

Area Tecnica e Gestionale
Unità Organizzativa Agenti Fisici Area EST

Esame Documentazione

24RUM435	20/09/2024	dott. Marco Cecchinato	dott. Andrea Bertolo
<i>Numero</i>	<i>Data</i>	<i>Redazione I tecnici</i>	<i>Approvazione Il Fisico Dirigente</i>

COMUNE DI PAESE (TV) - COMUNE DI QUINTO DI TREVISO (TV)

AUTOPARK FINO SRL – Realizzazione di una nuova struttura per la scuola di motociclismo in via Levante a Paese (TV)

Procedura di Verifica dell'assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006.

Documenti esaminati		
<i>Titolo</i>	<i>Redatto da</i>	<i>Data del documento</i>
VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO	ALESSANDRO BIGIOGGRERO	15/02/2023
R01 Studio Preliminare Ambientale	Aequa Engineering	17/07/2024
OSSERVAZIONI COMUNE DI PAESE	Arch. Pamela Andriolo	04/09/2024
OSSERVAZIONI COMUNE DI QUINTO DI TREVISO	Dott. Luca Gasparini	29/08/2024
OSSERVAZIONI CONSIGLIERI DI PAESE	Consiglieri comune di Paese	19/08/2024
OSSERVAZIONI CONSIGLIERI DI QUINTO DI TREVISO	Luca Miglioranza gruppo "PER QUINTO"	21/08/2024
OSSERVAZIONI FAMIGLIE RESIDENTI	Residenti famiglie di Paese, Quinto di Treviso e Morgano	23/08/2024

Con riferimento al procedimento in oggetto, sono stati esaminati i documenti sopraelencati.

PREMESSA

La ditta Autopark Fino Srl intende dar seguito alla realizzazione di una struttura sportivo-ricreativa finalizzata ad ospitare una scuola motociclistica, con annessi spazi e attività di supporto, riutilizzando un ambito già adibito all'esercizio di un'attività simile (motocross), attualmente in condizioni di degrado.

L'intervento per il quale è richiesta verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (art. 19, D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) ricade all'interno dei progetti elencati dall'Allegato A2 alla LR n. 4/2016, e nello specifico al punto 8b) "piste permanenti per corse e prove di automobili, motooiclette ed altri veicoli a motore". La competenza del procedimento ricade in capo alla Provincia di Treviso.

L'area di progetto si colloca in parte maggiore nella parte meridionale del comune di Paese, in parte minore nel comune di Quinto di Treviso, a circa 100 m dalla strada comunale via S. Bernardino.

Secondo quanto riportato nello Studio Preliminare Ambientale, il progetto prevede la realizzazione di due specifici spazi, funzionali alla conduzione dell'attività.

Il primo sarà destinato alla scuola moto e comprenderà un piazzale pavimentato mantenuto libero, collocato alla quota del piano campagna, all'interno del quale poter spiegare e provare le manovre di guida.

Nel secondo, di maggiore estensione rispetto al primo e ribassato in quota di circa 5 m, sarà realizzata una pista pavimentata destinata alle prove e alla messa in pratica degli apprendimenti.

All'interno dell'area depressa sarà presente anche uno spazio utile all'accesso e alla sosta dei mezzi che trasporteranno moto e veicoli di prova all'interno dell'ambito.

Sulla parte sud-ovest dell'area di progetto, alle quote del piano campagna, si prevede la realizzazione di nuove strutture edilizie, costituite da elementi leggeri prefabbricati.

Qui saranno ospitati gli spazi di servizio funzionali alle attività sportive (spogliatoi, servizi, magazzini, ...), nonché i vani destinati alle attività direzionali e gestionali.

Il proponente prevede inoltre la possibilità di inserire un punto di ristoro.

La proposta prevede inoltre la sistemazione di spazi che in un secondo momento potranno ospitare campi da padel o attività sportive similari. Relativamente a quest'ultimo ambito, la verifica di assoggettabilità a VIA in esame riguarda la sola sistemazione e predisposizione del fondo. La specifica organizzazione dell'area sarà oggetto di successiva richiesta, verificata e autorizzata dal comune di Paese.

