

---

**Comune di FERRARA**  
**Provincia di FERRARA**

Via Lanfranco Caretti n.1  
N.C.T. Foglio 138 mapp. 1065

Titolarità

**VEGA CARBURANTI SPA**

Via Ceccherini n.11 – 30174 MESTRE VENEZIA (VE)  
cod.fisc. e part. IVA 00167460278

**POTENZIAMENTO CON NUOVO PRODOTTO METANO  
AUTOTRAZIONE E INSTALLAZIONE INFRASTRUTTURE DI  
RICARICA ELETTRICA - ottemperanza agli obblighi di cui al D.Lgs.  
n.257 del 16.12.2017 art. 18 recepito dalla D.G.R. 2065/2019**

**Allegati:**

1. RELAZIONE DI INQUADRAMENTO URBANISTICO
2. RAPPORTO AMBIENTALE AI FINI VALSAT/VAS

Padova, li 19/07/2021

Il Tecnico  
*geom. Giampietro Fornasiero*



**C.M.C. GROUP SRL**

Via Vigonovese, 234 – 35127 PADOVA P.IVA e C.F. 03583010289

Tel. 049 8701635 Fax 049 7628702

e-mail [info@cmcgroup.srl](mailto:info@cmcgroup.srl)

---

## **RELAZIONE DI INQUADRAMENTO URBANISTICO**

L'area oggetto di richiesta di rilascio Permesso a Costruire in deroga, ai sensi dell'art. 53 della Legge Regionale 24/2017 risulta catastalmente censita al NCT Foglio 138 mapp. 1065.



ORTOFOTO

L'area risulta già edificata a seguito della sottoscrizione dell' accordo a norma dell'art. 11 Legge 241/1990 relativo al comparto "ATTREZZATURE DI SERVIZIO ALLA VIABILITA' IN VIA CARETTI" sottoscritto in data 27/03/2014 registrato a Ferrara in data 02/04/2014 al n. 1874, a seguito dell'approvazione del POC n. 1.



COMPARTO 1° POC

Il POC n. 1 risulta scaduto, pertanto, non potendo realizzare il progetto con intervento diretto, si rende necessaria una variante di POC, o in alternativa un procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della Legge Regionale 24/2017, che per le attività produttive già esistenti consente un procedimento autorizzativo unico comprensivo anche della variante di POC.

Inoltre l'area risulta classificata secondo il vigente POC "aree demandate a POC ma escluse dai POC – Art.14 POC2" e "aree soggette a POC – nta art. 105-5 RUE".



ESTRATTO P.O.C.

#### INQUADRAMENTO PSC

Ambito 7ANS 05 – ambito per nuovi insediamenti della Struttura insediativa di Malborghetto di Boara, Pontegradella, Focomorto, Boara  
Sistema Subsistema mitigazione e compensazione ambientale

#### PARAMETRI URBANISTICI

ST (mq) 8.726  
SF (mq) 6.350  
SU totale autorizzabile con il primo POC (mq) 725  
SU totale esistente (mq) 614

#### NUOVE EDIFICAZIONI:

ampliamento pensilina mq. 67,50 (rif tav 2)  
cabina di trasformazione mq. 20,81 (rif tav 6) non conteggiata come SU  
Cabina compressore metano mq. 19,37 (rif tav 6) non conteggiata come SU

SU di progetto (mq) 67,50

#### **SU totale di progetto (mq) 682**

Usi 3a. Artigianato di servizio limitato alle attività di manutenzione automezzi;  
5. Commercio al dettaglio in sede fissa – esercizio di vicinato;  
6c. Distribuzione carburanti  
6d. Servizi per la somministrazione di alimenti e bevande

#### OPERE PUBBLICHE DI INTERESSE GENERALE

Si richiede il maggior valore aggiunto da determinarsi a cura della Pubblica Amministrazione.



