

REALIZZAZIONE CROSSODROMO IN VIA BOSCHETTE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA

integrazioni nota prot. 2020/0041372 del 03.08.2020

Committente:
sig. Nicola Rui

Redatto da:
dott. Damiano Solati



Sommario

1	PREMESSA.....	2
2	RUMORE	3
3	INQUINAMENTO LUMINOSO	7
4	SISTEMAZIONE A VERDE	8
5	CUMULO DEGLI IMPATTI	10
6	CONCLUSIONI	12

1 PREMESSA

La presente nota da riscontro alle richieste fatte dal Comitato Tecnico Provinciale VIA della Provincia di Treviso, all'interno della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA relativa alla realizzazione ed entrata in esercizio di una pista di motocross per uso non agonistico localizzata in Comune di Gorgo al Monticano.

Con nota prot. 2020/0041372 del 03.08.2020 la Provincia di Treviso ha richiesto alcuni approfondimenti analitici e valutativi, facendo proprie anche le richieste trasmesse dal Comune di Gorgo al Monticano in data 29.06.2020.

Gli approfondimenti e specificazioni riguardano:

- rumore;
- inquinamento luminoso;
- sistemazione a verde;
- cumulo degli impatti.

Di seguito si da riscontro delle richieste di integrazione per i singoli temi indicati dalla nota prot. 2020/0041372 del 03.08.2020.

2 RUMORE

Per quanto riguarda gli aspetti di carattere acustico sono emerse alcune richieste di approfondimento in riferimento a più aspetti, rilevati in prima fase del Comune di Gorgo al Monticano e quindi dalla Provincia di Treviso.

Si da riscontro agli elementi indicati come di seguito indicato.

- *Relativamente alla componente ambientale rumore, si chiede di dare dimostrazione del rispetto del limite emissione diurno della Classe III del Piano di Classificazione Acustica Comunale, in corrispondenza alle aree di pertinenza dei ricettori abitativi individuati nell'intorno del crossodromo, tenendo conto dell'incertezza di calcolo.*

In merito a tale richiesta si precisa che nel calcolo di simulazione previsionale svolto sono state considerate in funzionamento simultaneo sia le n. 12 moto all'interno della pista (al massimo rumore consentito secondo i parametri FMI) sia le n. 5-6 moto all'interno del paddock in accelerazione (rumorosità più limitata ma comunque considerevole) e questo per tutto il periodo di concessione dell'attività cioè le 4 ore diurne in modo continuativo ed ininterrotto.

Tale condizione risulta quindi rappresentativa del massimo potenziale disturbo prodotto dall'attività ma chiaramente tale ipotesi non è realistica e non si presenterà nella realtà operativa dell'attività, sia perché il numero di moto in pista non sarà necessariamente sempre quello massimo (n. 12 moto) sia perché al paddock buona parte delle moto saranno spente e/o accese al minimo regime (rumorosità molto inferiore rispetto a quella assunta nel calcolo). La stima degli effetti è stata pertanto sviluppata in modo cautelativo ipotizzando una situazione limite che di fatto ha poca probabilità di accadimento.

Inoltre è chiaro che, se l'attività è concessa per 4 ore massimo nel periodo diurno, l'effettiva e reale durata di tale attività sarà inferiore – viste le fasi di preparazione iniziale prima di entrare in pista, caratterizzata da limitata o nulla rumorosità (non si può pensare infatti che all'apertura della pista vi siano già 12 moto pronte ad entrare nel circuito e che vi rimangano ininterrottamente per 4 ore).

In sintesi, a favore della sicurezza non si è introdotto alcun fattore correttivo che consideri la contemporaneità delle sorgenti sonore analizzate.

Si riporta quindi a seguire il nuovo calcolo del livello di emissione ed immissione sonora ai ricettori, considerando l'incertezza di calcolo stimata in $\pm 1,2$ dB(A) [si vedano considerazioni riportate nella Ns relazione di valutazione previsionale impatto acustico] con sorgenti in funzionamento contemporaneo al massimo regime (pista e paddock) per 3 ore massimo nel periodo diurno – attribuendo quindi un fattore di contemporaneità del 75%.