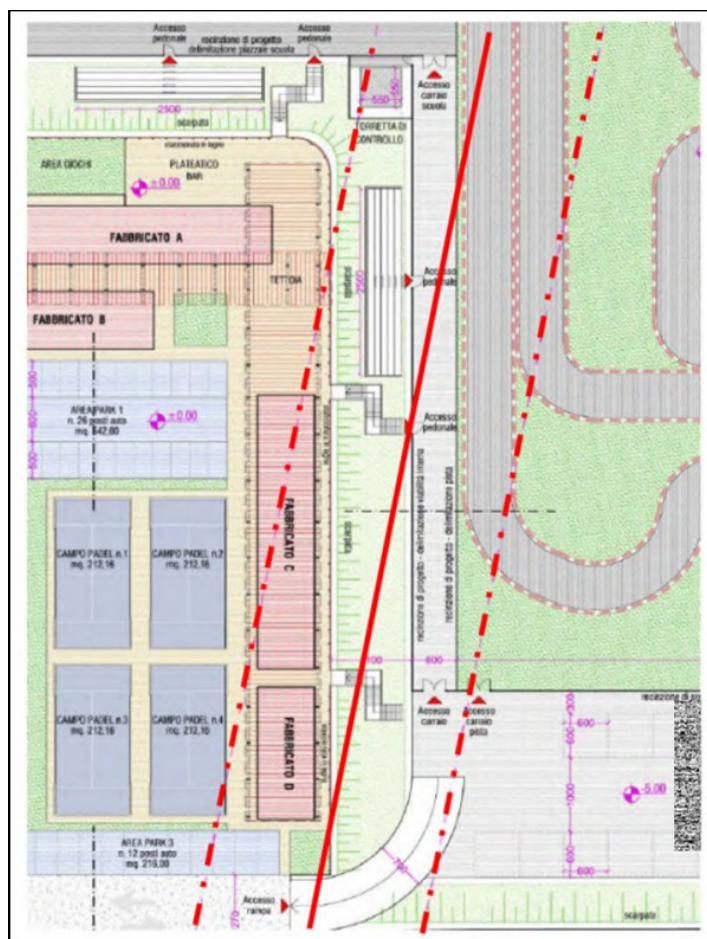
Nella porzione rimanente si prevede l'inserimento di spazi attrezzati destinati ad attività sportive da condursi all'aria aperta.

Con riferimento alla documentazione pervenuta relativamente al procedimento in oggetto, tenuto

conto delle suddette premesse, si chiede siano prodotte le seguenti integrazioni. La documentazione aggiornata andrà ripresentata, evitando un documento di “errata corrige”, preferendo la trasmissione di una nuova versione degli elaborati. Si chiede che la nuova documentazione presentata sia sufficientemente intellegibile, tanto per le parti testuali che per quelle grafiche.

AGENTI FISICI – CAMPI ELETTROMAGNETICI

Nella seguente planimetria si evidenzia la DPA (Distanza di Prima Approssimazione) dell'elettrodotto che attraversa l'area in progetto.



La Legge Quadro 36/2001 introduce le fasce di rispetto per gli elettrodotti: si tratta di porzioni di territorio all'interno delle quali “non è consentita alcuna destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario ovvero ad uso che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore”.

Per questo si chiede venga dettagliata la presenza di personale dipendente oltre agli utenti degli

impianti in zone dove è possibile la permanenza per più di 4 ore. In particolare negli edifici adibiti ad uffici o attività di manutenzione moto, spalti, torretta di controllo e aree ristoro.

La DPA (Distanza di Prima Approssimazione) è stata introdotta per agevolare i Comuni nella pianificazione urbanistica e regolamentare l'edificazione in prossimità degli elettrodotti. La DPA definisce un corridoio attorno all'elettrodotto calcolato con parametri cautelativi e con procedure matematiche semplificate e garantisce che ciascun punto al di fuori di essa sia anche esterno alla fascia di rispetto.