**C.M.C. GROUP SRL**

Via Vigonovese, 234 – 35127 PADOVA P.IVA e C.F. 03583010289

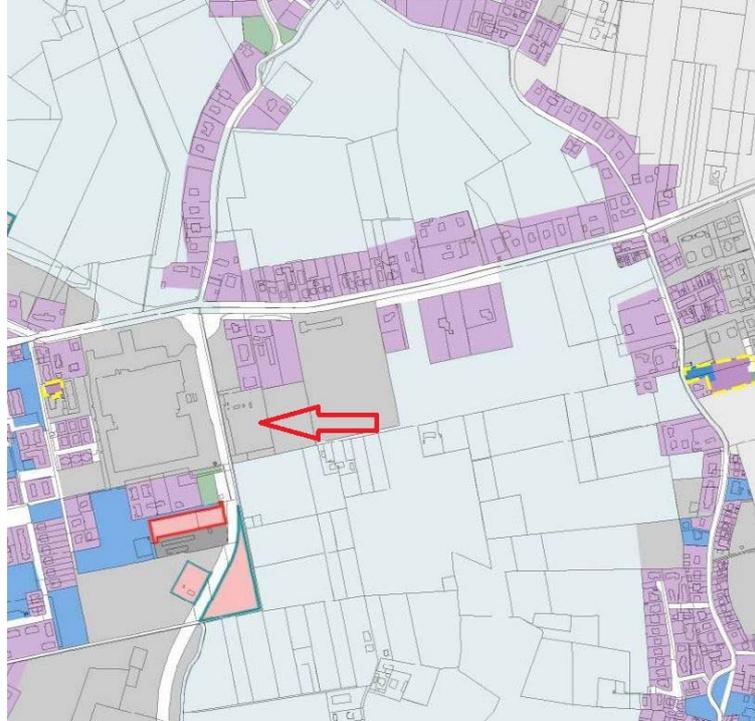
Tel. 049 8701635 Fax 049 7628702

e-mail [info@cmcgroup.srl](mailto:info@cmcgroup.srl)