Criterio Assoluto - Periodo di Riferimento DIURNO (06.00-22.00)											
Pista MOTOCROSS - nr. 12 moto + 5 moto paddock (contemporaneità 75%)											
Pos.	L _{spec-} CALCOLO	Durata L _{spec}	L _R	U	Classe	Emissione Sonora + U	LIMITE	RISPETTO	Immissione Sonora + U	LIMITE	RISPETTO
	[dB(A)]	[h]	[dB(A)]	[dB(A)]		[dB(A)]	[dB(A)]		[dB(A)]	[dB(A)]	
R1	60,3	3	33,5	1,2	III	54,2	≤ 55	SI	54,3	≤ 60	SI
R2	56,4	3	33,5	1,2	III	50,3	≤ 55	SI	50,4	≤ 60	SI
R3	54,1	3	33,5	1,2	III	48,0	≤ 55	SI	48,2	≤ 60	SI
R4	50,4	3	33,5	1,2	III	44,3	≤ 55	SI	44,7	≤ 60	SI
R5	50,8	3	33,5	1,2	III	44,7	≤ 55	SI	45,0	≤ 60	SI

Si dimostra quindi il rispetto dei limiti di emissione ed immissione alle proprietà dei ricettori, nel periodo diurno, considerando anche l'incertezza di calcolo U assunta pari a 1,2 dB(A). Va evidenziato quanto sopra riportato, che la simulazione considera una situazione di massimo carico emissivo, riferito pertanto ad una situazione limite con bassa possibilità di accadimento e riguarda pertanto una verifica di carattere cautelativo; le condizioni reali medie saranno prevedibilmente ben inferiori rispetto allo scenario preso in esame.

Si riporta, inoltre, come in sede di predisposizione del Permesso di Costruire sia stata individuata la necessità di redigere un atto tra proponente e amministrazione comunale (Convenzione) all'interno della quale saranno definite le modalità di gestione del sito (tempistiche di apertura dell'attività) e dove si prevede come il gestore si impegna a condurre una prima campagna di misurazione acustica per verificare eventuali sforamenti dei limiti previsti dalla normativa.

- *Considerata la dicitura "PERIODO DIURNO (06.00 - 22.00)" riportata nelle didascalie delle mappature con curve isolivello alle pagine 15 e 17 della documentazione previsionale di impatto acustico, si chiede di specificare se le elaborazioni si riferiscano all'intero periodo diurno oppure alle 4 ore in cui si prevede l'esercizio della pista.*

Quanto calcolato con il modello di calcolo previsionale sviluppato si riferisce al livello sonoro specifico, calcolato ipotizzando che le sorgenti siano in funzione per 16 ore nel periodo diurno (06.00 – 22.00).

Il calcolo è stato così sviluppato al fine di poter determinare i livelli sonori dell'ora maggiormente disturbante al sedime della proprietà – da confrontare con i limiti imposti dal DPCM 304 e il calcolo dei livelli assoluti alle proprietà dei ricettori, applicando in questo caso la correzione per funzionamento a tempo parziale delle sorgenti sul livello specifico precedentemente calcolato.

- *Non è stato preso in considerazione, nella simulazione "stato futuro", il contributo, quale sorgente di emissione sonora, del generatore autonomo di corrente, citato al punto 3.3. della Relazione illustrativa, da valutare.*

In merito a tale richiesta si riporta a seguire l'estratto della pianta del progetto nella quale viene evidenziato in rosso il punto di posizionamento del palo di illuminazione alla base del quale verrà posto il Gruppo Elettrogeno a servizio dello stesso sistema di illuminazione. Come si evidenzia lo stesso sarà posizionato in prossimità del confine est della proprietà.

Si premette che l'utilizzo del generatore sarà di carattere sporadico e temporaneo, dal momento che questo sarà utilizzato essenzialmente per garantire l'illuminazione durante le attività di manutenzione e sistemazione della pista nei momenti di limitata illuminazione naturale, come meglio descritto nel seguente capitolo.

