LEGGE 26 ottobre 1995 n. 447 – Legge quadro sull'inquinamento acustico

DOCUMENTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO

Controdeduzioni alle osservazioni

Committente

AZIENDA AGRICOLA SUINAL
di MERLO LUIGI

PROGETTO AMBIENTE s.a.s.

ACUSTICA
CAMPI ELETTROMAGNETICI
CONSULENZA
RILIEVI STRUMENTALI

SPINEA (VE) – Via Capitanio n. 111/A
Tel. 041 5700871 – Fax 041 8620256
E mail: progetto.ambiente@libero.it

Prot. 223/Ru
v. 1.0 c. 1d

IL TECNICO
Dott. Vito Simionato

Documento firmato digitalmente
dal Dott. Vito Simionato

13 Dicembre 2022

Tecnico Competente in Acustica Ambientale
Iscritto al n. 1069 dell'Elenco nazionale ENTECA

PREMESSA

In riferimento al Procedimento unico di V.I.A. ai sensi dell'art. 27-bis e art. 208, del D.Lgs. 152/06 ss.mm.ii., avente ad oggetto l'ampliamento di un allevamento suinicolo e revisione della relativa Autorizzazione Integrata Ambientale, in Comune di Roncade (TV), presentato dall'azienda agricola SUINAL di Merlo Luigi, si espongono le controdeduzioni alle osservazioni dell'ing. Roberto Furlan, incaricato dall'Avv. Todaro per conto del WWF di Venezia, relativamente alla Documentazione Previsionale di Impatto Acustico (DPIA), allegata alla pratica.

Al fine di facilitarne la lettura e la comprensibilità gli estratti della specifica osservazione cui è data risposta sono riportati in colore blu mentre le parti estratte dalla DPIA sono bordate in nero.

1 - I rumori prodotti dagli animali

> *… nella valutazione previsionale di impatto acustico non vengono considerate delle sorgenti sonore che, viceversa, ci si aspetterebbe essere fra le principali in attività come quella in oggetto: **i rumori prodotti dagli animali**, ad esempio, …*

Durante l'intervento di misura, eseguito con capannone esistente in piena attività, non è stato percepito, nei punti di misura, alcun rumore originato dagli animali.

Il titolare dell'azienda, allora interpellato al riguardo, confermava che gli animali, nel corso del ciclo produttivo aziendale, descritto in altri elaborati tecnici della pratica, non danno origine ad emissioni sonore, fatto salvo eventuali grugniti costituenti rumori di contenuta entità che comunque rimangono confinati all'interno del capannone grazie alla schermatura apportata dalle pareti perimetrali e dalla copertura.

Si osserva comunque che, qualora gli animali presenti all'interno del capannone avessero generato del rumore che si fosse propagato all'esterno, questo sarebbe stato rilevato dallo strumento in fase di misura e pertanto il livello misurato sarebbe comprensivo di questa ipotetica sorgente sonora, non percepita in sito.

2 - Durante la settimana

> ***"durante la settimana" (giornalmente, due volte a settimana?...)** n.2 camion accedono all'azienda per l'approvvigionamento di mangimi e il carico dei suini pronti per la vendita.*

Nella Documentazione previsionale di impatto acustico (DPIA) è riportato: *"Durante la settimana, circa 2 camion accedono all'area in esame, rispettivamente per l'approvvigionamento di mangimi e per il carico dei suini svezzati pronti per la vendita."*

Essendo stato specificato il lasso temporale, cioè la settimana, i 2 camion sono intesi come settimanali, ogni altra interpretazione è francamente di difficile comprensibilità.

Risulta evidente che qualora fosse trattato di due camion al giorno non sarebbe stato usato il termine "settimana" ma si sarebbe usato il termine "giornalmente".

3 - Tipologia, massa, motorizzazione dei camion

> *Non viene detto nulla circa tipologia, massa, motorizzazione o altro di questi camion, ma solo che sono camion (denominazione peraltro colloquiale e generica, laddove sarebbe invece opportuno un riferimento preciso a categorie previste dal Codice della Strada).*

Nel campo dell'acustica ambientale i veicoli stradali vengono normalmente suddivisi in due categorie "veicoli leggeri" e "veicoli pesanti", per distinguerne la diversa emissione sonora.

Anche le linee guida ARPAV indicano la suddivisione del traffico considerando il flusso veicolare stradale suddiviso nelle categorie dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti.

I camion sono evidentemente veicoli pesanti.

Una differenziazione per tipologia, massa o motorizzazione, secondo le categorie del codice della strada non apporterebbe alcun contributo aggiuntivo utile all'analisi degli effetti acustici di tali mezzi.