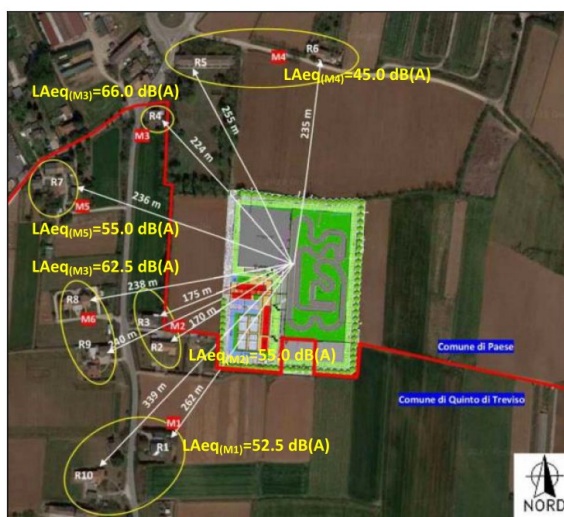
Il calcolo esatto della fascia di rispetto (che di fatto è un volume di rispetto) va richiesto al gestore della linea per le situazioni in cui un edificio in progetto ricada totalmente o in parte all'interno delle DPA. Questo riguarda anche la progettazione di aree gioco per l'infanzia, ambienti abitativi, ambienti scolastici o luoghi in genere adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere. Il calcolo esatto della fascia di rispetto richiede l'utilizzo di software tridimensionali e viene limitato alla porzione di territorio interessato dal progetto edilizio.

RUMORE

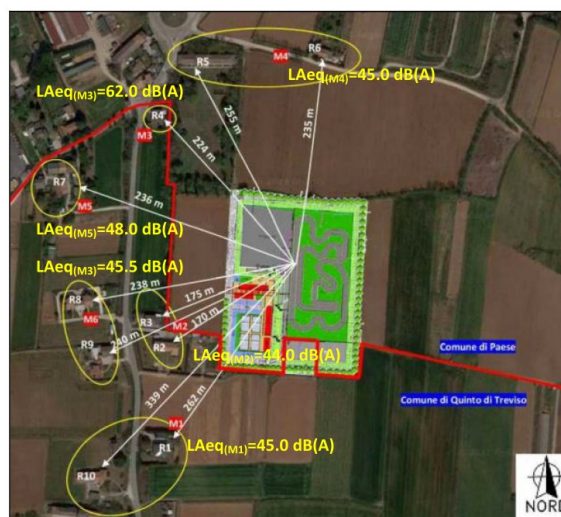
Relativamente alla componente ambientale rumore si specifica quanto segue.

Dai rilievi della rumorosità ambientale residua effettuati dal tecnico competente incaricato della redazione della documentazione previsionale di impatto acustico emergerebbe un'elevata variabilità dei livelli sonori che caratterizzano l'ambito in esame, sia nel tempo di riferimento diurno, sia in quello notturno, nonostante i rilievi strumentali siano stati eseguiti in posizioni tra loro ravvicinate, come emerge dalle seguenti immagini.

Rilievo rumorosità residua in
tempo diurno (6.00 - 22.00)