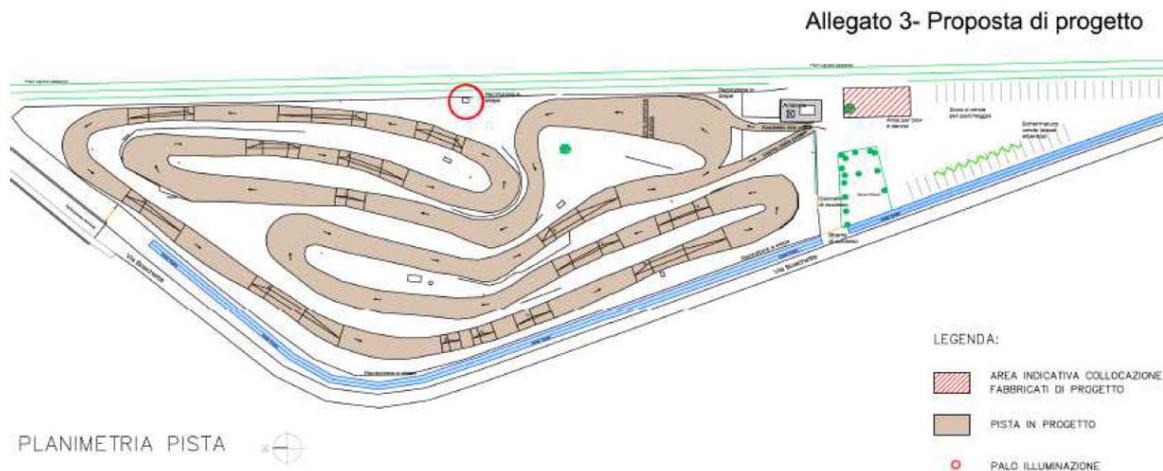


Figura 1 Individuazione collocazione del generatore

Si prevede di installare un Gruppo Elettrogeno di potenza pari a 20-25 kW (25-30 kVA) circa del tipo silenzioso, tipo ONIS VISA BigFox Soundproof P30 o similare, con silenziatore sullo scarico fumi ϕ 600 mm o similare, con le seguenti caratteristiche acustiche:

- Livello di pressione sonora @ 7 m = 63 dB(A)

Tale gruppo elettrogeno sarà a servizio dell'illuminazione utilizzata solo per la pulizia/sistemazione della pista dopo le attività motoristiche e quindi non in concomitanza con le stesse, stimandone un utilizzo per circa 1 ora giornaliera (nei giorni di attività), in periodo comunque il periodo diurno ai fini della classificazione acustica.

Nel calcolo delle emissioni/immissioni sonore prodotte dallo stesso si applicherà quindi un fattore di correzione per funzionamento a tempo parziale della sorgente valutabile come:

$$\Delta LT = 10 \log (1/16) = - 12 \text{ dB(A)}$$

Nel caso in oggetto, essendo l'attrezzatura a servizio della pista motoristica, sono applicabili i limiti previsti dal DPR 03/04/2001 n. 304 "Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche a norma dell'articolo 11 della legge 26 novembre 1995 n. 447", che prevede che al sedime della proprietà le immissioni sonore siano inferiori a 70 dB(A) nell'ora maggiormente disturbante.

Volendo invece applicare in via cautelativa ed in favore della sicurezza i limiti imposti dal DPCM 14/11/97, il livello di emissione sonora al confine est, prodotto dal funzionamento del gruppo elettrogeno GE, considerando appunto che non verrà utilizzato in concomitanza con le moto che circolano nella pista ma solamente dopo la conclusione delle attività motoristiche, sarà di:

$$L_{emi-EST} = 63 + 10 \log (1/16) = 63 - 12 = 51,0 \text{ dB(A)} \leq 55 \text{ dB(A)}$$

Inferiore al limite di emissione sonora diurno della Classe III "Aree di tipo misto", pertanto risulta rispettato.

Il livello di immissione sonora si calcola sommando al livello di emissione sonora il livello del clima acustico esistente pari a 33,5 dB(A) (assunzione molto cautelativa) e quindi:
 $L_{imm-EST} = 10 \log (10^{51/10} + 10^{33,5/10}) = 51,0 \text{ dB(A)} \leq 60 \text{ dB(A)}$

Inferiore al limite di immissione sonora diurno della Classe III "Aree di tipo misto", pertanto risulta rispettato.

Ovviamente il rispetto dei limiti acustici di emissione ed immissione sonora al confine e sedime della proprietà implica che anche alle proprietà dei ricettori sensibili circostanti (evidenziati nella relazione di previsione impatto acustico presentata), vengano pienamente rispettati i limiti previsti dalla zonizzazione acustica.

Pertanto anche considerando l'utilizzo del generatore non si rilevano ulteriori situazioni di incompatibilità dell'intervento rispetto a quanto già analizzato all'interno del SPA, in considerazione delle caratteristiche dell'impianto e scelte di gestione dell'attività.

