

IMMOBILIARE DORO S.r.l.

Via Val Monte n° 10
31058 Susegana (TV)

**PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'
ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

per ampliamento Struttura di Vendita "Centro Pieve"
ai sensi della L.R. 50/12 e della L.R. 04/16 art. 8

**Elaborati adeguati in base alla richiesta di integrazioni della
Provincia di Treviso con comunicazione del 09.10.2017, prot. n. 2017/0085155**

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	arch. MARCO PAGANI - d-recta srl pian. terr. MARCO CARRETTA - d-recta srl
PROGETTO ARCHITETTONICO	arch. DINO DE ZAN - d-recta srl
PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE	arch. SANDRO BURIGANA - d-recta srl
GRUPPO INTERDISCIPLINARE COMPETENZE SPECIALISTICHE	
VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.Inc.A.)	pian. terr. MARCO CARRETTA - d-recta srl pian.terr. SILVIA BALLESTINI - d-recta srl
ANALISI AMBIENTALI	pian. terr. SILVIA BALLESTINI - d-recta srl dott. pian. PATRIZIO BASEOTTO - d-recta srl
VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO	dott. chim. STEFANO DONADELLO - d-recta srl
STUDIO DI IMPATTO SULLA VIABILITA'	ing. MARCELLO FAVALESSA - Mob-Up srl
STUDIO DI COMPATIBILITA' IDRAULICA	ing. MARCELLO FAVALESSA - Mob-Up srl
RELAZIONE GEOLOGICA	dott.geol. BERNARDI MARCO - Studio Bernardi
VALUTAZIONE IMPATTI SU ATMOSFERA	ing. MARCELLO FAVALESSA - Mob-Up srl ing. DAVIDE FASAN - Mob-up srl

ELABORATO:

Sintesi integrazioni

NUMERO TAVOLA:

d-recta
urban management

via Ferrovia, 28 - 31020 San Fior -TV-
t. 0438.1710037 - f. 0438.1710109
info@d-recta.it - www.d-recta.it

Società con Sistema Qualità Certificato
secondo UNI EN ISO 9001:2008

CODICE COMMESSA:

DR20170004

CODICE ELABORATO:

DR20170004UDR00GC000

DATA:

ottobre 2017

1. PROGETTO ILLUMINOTECNICO	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 1.1 <i>Vi sono più di 4 punti luce quindi, secondo la normativa regionale, deve essere redatto un progetto illuminotecnico.</i></p>	<p>Si è provveduto a redigere opportuna verifica illuminotecnica. (Elaborato 1.1)</p> <p>Nel calcolo gli apparecchi sono stati posizionati con superficie emittente rivolta verso il basso e parallela al suolo.</p> <p>Nella verifica illuminotecnica si rileva a pag. 2 il rapporto medio di emissione superiore (Rn) che identifica la percentuale di dispersione verso l'alto del flusso luminoso.</p>
<p>Punto 1.2 <i>Fari, riflettori e punti luce devono attenersi all'art. 9, comma 6 della L.R. n. 17/2009.</i></p>	<p>Si allega la dichiarazione di conformità (Elaborato 1.2) all'art. 9, comma 6 della L.R. n. 17/2009 relativa agli apparecchi utilizzati.</p>

2. DOCUMENTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 2.1 <i>Trascurabilità delle valutazioni nel corso del periodo notturno.</i></p>	<p>Si è provveduto, approfondendo le valutazioni operative e non potendo escludere sempre e con certezza il funzionamento degli impianti in orario notturno, all'elaborazione con software specialistico CADNA A. (Elaborato 2.1)</p> <p>Analizzando le informazioni pervenute l'elaborazione prevede il funzionamento degli impianti in copertura e l'esclusione del compattatore dotato di temporizzatore notturno che ne esclude il funzionamento.</p> <p>Dal punto di vista stradale nei parcheggi si è considerato un eventuale mero traffico di servizio (vigilanza e manutentivo) escludendo pertanto</p>