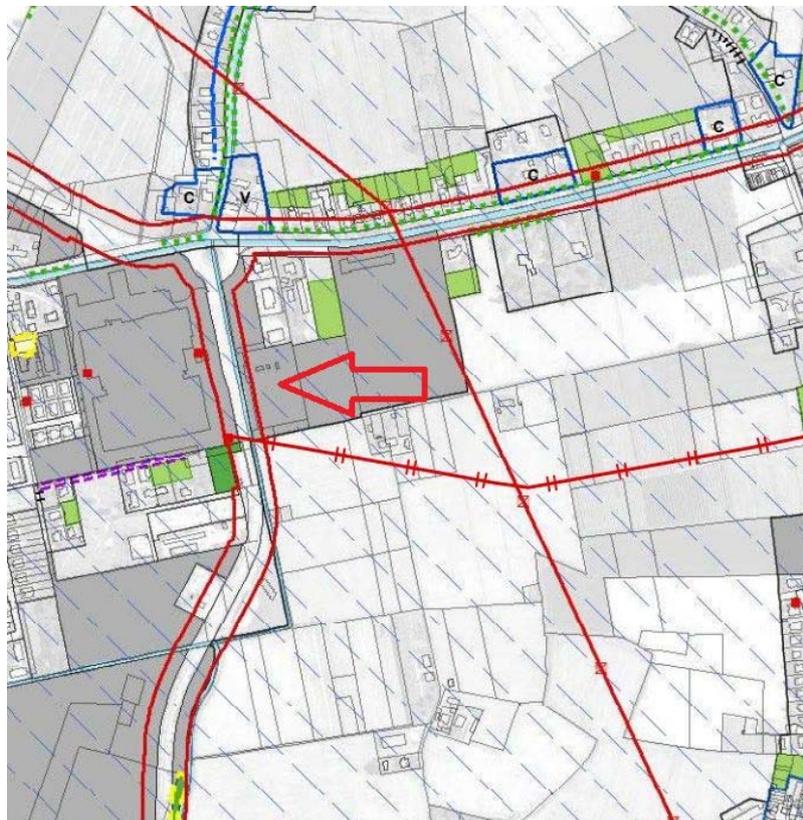
---

## **RAPPORTO AMBIENTALE AI FINI VALSAT/VAS**

**VINCOLI PAESAGGISTICI/AMBIENTALI**



**DESTINAZIONI D'USO**



**REGOLE PER LA TRASFORMAZIONE**

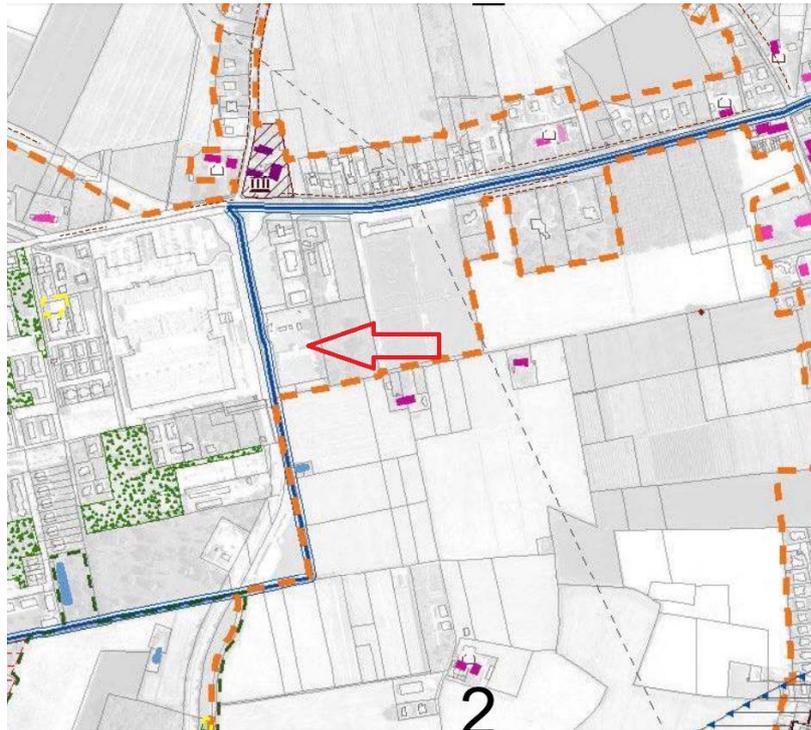


TAVOLA DEI VINCOLI RP5.5

L'area oggetto di intervento risulta classificata come Zona Tampone Unesco art. 107-2.2 NTA RUE. L'intervento in oggetto rientra all'interno di area già edificata e non interferisce con il vincolo.

Inoltre l'area risulta soggetta a Vincolo Idraulico – Area a rischio allegamento – art 118.4 RUE. L'intervento oggetto di istanza non va a modificare il regime idraulico dell'area in quanto trasforma una porzione di piazzale già impermeabilizzato.

Nella sostanza avremo una leggera diminuzione della quantità di scarico acque di prima pioggia ed uno corrispondente maggior scarico di acque piovane, rimanendo comunque inalterata la velocità di scarico ed i volumi già analizzati in sede di approvazione del progetto originario.

### **ANALISI DEL PROGETTO SULL'INCIDENZA DEL TRAFFICO**

Il Metano compresso uso autotrazione è un carburante a basso impatto ambientale destinato esclusivamente, o in via prevalente, agli autoveicoli.

L'utente è in via prevalente un soggetto che utilizza l'autoveicolo raggiungere il lavoro utilizzando percorsi abituali.