- *Va specificato la tipologia di motore, attribuita alle singole n. 12 motocross in pista e n. 5 motocross paddock, ai fini della definizione del livello di immissione sonora, di cui al punto 7.1 della relazione di impatto previsionale acustico.*

Le caratteristiche acustiche delle sorgenti inserite nel modello di calcolo previsionale elaborato con il software Predictor della Bruel & Kjaer per lo "Stato Futuro" sono riportate in Capitolo 3 dello studio allegato allo SPA che si riportano di seguito integralmente:

L'ingresso alla pista sarà garantito ai soli mezzi dotati di silenziatori omologati dalla FMI con un livello di emissione sonora fissata in 94 dB(A) a 0,5 m dallo scarico con motore a 4500 rpm, secondo le modalità di rilevamento dati sanciti dalla FMI stessa.

Nel modello di calcolo previsionale sviluppato con il software Predictor della Bruel & Kjaer, sono state inserite le N sorgenti caratterizzate dal livello di pressione sonora sopra riportato, che corrisponde ad un livello di potenza sonora L_{WA} della sorgente di 102 dB(A) cadauna.

In Allegato 4.2 della relazione DPIA del 03.04.2020 allegata allo SPA sono riportati i dati integrali di input delle sorgenti sonore inserite ed in particolare:

- Livello di potenza sonora delle moto in circolo entro la pista in accelerazione e decelerazione
 $L_{WA} = 102 \text{ dB(A)}$
- Livello di potenza sonora delle moto nel paddock in moto al minimo regime di rotazione o spente
 $L_{WA} = 95 \text{ dB(A)}$.

3 INQUINAMENTO LUMINOSO

Allo stato attuale l'impianto esistente non risulta essere conforme a quanto previsto dalla LR 17/2009. Si segnala tuttavia come non si prevede di utilizzare l'impianto in essere, che è già stato comunque scollegato in fase di spianamento dell'area della pista e pertanto non più funzionante.

Il proponente, sulla base delle modalità di gestione proposta, non prevede infatti di condurre attività durante le ore notturne, pertanto non necessita di un sistema di illuminazione della pista. Non è inoltre necessario illuminare l'area di parcheggio, dal momento che questa non sarà utilizzata nelle ore serali.

La presenza di punti luce è connessa alle sole attività di manutenzione e sistemazione degli spazi della pista, che prevedibilmente saranno condotte a seguito della chiusura degli spazi all'utenza.

Potrà quindi essere necessario utilizzare sistemi di illuminazione durante le fasi di manutenzione o sistemazione dello spazio della pista durante le ore di chiusura dell'impianto. Nel caso queste attività siano condotte nelle ore tardo pomeridiane o serali, in situazioni che comportino la necessità di illuminare lo spazio, saranno utilizzati sistemi mobili di illuminazione (es. fari di cantiere). Si rileva come si tratti di situazioni di carattere sporadico e temporaneo, che si svilupperanno per tempistiche estremamente ridotte. In queste fasi l'illuminazione riguarderà gli spazi interessati dalle attività di sistemazione dei terreni e spazi interni al sito, limitando di fatto la propagazione dell'illuminazione.

Nel caso in fase successiva si rilevasse la necessità di avere un sistema di illuminazione in grado di coprire in modo complessivo l'area della pista, saranno collocati nuovi punti luce. Questi saranno realizzati a seguito di specifica procedura autorizzativa, utilizzando obbligatoriamente caratteristiche conformi con quanto previsto dal quadro normativo vigente in materia di inquinamento luminoso.

Gli elementi indicati nelle planimetrie di progetto fanno riferimento all'eventuale collocazione di punti luce, studiati in modo da minimizzare il numero degli elementi. L'entrata in esercizio di tali elementi sarà quindi subordinata ad una successiva fase progettuale sviluppata nel rispetto degli iter approvativi ed autorizzativi.

4 SISTEMAZIONE A VERDE

In riferimento alla sistemazione a verde, come indicato all'interno del SPA, si propone di realizzare un sistema verde all'interno della porzione meridionale, destinata ad ospitare l'area di sosta, al fine di ridurre la visibilità da chi transita lungo via Boschette.

Si propone la piantumazione di alberi ad alto fusto con inserimento di arbusti, al fine di creare un elemento che sia funzionale all'inserimento visivo ma allo stesso tempo consenta la permeabilità percettiva verso le aree agricole limitrofe, quale elemento caratterizzante il paesaggio.