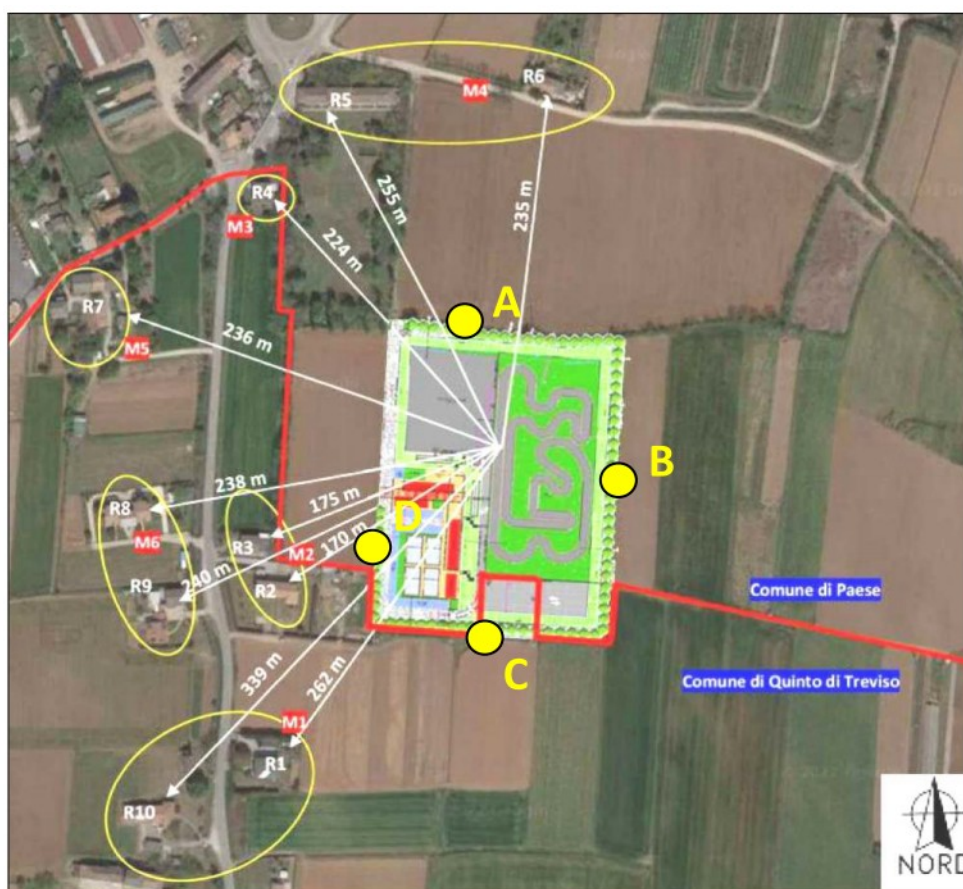


Rilievo rumorosità residua in
tempo notturno (22.00 - 6.00)



Secondo quanto riportato dal tecnico competente, in ogni punto di rilievo i tempi di misura sono stati di circa 10 min. Dai tracciati di misura sono stati stralciati gli effetti del traffico aereo e di quello ferroviario.

Ritenendo che le elevate differenze riscontrate nei livelli (dell'ordine dei 20 dB su poche centinaia di metri) siano imputabili all'adozione di tempi di misura troppo brevi, tali da non rendere significativo il confronto con i limiti previsti nell'ambiente esterno dai piani di classificazione acustica comunali, riferiti alle 16 ore del tempo di riferimento diurno (6.00 - 22.00) ed alle 8 ore del tempo di riferimento notturno (22.00 - 6.00), si chiede l'esecuzione di nuove misure fonometriche della rumorosità residua, in corrispondenza alle posizioni A, B, C e D indicate nella seguente figura.



Si chiede che in corrispondenza ad ogni punto di misura, le nuove rilevazioni diurne siano realizzate su tempi di misura di almeno 40 min, quelle notturne di almeno 30 min.

Secondo quanto stabilito dal DM 16/3/1998, dai tracciati di misura andranno esclusi gli "eventi sonori singolarmente identificabili di natura eccezionale rispetto al valore ambientale della zona".

Relativamente al caso di specie si ritiene non vadano pertanto esclusi i contributi del rumore del traffico ferroviario ed aereo (fatta eccezione per il possibile sorvolo di aerei militari).

Ai fini della valutazione dell'impatto acustico dell'attività in esame, si ritiene necessario che la

stessa sia eseguita schematizzando la nuova pista come una sorgente lineare, considerando pertanto gli effetti generati dalla percorrenza dell'intero tracciato da parte dei motoveicoli, evitando di concentrare le diverse sorgenti in un'unica posizione baricentrica all'area di progetto. Per le sorgenti prevedibili sul piazzale pavimentato alle quote del piano campagna si chiede di valutarne l'impatto considerando posizioni sufficientemente cautelative in relazione alla collocazione dei ricettori più prossimi.

Tenuto conto delle suddette indicazioni, si ritiene opportuno che la valutazione dell'impatto acustico sia eseguita sulla base di mappature con curve isolivello, mediante un modello che riesca a tener conto dell'effettiva orografia del terreno e della presenza di superfici riflettenti, considerando i contributi di tutte le sorgenti impattanti nello specifico contesto.

Oltre all'impatto della scuola motociclistica, si chiede di considerare gli effetti del traffico veicolare indotto da questa e dalle altre attività/impianti di prevista realizzazione (specifiche componenti di impianto a servizio dell'attività, attrezzature per attività sportive da condursi all'aria aperta, il previsto punto di ristoro).

La nuova documentazione previsionale di impatto acustico dovrà tener conto delle indicazioni della DDG ARPAV N. 3/2008 - "Linee Guida per l'elaborazione della documentazione di impatto acustico, ai sensi dell'articolo 8 della Legge 26 ottobre 1995, n. 447".

Il tecnico competente in acustica
Tecnico della Prevenzione
Dott. Marco Cecchinato

Il Fisico Dirigente