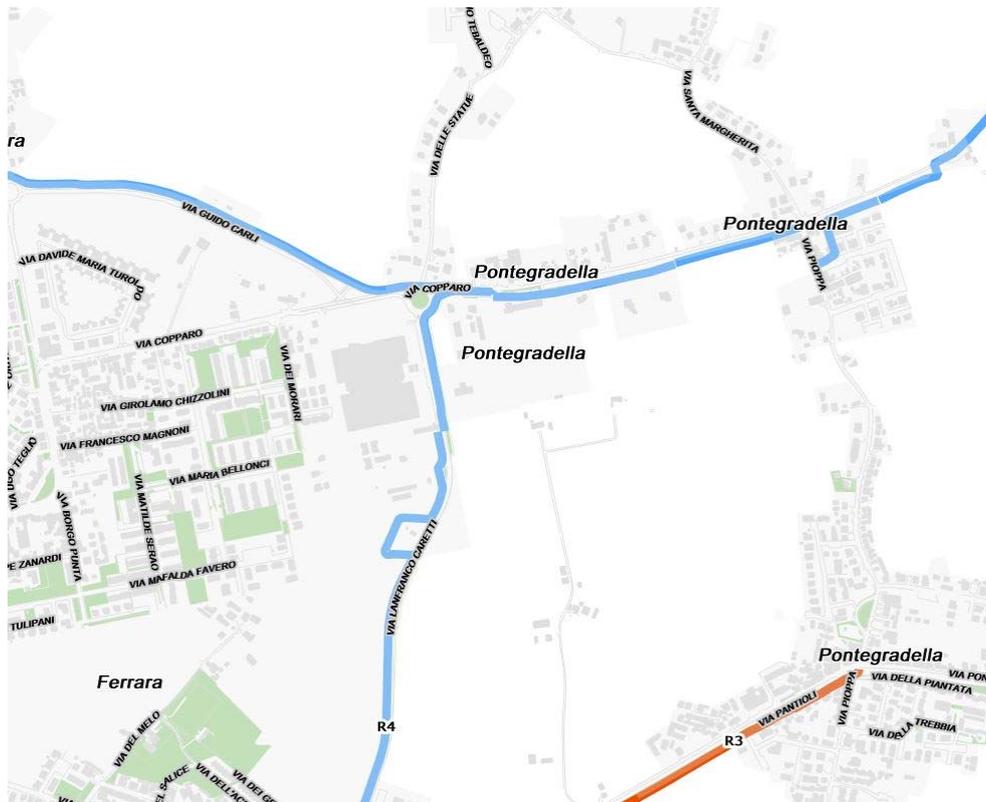
Raramente si discosta dal percorso abituale in quanto detti spostamenti potrebbero far venir meno quelle economie dei costi che hanno giustificato l'acquisto di un autoveicolo a metano.

Per tale motivo la realizzazione di un nuovo impianto distributore di metano compresso non porta generalmente a modifiche sostanziali al traffico esistente, ma va ad intercettare utenti che già transitano normalmente davanti al sito.

La città di Ferrara è dotata di Piano Urbano della mobilità Sostenibile il quale individua davanti all'area di intervento alcuni elementi essenziali.



LA STRADA RICULTA CLASSIFICATA COME D – STRADA URBANA DI SCORRIMENTO



DAVANTI ALL'AREA DI INTERVENTO TRANSITA IL PERCORSO BICIPOLITANA R4 – VIA G. CARLI VIA CARETTI



DAVANTI ALL'AREA DI INTERVENTO RISULTA ESISTENTE LA PISTA CICLABILE

Dall'analisi del PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) abbiamo le seguenti simulazioni:

**SCENARIO ATTUALE**

Flussi hdp 140 veic/h

Grado di saturazione < 0.5

**SCENARIO BREVE PERIODO (2022)**

Flussi hdp 150 veic/h

Grado di saturazione < 0.5

CONFRONTO BREVE PERIODO – ATTUALE > 0 (0)

**SCENARIO MEDIO PERIODO (2025)**

Flussi hdp 160 veic/h

Grado di saturazione < 0.5

CONFRONTO MEDIO PERIODO – ATTUALE > 0 (30)

**SCENARIO LUNGO PERIODO (2030)**

Flussi hdp 190 veic/h

Grado di saturazione < 0.5

CONFRONTO MEDIO PERIODO – ATTUALE > 0 (60)

La società proponente l'intervento stima una vendita del prodotto metano compresso in circa 1000 / 1500 Kg/giorno.