In osservanza del codice della strada le alberature dovranno essere poste ad adeguata distanza dal ciglio stradale, al fine di garantire la sicurezza dell'utenza, come previsto dall'art. 16 comma 6: *"La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m"*. Si prevede quindi di collocare le alberature a circa 12-13 m dal ciglio di via Boschette, prevedendo l'inserimento di piccoli alberi o alberi di terza grandezza, mantenuti comunque con dimensioni contenute.

Saranno utilizzate specie autoctone e specie tipiche del contesto rurale, che ben sopportano gli effetti dovuti alle attività antropiche, in particolare si prevede la collocazione di Carpino Bianco (*Carpinus betulus*) e Acacia (*Robinia pseudoacacia*).

La sistemazione si completerà con la collocazione di arbusti collocati in prossimità delle alberature, in modo da garantire la funzionalità dell'area di sosta. Le essenze compatibili con il contesto che saranno qui utilizzate sono sambuco (*Sambucus*), sanguinello (*Cornus sanguinea*) o fusaggine (*Euonymus europaeus*). Gli arbusti si svilupperanno per un'altezza sufficiente a ridurre la visibilità interna, provvedendo alla loro manutenzione ed eventuale sostituzione.

Per permettere lo sviluppo degli esemplari e la funzionalità dell'area gli alberi saranno posti a distanza di circa 10 m tra loro. Il nuovo elemento si svilupperà per una lunghezza complessiva pari a circa 50 m, in continuità con lo spazio già piantumato situato in prossimità dell'ingresso all'area.

La collocazione delle alberature e arbusti consente inoltre di garantire adeguato spazio libero per la pulizia e manutenzione del fossato presente lungo la viabilità.

In sede di Permesso di Costruire, successivo alla procedura in corso, potranno essere definiti alcune modifiche di dettaglio sulla base di quanto potrà essere concordato con il Comune di Gorgo al Monticano.

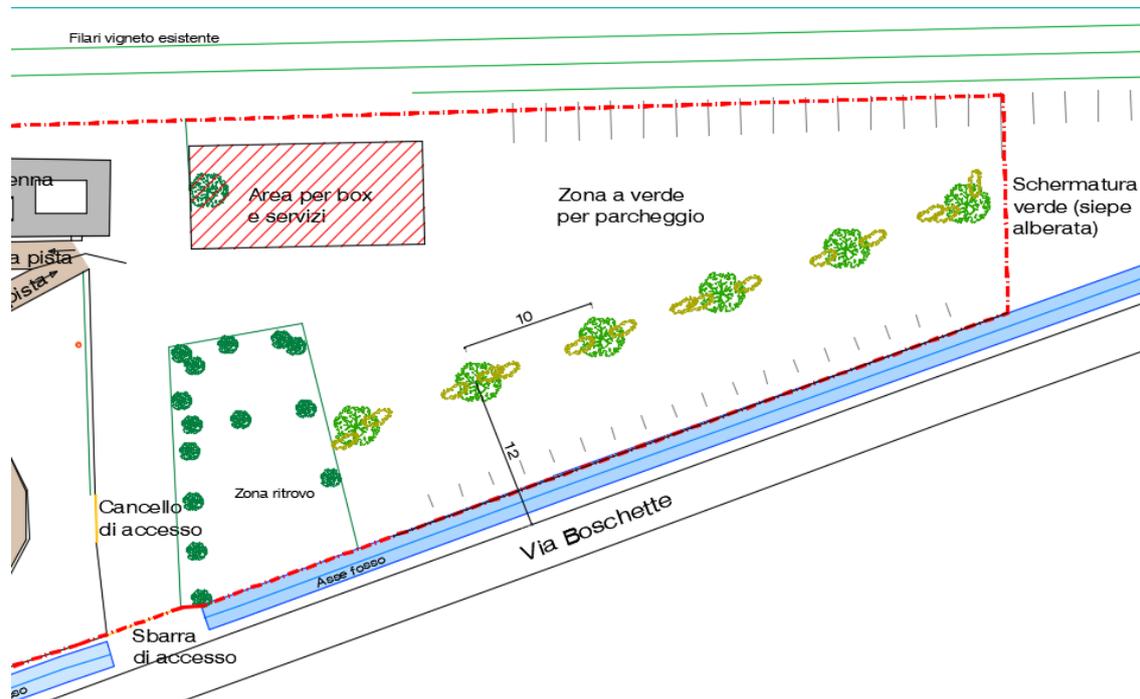


Figura 2 Planimetria della proposta di sistemazione a verde.