4 - Animali presenti quali potenziali fonti di rumore

> *Non si fa cenno agli animali presenti e se vadano considerati, almeno potenzialmente, sorgenti di rumore …*

Nella DPIA è stato precisato che al momento delle misure l'azienda era in piena attività, quindi con la normale presenza di suini indicata nella tabella n. 1 di pagina 5, colonna "Presenza media".

La logica conseguenza del non avere percepito, nei punti di misura, rumori originati dagli animali è stata ovviamente quella di considerarli potenziali fonti di rumore non rilevanti.

5 - Descrizione e caratterizzazione degli impianti e macchinari suscettibili di produrre rumore

> *Non si descrivono e non si caratterizzano acusticamente tutti quei macchinari e impianti presenti in azienda e suscettibili di produrre rumore …*

5.1 - Descrizione

A pagina n. 7 della VPIA è riportato: *"Di giorno lo stato acustico del contesto in esame è sostanzialmente determinato dal movimento dei mezzi in ingresso ed in uscita dall'azienda, dalle attività di carico e scarico, oltre che dal funzionamento delle idropulitrici e degli impianti di alimentazione ed abbeveraggio."*

Gli impianti e macchinari suscettibili di produrre rumore sono stati indicati, si è quindi valutato se questi, nelle condizioni di utilizzo dell'azienda, potessero dare origine ad un contributo di rumore significativo e quindi tale da dover essere considerato nella valutazione, oppure se potessero essere ritenuti trascurabili.

5.2 - Caratterizzazione

Gli impianti di alimentazione ed abbeveraggio erano in funzione durante le misure e non erano percepibili nei punti di misura.

L'azienda utilizza le idropulitrici all'interno del capannone e queste, quando in funzione, non risultano essere percepibili all'esterno.

Le operazioni di carico e scarico avvengono con motore del camion spento dopo aver posizionato il mezzo con la parte posteriore a ridosso di una piattaforma di carico.

I suinetti escono dalle stalle e sono caricati direttamente sul mezzo.

All'interno del camion i suinetti sono distribuiti su 3 / 4 piani, terminato il carico su un piano, questo viene sollevato mediante un motore elettrico alimentato da batteria, attivato senza necessità di accendere il motore endotermico, originando emissioni sonore scarsamente significative.

I mezzi in ingresso ed in uscita dall'azienda, quantificati originariamente in due camion alla settimana, vengono considerati scarsamente rilevanti ai fini dell'incremento del livello sonoro della zona.

Volendo tuttavia approfondire tale aspetto, definito importante nelle osservazioni, si è provveduto all'effettuazione di alcuni calcoli di seguito descritti.

Ipotizzando, in via cautelativa al fine di esaminare la situazione più critica, che entrambi i transiti avvengano in periodo notturno è stato calcolato il contributo originato dal transito in arrivo e successivamente in partenza di n. 2 mezzi pesanti (camion) per notte lungo la strada, alla velocità di 30 km/h, come indicato per via Principe dalla segnaletica del Comune di Roncade, secondo l'algoritmo implementato nel modello Cnossos, previsto dalla normativa europea per la mappatura della rumorosità stradale.

L'edificio residenziale più vicino a via Principe, risulta essere collocato a 30 metri di distanza dalla strada, percorsa in futuro dai 2 camion a notte.

Nel periodo notturno tale edificio risulterà essere esposto ad un livello sonoro attribuibile ai transiti pari a circa 34.5 dB(A), ovvero un contributo irrilevante al raggiungimento del livello sonoro di immissione stabilito in 50 dB(A) dal piano di classificazione acustica comunale.

Gli altri ricettori residenziali si trovano a distanze fra i 40 ed i 500 metri dal percorso dei camion.

Il transito stradale di due camion a notte può essere pertanto considerato trascurabile ai fini della valutazione del superamento dei limiti della classe acustica di collocazione.

Analoga valutazione riguarda i veicoli degli addetti.

Ipotizzando un transito al giorno in arrivo ed uno in partenza per circa 20 veicoli, sempre utilizzando l'algoritmo del modello Cnossos, risulta che tali eventi apporteranno un contributo presso l'edificio sito a 30 metri dalla strada pari a circa 26.5 dBA, considerando che il 50% percorra il tratto di via Principe verso nord ed il restante 50% percorra il tratto sud.

Il transito stradale di una ventina di autoveicoli veicoli giornalieri in periodo diurno può quindi essere considerato trascurabile ai fini della valutazione del superamento dei limiti della classe acustica di collocazione.