	<p>l'apporto del flusso veicolare diurno in parcheggio. Nella SP 4 e in via Frece Tricolori sono stati inseriti i dati del rilievo notturno effettuato degli ingegneri trasportisti.</p> <p>Si ripropone la situazione previsionale diurna dove risulta evidente il rispetto dei limiti zonali da parte delle attività ad esclusione dei punti 1 e 2 dove lo sforamento è dato dal traffico della viabilità ordinaria della zona.</p>
<p>Punto 2.2 <i>Valutazione degli effetti del volume di traffico indotto.</i></p>	
<p>Punto 2.2.a <i>Non è chiaro se nelle valutazioni del tecnico competente sia stata considerata anche la rumorosità generata dal traffico veicolare lungo le corsie di manovra dei parcheggi privati.</i></p>	<p>Il software previsionale CADNA A per la modellazione acustica prevede la gestione dell'area di parcheggio come sorgente diffusa dell'area. L'area quindi è stata trattata come tale nella definizione sia del traffico all'unità produttiva dello stato di fatto sia del progetto.</p> <p>L'algoritmo di calcolo considerato determina i fattori che influenzano la propagazione del rumore quali ad esempio la riflessione e la diffrazione sugli eventuali ostacoli presenti, l'assorbimento del terreno e l'assorbimento degli edifici.</p> <p>Il modello si basa sugli standard francesi NMPB riconosciuti internazionalmente e sugli standard di riferimento delle Direttiva Europea 2002/49.</p>
<p>Punto 2.2.b <i>Si richiede di dimostrare che i superamenti dei limiti di immissione nei punti di misura 1 e 2, lungo la viabilità ordinaria, non siano imputabili all'attività della struttura di vendita e/o al volume indotto dalla stessa.</i></p>	<p>Escludendo tutte le fonti derivanti dall'attività (impianti tecnologici, parcheggi e traffico veicolare indotto dalla stessa nell'arteria di attraversamento) l'elaborazione 2.2.b conferma che nei punti 1 e 2 il superamento dei limiti di zona è confermato dalla sola presenza del traffico esistente come si era ipotizzato.</p>

<p>Punto 2.3 <i>Rilievi strumentali ed elaborazioni modellistiche previsionali</i></p>	
<p>Punto 2.3.a <i>Si richiede di allegare una mappatura con curve isolivello che renda conto delle emissioni sonore delle sorgenti fisse e mobili legate all'esercizio della struttura di vendita delimitando l'area di pertinenza dell'esercizio commerciale al di fuori della quale valutare il rispetto dei limiti di emissione del Piano di Classificazione Acustica Comunale.</i></p>	<p>Si allegano elaborazioni CADNA A diurna e notturna che in entrambe i casi dimostrano il rispetto dei limiti di zona. (Elaborato 2.3.a Periodo diurno e 2.3.a Periodo notturno).</p> <p>Nell'elaborazione diurna il leggero superamento della fascia stradale è situazione fisiologica vista l'assenza di fasce di rispetto stradale nella zonizzazione acustica.</p> <p>Si segnala, per corretta interpretazione, che nel CADNA notturno il traffico differenziale risulta nullo nelle arterie stradali ad eccezione delle auto a servizio manutentivo/vigilanza essendo l'esercizio chiuso.</p>
<p>Punto 2.3.b <i>Si richiede di precisare i tempi di funzionamento delle sorgenti sonore fisse, in particolar modo del compattatore rifiuti.</i></p>	<p>Da informazioni reperite dalla Committenza si specifica che nelle giornate lavorative il compattatore dei rifiuti funziona in media 15 volte al giorno per circa 90 secondi alla volta.</p> <p>Dalle ore 20.00 alle ore 8.00 il compattatore è spento perciò mai funzionante.</p> <p>Per gli altri impianti fissi si ritiene, in via peggiorativa, di ritenerli continuativamente funzionanti.</p> <p>In tal senso le elaborazioni CADNA non hanno evidenziato problemi.</p>
<p>Punto 2.4 <i>Verifica dei limiti differenziali di immissione</i></p>	<p>Per calcolare i limiti differenziali si è realizzata una nuova elaborazione CADNA basandosi sui dati di traffico esistenti misurati per il periodo notturno. (Elaborato Stato di fatto - Periodo notturno)</p>

Si è poi provveduto a calcolare la differenza tra le elaborazioni progettuali e gli stati di fatto diurno e notturno.

I risultati sono riportati nelle tabelle seguenti:

PUNTO	PROGETTO DIURNO dB(A)	STATO DI FATTO DIURNO dB(A)	Δ dB(A)
1	74.8	73.9	0.9
2	60.9	60.5	0.4
3	54.6	53.2	1.4
4	49.1	46.9	2.2
5	52.3	51.6	0.7
6	48.1	47.1	1.0
7	52.9	52.2	0.7

PUNTO	PROGETTO NOTTURNO dB(A)	STATO DI FATTO NOTTURNO dB(A)	Δ dB(A)
1	64.9	64.9	0
2	53.1	53.1	0
3	45.0	45.0	0
4	39.4	39.4	0
5	42.4	42.4	0
6	38.2	38.2	0
7	42.9	42.9	0

Come si vede entrambi i limiti sono rispettati.
In particolari si nota come il Δ durante il periodo diurno sia influenzato dal traffico indotto dall'esercizio aperto, contributo che scompare di notte ad esercizio chiuso