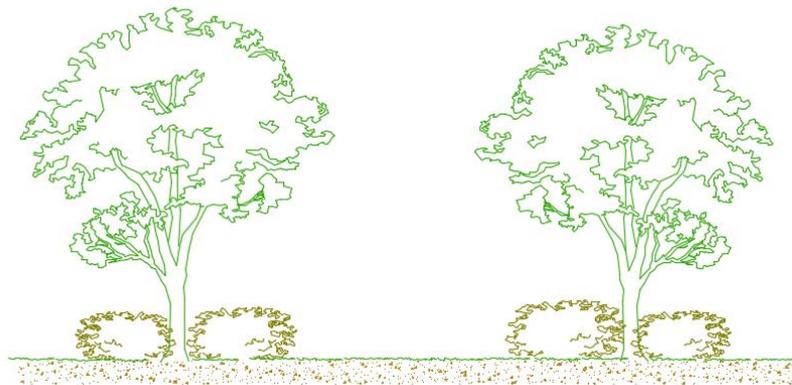


Figura 3 prospetto tipo della sistemazione a verde.

5 CUMULO DEGLI IMPATTI

In relazione all'aspetto degli impatti cumulativi si riporta in prima istanza come nell'intorno dell'ambito in oggetto non siano presenti spazi interessati da progetti esistenti e/o approvati.

Come riportato all'interno dello SPA il PATI dei Comuni di Gorgo al Monticano, Chiarano e Portobuffolè riportano la previsione di sviluppo di un asse viario in affiancamento della linea ferroviaria a nord. Si tratta di un'indicazione di carattere strategico che discende da indirizzi del PTCP di Treviso quale ipotesi di riorganizzazione del sistema di mobilità che riguarda il quadro infrastrutturale che relazione Oderzo con Motta di Livenza, che pertanto ha valore meramente indicativo di un possibile futuro sviluppo. In riferimento al tracciato indicato all'interno della Tav.4 del PATI va precisato che non necessariamente l'asse potrebbe essere collocato in corrispondenza del sedime indicato, poiché lo strumento urbanistico non ha carattere conformativo e indica solamente un possibile elemento infrastrutturale che può essere definito anche in altra sede o con altre modalità di sviluppo, nel rispetto della funzionalità dell'elemento (connessione asse est-ovest).

Allo stato attuale non risulta essere avviato alcun iter approvativo di progetti relativi all'asse e pertanto nemmeno la sua reale collocazione. Nel caso venisse avviato l'iter procedurale dovrà essere dato seguito a varianti urbanistiche che coinvolgeranno anche l'area in oggetto; in tal senso va precisato come sia il PATI che il vigente PI destinino in modo specifico ad area per motocross.

In riferimento a quest'ultimo aspetto va ricordato come la compatibilità della collocazione dell'attività è già stata definita all'interno del quadro urbanistico vigente, che ne ha confermato la specifica destinazione anche all'interno del vigente PATI, considerando quindi gli aspetti di compatibilità rispetto alle strategie di sviluppo e tutela del territorio, nonché rispetto elementi di sensibilità ambientale.

Per quanto riguarda il cumulo degli effetti generati dall'entrata in esercizio dell'attività in oggetto rispetto ad elementi già presenti nel territorio si considerano i temi potenzialmente più sensibili, come indicati dalla stessa richiesta di integrazione.

In prima istanza va rilevato come l'intervento non ricada all'interno di aree a sensibilità ambientale, come indicate dall'Allegato V del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii, e contenute nel DM 30 marzo 2015. I potenziali effetti determinati dall'entrata in esercizio dell'attività in oggetto coinvolgono gli spazi limitrofi allo stesso, non si prevedono alterazioni in grado di coinvolgere spazi situati a rilevante distanza dal limite d'intervento in considerazione della tipologia di opera e delle condizioni di gestione dell'attività.

In riferimento ai possibili effetti cumulo riferiti alle emissioni acustiche è stato evidenziato come l'attività rispetterà i limiti acustici previsti dalla vigente normativa.