Sono stati infine considerati i transiti di n. 10 trattori con botte, citati dall'estensore delle osservazioni, ma il numero previsto è in realtà inferiore, ottenendo un contributo sempre presso il medesimo edificio sito a 30 metri dalla strada, pari a circa 39.3 dBA.

Anche il transito di 10 trattori in periodo diurno può quindi essere considerato trascurabile ai fini della valutazione del superamento dei limiti della classe acustica di collocazione.

Va precisato che tali transiti avvengono nei soli periodi di spargimento reflui che normalmente avvengono in periodi antecedenti alla semina, pertanto due, talvolta tre per particolari colture, periodi per annualità per una durata complessiva di 30/40 giorni per anno.

6 - Rilievo analitico

In generale, non c'è traccia di un rilievo analitico dello stato attuale, ma solo generiche descrizioni qualitative e piuttosto povere nei contenuti,

Si ritiene che il <u>rilievo strumentale</u> dello stato di fatto, eseguito con attività in pieno svolgimento, possa ritenersi il migliore elemento analitico a disposizione per lo scopo della valutazione, ovvero la verifica del rispetto normativo.

Altri rilievi analitici teorici non sono stati ritenuti necessari in quanto non avrebbero fornito alcuna informazione tecnica aggiuntiva, al dato misurato, utile all'obbiettivo della valutazione.

7 - Scelta del momento delle misure

> *si riscontra oltretutto una contraddizione evidente fra le risultanze dello studio sulla viabilità e il momento scelto dal tecnico acustico per l'effettuazione dei rilievi fonometrici.*

Le attività lavorative presso l'azienda si svolgono in periodo diurno e non sono oggetto di particolare variabilità, durante la notte diversamente non viene svolta alcuna attività.

Per quantificare correttamente la rumorosità dell'allevamento, il periodo diurno è stato ritenuto il più indicato al fine di rilevare la situazione più gravosa.

Il traffico pesante notturno, come precisato in precedenza e dimostrato mediante calcolo, è stato ritenuto trascurabile.

8 - Limitata e circoscritta

> *La campagna di misure effettuata è troppo limitata e circoscritta per poter rappresentare correttamente l'impatto acustico attuale o ante operam.*

Considerato che l'attività produttiva aziendale non subisce sostanziali variazioni fra giornate diverse, l'effettuazione di ulteriori rilievi strumentali, per ottenere alla fine i medesimi livelli, non è stata ritenuta necessaria, essendo i dati rilevati sufficientemente rappresentativi dello stato di fatto attuale o ante-operam.

Va inoltre osservato che i livelli di rumorosità rilevati, originati dall'attività aziendale, sono ben lontani dai valori limite normativi vigenti.

9 – Importante attività di trasporto

> *… è opportuno far notare come nessuna valutazione specifica sia stata fatta in relazione al periodo notturno, dando per scontato una completa quiescenza dell'attività e trascurando il fatto che dalle 4 alle 7 del mattino (e quindi per due ore, fino alle 6, in orario notturno) risulta essere presente una **importante attività di trasporto da/verso l'azienda e quindi di traffico indotto** la cui rumorosità non è stata in alcun modo valutata né comparata con i limiti vigenti.*

L'importante attività di trasporto da/verso l'azienda e di traffico indotto citata dall'osservatore consiste nell'arrivo e nella partenza di due camion a notte e, vista la fascia oraria indicata nello studio viabilistico (fra le ore 4.00 e le ore 7.00), non è detto che entrambi arrivino sempre in periodo notturno.

Tale attività di trasporto, definita "importante" (2 camion), come dimostrato mediante il calcolo analitico del modello Cnossos (34.5 dBA circa presso il ricettore più prossimo a via Principe) risulta essere invece pressoché irrilevante al raggiungimento dei valori limite normativi vigenti applicabili alla situazione in esame, ovvero i limiti di zona (Limite di emissione 45 dBA – Limite di immissione 50 dBA).

Al rumore da traffico stradale non sono inoltre applicabili i valori limite di immissione in ambiente interno di cui all'art. 4 del DPCM 14/11/1997.

10 – Disamina e distinzione delle sorgenti

Risulta infatti che siano state attive diverse sorgenti, fisse e mobili, nel corso delle misurazioni, alcune pertinenti l'attività e altre no, ma non risulta alcuna disamina, alcuna distinzione fra sorgenti pertinenti e sorgenti estranee, alcuna valutazione dei rispettivi contributi alla rumorosità totale.