Atteso che mediamente un autoveicolo carica all'incirca 20 Kg per rifornimento, avremo un carico di autoveicoli dato da :

$1000 / 1500 : 20 = 50 / 75$  Veicoli/giorno

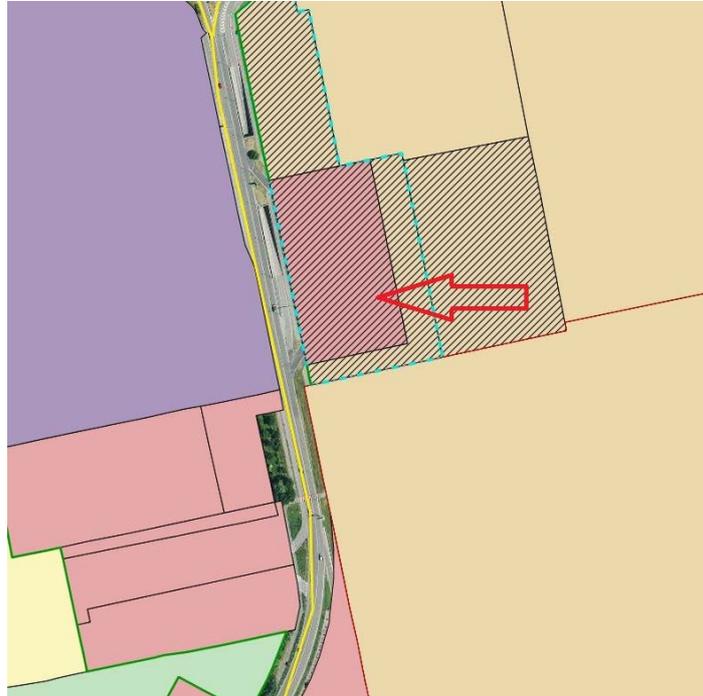
Considerato inoltre che l'orario di apertura si articola in 10 ore giornaliere possiamo stimare un aumento massimo di 5/7 veicoli l'ora, che rappresentano lo 0,5 % del carico di traffico attuale e dello 0,37 % del carico di traffico sul lungo periodo.

Considerato che via Lanfranco Caretti ha un indice di saturazione inferiore allo 0,5 riteniamo che l'aumento del traffico dovuto al potenziamento proposto risulterà influente sulla viabilità dell'arteria stradale.

L'intervento oggetto di richiesta di Permesso a Costruire non va pertanto ad interferire con le opere stradali/viarie già esistenti né con le eventuali di progetto.

In particolare il progetto proposto non modifica e non interferisce sulla pista ciclabile esistente, che risulta attualmente in sicurezza, in quanto il progetto proposto non interessa gli accessi all'impianto.

## CLASSIFICAZIONE ACUSTICA ED IMPATTO ACUSTICO



CLAC VIGENTE

L'area risulta attualmente classificata dal CLAC vigente come classe IV – aree di intensa attività umana, i limiti derivanti dall'art 6 Nta del CLAC – Tabella 2 – STRADE ESISTENTI ED ASSIMILABILI sono:

- A) Scuole, ospedali, case di cura e riposo 50dB diurno - 40dB notturno
- B) altri ricettori 65dB diurno - 55dB notturno

Come relazionato nella Valutazione Previsionale di Impatto Acustico redatta dal tecnico esperto in acustica Marco Andreotti, l'impianto distributore carburanti esistente ha un clima acustico ante opera che si attesta sui 50-53 dB. Nelle ore diurne, nettamente inferiore ai limiti imposti.

Il potenziamento dell'esistente impianto distributore carburanti è costituito fondamentalmente da un gruppo compressore, il quale prende il metano da rete alla pressione di circa 4 bar e lo porta alla pressione di accumulo a circa 200 bar, oltre ad una pompa erogatrice.

L'elemento più rumoroso è pertanto costituito da un compressore che ha una pressione acustica di circa 85 dB, il quale è stato inserito all'interno di un vano tecnico in calcestruzzo che dornisce un abbattimento del rumore di circa 20 dB.

I calcoli previsionali hanno restituito dei valori di immissione assoluta al confine ed ai ricettori che non superano i 54 dB, abbondantemente inferiori al limite di 65 dB previsto dal CLAC.

Il progetto proposto pertanto non influisce significativamente sul clima acustico esistente.