Per quanto riguarda comunque i potenziali disturbi dovuti a effetti congiunti si ribadisce come le emissioni riguarderanno archi temporali contenuti e verranno generati in modo discontinuo solamente durante 2 giorni la settimana. I possibili effetti cumulo potranno aversi con le fonti più prossime all'area, e in particolare in riferimento alla linea ferroviaria posta a nord del sito. Va tuttavia evidenziato come anche in questo caso le emissioni acustiche hanno carattere discontinuo.

Non si verrà pertanto a creare una situazione in cui le due emissioni si svilupperanno in modo continuativo e per periodi temporali ampi.

I recettori sensibili potenzialmente interessati si trovano a sud dell'area d'intervento, risentendo quindi in modo più contenuto della rumorosità connessa alla linea ferroviaria.

Non si rilevano pertanto condizioni tali da poter definire effetti negativi significativi riferiti al cumulo dei disturbi di carattere acustico.

Per quanto riguarda gli aspetti connessi al traffico veicolare si ribadisce come l'attività in se non comporterà la movimentazione di un numero significativo di mezzi. Sulla base della potenzialità della pista, come esplicitato anche in riferimento agli aspetti acustici, è possibile stimare la presenza di 12-15 veicoli attratti dalla realtà. Date le caratteristiche dell'attività non si avrà una movimentazione continua di tutti i mezzi potenzialmente attratti, questi potranno infatti essere scaglionati nell'arco delle ore di apertura.

Tuttavia anche considerando in modo cautelativo l'arrivo e uscita di tutti i mezzi nello stesso momento si evidenzia di come si tratti di un carico esiguo e tale da non determinare carichi emissivi di particolare significatività.

La viabilità utilizzata per accedere al sito non viene utilizzata da altri utenti, se non dagli abitanti delle abitazioni limitrofe. Le caratteristiche geometriche della stessa riduce l'uso dell'asse per flussi che non siano diretti nell'area. In particolare i mezzi riferiti all'area produttiva situata a nord non utilizzano quest'asse a causa della limitata sezione stradale e della presenza del sottopasso ferroviario. In tal senso non si avrà commistione di flussi riferibili alle due realtà.

L'incidenza dei mezzi movimentati risulta limitata in considerazione del limitato numero di veicoli e ancor più dell'aspetto temporale di presenza di mezzi. I veicoli connessi all'attività, infatti, transiteranno solo nei 2 giorni settimanali di apertura e in modo puntuale, e comunque all'interno dell'arco temporale delle 4 ore per giorno di apertura.

Sulla base di quanto sopra esposto si stimano ridotti e poco significativi anche le componenti emissive dei mezzi, sia per quanto riguarda il clima acustico che la qualità atmosferica.

In particolare, per quest'ultima, si riporta come nell'intorno non siano presenti attività caratterizzate da emissioni di particolare entità. L'area produttiva situata a nord ospita realtà che non si conformano come sorgenti di rilievo, si tratta in larga parte di attività artigianali, servizi e attività direzionali. Si escludono pertanto fenomeni di cumulo delle sostanze rilasciate in atmosfera che possano determinare concentrazioni di inquinanti tali da determinare situazioni di rischio.

La realizzazione e gestione della realtà non comporta incrementi dell'utilizzo di materie prime o altre risorse, non si stimano pertanto effetti cumulativi o congiunti con altre realtà eventualmente presenti nel contesto.

Come rilevato all'interno dello SPA e della documentazione relativa alla VInCA le alterazioni indotte non determinano riduzione delle potenzialità ecologiche ed ecorelazionali del territorio, pertanto allo stesso modo non si creeranno effetti indiretti che possano sommarsi ad altri elementi di criticità andando a limitare la valenza naturalistica anche di spazi e sistemi più lontani dall'area d'intervento.

6 CONCLUSIONI

Sulla base degli approfondimenti precedentemente riportati non sono emersi elementi tali da evidenziare la potenziale presenza di effetti o situazioni che possano determinare impatti negativi significativi sul territorio. Le analisi condotte confermano quanto già valutato all'interno della documentazione già depositata. Non sono emersi elementi che necessitino di prevedere soluzioni mitigative o compensative, né di rivedere gli elementi progettuali già valutati.

Si rileva come in fase di ritiro del Permesso di Costruire al Comune di Gorgo al Monticano sarà sottoscritta un'apposita convenzione che formalizza la modalità di gestione dell'attività, conformemente a quanto valutato all'interno del presente procedimento.