Essendo i risultati dei rilievi strumentali comprensivi di sorgenti pertinenti l'attività e altre no (rumorosità di alcune operazioni effettuate nell'azienda agricola di allevamento bovini - R4) ampiamente inferiori ai valori limite di riferimento un'ulteriore disamina e distinzione non sarebbe stata di alcuna utilità ai fini dell'obiettivo della valutazione, cioè la verifica del rispetto normativo.

Tale disamina avrebbe comunque dimostrato che la specifica rumorosità originata dalla sola attività dell'azienda SUINAL è ancor più bassa della rumorosità totale strumentalmente rilevata nel punto n. 1, sito in prossimità al ricettore R4.

11 – Misure e ricettori

misurazioni effettuate in corrispondenza dei suddetti recettori non ne risultano se non, come detto, la misura n.1 effettuata di fronte all'abitazione del recettore R4.

Considerata la limitata presenza di ricettori nella zona di collocazione dell'azienda e la loro rilevante distanza da essa, i punti di misura scelti sono stati valutati come sufficienti a fornire un quadro rappresentativo dello stato di fatto.

A rigor di logica qualora risulti verificato il rispetto normativo in un punto di misura più vicino alla sorgente rispetto al punto di collocazione del potenziale ricettore, grazie al decadimento del livello sonoro con la distanza, a maggior ragione tale rispetto risulterà verificato presso il ricettore.

I punti di misura n. 2 e n. 3 dove sono stati rilevati livelli sonori ampiamente inferiori ai valori limite normativi, risultano essere più vicini alla sorgente di ogni altro ricettore circostante.

12 - Trattori con botte a rimorchio

Un dato che la valutazione di impatto sulla viabilità non considera, in quanto trattasi di mezzi che non circolano su viabilità ordinaria ma su viabilità interpoderale, è quello relativo al numero di mezzi agricoli (trattori con botte a rimorchio) in circolazione sui terreni circostanti l'azienda per lo spandimento dei reflui.

Secondo l'art. 2 della Legge Regionale n. 21, del 10 maggio 1999 - Norme in materia di inquinamento acustico, "*La tutela dall'inquinamento acustico esterno si esercita su tutto il territorio regionale, fatta eccezione per le aree agricole, a bosco, a pascolo e improduttive, qualora l'inquinamento acustico sia prodotto da attività agricole e forestali non industriali con carattere di temporaneità*".

Ritenendo che il movimento dei mezzi agricoli sui terreni coltivati della ditta SUINAL ricada nella suddetta fattispecie, il contributo di tale sorgente non è stato considerato ai fini della valutazione dell'impatto acustico.

*Non risulta che **dieci trattori con botte a rimorchio giornalieri** producano rumore solo quando circolano su strada e **siano perfettamente silenziosi quando vanno per campi**. Anzi…*

Come già precisato in precedenza lo spargimento dei reflui è un'attività di tipo stagionale che avviene normalmente nel periodo della semina, quindi due o al massimo tre spargimenti all'anno.

Durante lo spargimento i diversi trattori sono distribuiti nelle vaste aree coltivate dell'azienda agricola che si estendono per circa 150 ettari, quindi un trattore che transita temporaneamente, in fase di spargimento, in prossimità di un ricettore può essere considerato scarsamente rilevante.

13 – Analogia di caratteristiche fra il capannone esistente e nuovi capannoni in progetto

> Considerato che i capannoni di progetto avranno orientamento ed impiantistica analoghe a quelle degli edifici esistenti, la rumorosità al loro esterno sarà paragonabile a quella misurata al di fuori delle attuali costruzioni di allevamento.

dalla descrizione dello stato di progetto si evince che l'aumento della consistenza edilizia è di circa il triplo (il 300%) e secondo quanto sostiene il tecnico acustico possiamo quindi immaginare un analogo aumento della quantità di sorgenti sonore (anche se abbiamo visto come il numero di suini sia invece destinato addirittura a quadruplicare). Ma anche solo triplicando le sorgenti sonore attuali, ipotizzate tutte uguali come potenza, ci si aspetterebbe un aumento del livello sonoro di 3 – 4 dB almeno, o comunque andrebbe ipotizzato un aumento di tale ordine di grandezza. Al contrario, per il tecnico acustico l'incremento di rumore sarà trascurabile, ossia praticamente zero.

L'affermazione tratta dalla DPIA e sovrariportata esplicita il concetto che se si costruiscono altri due capannoni con analoghe caratteristiche di quello esistente, ciascuno dei due nuovi capannoni originerà una rumorosità paragonabile a quella dell'esistente.

14 – Confinamento del rumore interno

> La rumorosità delle operazioni svolte all'interno delle nuove costruzioni rimarrà confinata grazie all'abbattimento delle strutture edilizie.

