricatore a polipo)	Sulla salute	Trascurabile Attività svolta all'interno di capannone chiuso. Si veda Relazione previsionale di impatto acustico

Impianto

IMPATTI	P	D	
Impatti sulla salute	1	1	

Inquinamento elettromagnetico

<i>Obiettivo</i>	<i>Determinanti</i>	<i>Pressioni</i>	<i>Impatti</i>	<i>Risposte</i>
La tutela della salute umana e degli ecosistemi dall'inquinamento elettromagnetico	Linee elettriche	Rete elettrica /Elettrodotto	Sulla salute	Trascurabile
	Impianti di telefonia	Antenne per la telefonia mobile	Sugli ecosistemi	Trascurabile

IMPATTI	P	D	
Impatti sugli ecosistemi	1	1	
Impatti sulla salute	1	1	



Gestione Rifiuti

<i>Obiettivo</i>	<i>Determinanti</i>	<i>Pressioni</i>	<i>Impatti</i>	<i>Risposte</i>
<i>Evitare contaminazioni del suolo e del sottosuolo con rifiuti contenenti sostanze diverse</i>	Movimentazione rifiuti	Rifiuti contenenti sostanze diverse	Sulla salute Sugli ecosistemi	L'attività verrà svolta all'interno di capannone chiuso dotato di pavimentazione completamente impermeabile con caditoie per il convogliamento di eventuali reflui in cisterna interrata a doppia parete.
<i>Evitare la contaminazione delle acque superficiali e sotterranee con rifiuti contenenti sostanze diverse</i>	Movimentazione rifiuti	Rifiuti contenenti sostanze diverse	Sulla qualità dell'EoW ottenuto	Lo stabilimento è organizzato con le migliori modalità tecnico/operative per lo svolgimento di messa in riserva e recupero rifiuti. Non verranno accettati rifiuti non conformi in ingresso all'impianto.

IMPATTI	P	D	
Impatti sugli ecosistemi	1	1	
Impatti sulla salute	1	1	
Qualità EoW ottenuto	1	1	

Risparmio energetico

<i>Obiettivo</i>	<i>Determinanti</i>	<i>Pressioni</i>	<i>Impatti</i>	<i>Risposte</i>
<i>Promuovere il risparmio energetico</i>	Impianti tecnologici	Consumo energia	Sulla Salute Sugli ecosistemi	<ul style="list-style-type: none"> - Manutenzione periodica delle macchine/impianti, come previsto dai rispettivi manuali d'uso e manutenzione al fine di garantire nel tempo l'efficienza degli stessi con conseguente mantenimento/riduzione dei consumi elettrici - Valutazione in merito alla possibilità d'installazione d'impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica - Acquisto di energia elettrica da fornitori "green"

IMPATTI	P	D	
Impatti sugli ecosistemi	2	1	
Impatti sulla salute	2	1	

Monticelli d'Ongina, 07/07/2022

Per la ditta



PAGANI ALAN S.R.L. società unipersonale
 Via del Progresso, 10/12
 29010 Monticelli D'Ongina (PC)
 C.F. - P.IVA 01716560337
 alanpagani@libero.it cell. 3498061323
 www.paganialan.it