Anche questa affermazione risulta priva di qualsiasi fondamento tecnico se non si dice nulla circa l'entità della rumorosità prodotta all'interno delle nuove costruzioni e sulle caratteristiche fonoisolanti delle costruzioni stesse.

L'affermazione ha fondamento uditivo e logico; se non risulta essere percepibile all'esterno la rumorosità delle operazioni svolte internamente al capannone esistente ed i nuovi capannoni avranno le stesse caratteristiche dell'esistente, non sarà percepibile il rumore delle medesime operazioni svolte all'interno delle nuove costruzioni.

15 – Azione schermante del capannone

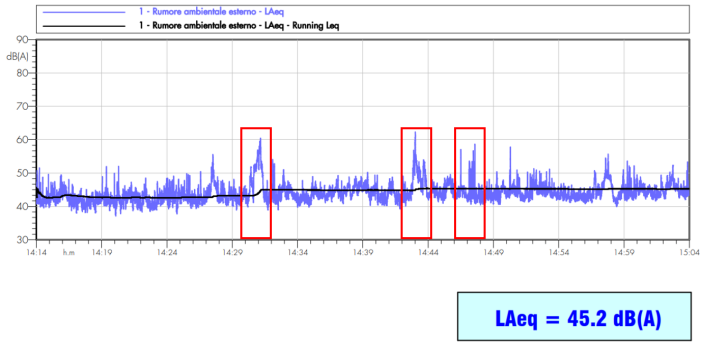
> Sul lato del ricettore R1, il capannone adibito a svezzamento isolerà dalle emissioni sonore degli estrattori previsti in facciata all'ampliamento della sala parto.

Anche qui, affermazioni in libertà. Non c'è un minimo di modello previsionale, una minima mappatura acustica, un minimo di supporto tecnico a questa affermazione.

Non si ritiene serva un modello previsionale o un supporto tecnico per affermare che un capannone interposto fra una sorgente ed un ricettore comporterà un effetto schermante, fenomeno certamente noto anche a chi non si occupa di acustica.

16 – Schede di misura n. 1 - 2 - 3

Scheda di misura 1



Anche se si nutre qualche dubbio sul fatto che il tracciato bluette indichi un LAeq,…

Che il tracciato bluette rappresenti il parametro L_{Aeq} lo attesta lo strumento come rilevabile nella legenda presente sulla parte alta del grafico.

> *… si osserva che a fronte di un Livello Equivalente che nel tempo di misura si attesta attorno a 45 dBA, sono stati rilevati almeno un paio di eventi sonori dalla durata di uno o due minuti, con livello che ha raggiunto o superato i 60 dBA.*
> *Detti eventi, qualora presenti in orario notturno e fintanto che non ne viene indicata ed accertata la natura, potrebbero potenzialmente causare dei superamenti del differenziale notturno (+3 dB). Nelle valutazioni del tecnico acustico manca qualsiasi accenno a questi eventi e una qualsiasi loro valutazione in merito.*

A pagina n. 15 della VPIA è riportato:

"In concomitanza della misura n. 1, presso il limitrofo allevamento di bovini della Società Agricola Porcellato Snc, erano in corso il lavaggio delle stalle con idropulitrice e lo spostamento di materiali mediante macchina operatrice."

A tali attività in corso, che vengono svolte in periodo diurno sono attribuibili i picchi del tracciato grafico riportato nella scheda n. 1.

"Il livello equivalente misurato in corrispondenza al punto n. 2 è stato sostanzialmente determinato dal transito di autovetture di frontisti lungo la strada interpoderale che dà accesso alle abitazioni R2 ed R3."

A tali transiti sono attribuibili i picchi del tracciato grafico riportato nella scheda n. 2 e n. 3.

Nella foto n. 18 di pagina 16 è visualizzato un transito lungo tale strada.

Alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali non sono applicabili i valori limite differenziali secondo quanto stabilito dal comma 3 dell'art. 4 del DPCM 14/11/1997.

CONCLUSIONI

Sulla base dei rilievi strumentali eseguiti e delle valutazioni esposte nel presente elaborato, si evince che la realizzazione dell'ampliamento dell'allevamento della ditta Suinal in Comune di Roncade (TV) risulta essere compatibile con il contesto di insediamento, nel rispetto dei valori limite stabiliti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

Le molteplici osservazioni non forniscono alcun chiaro e concreto elemento tecnico che possa portare a conclusioni diverse da quelle riportate nella DPIA che si riconfermano nella loro totalità, ovvero che la realizzazione dell'ampliamento dell'allevamento risulta essere compatibile con il contesto di insediamento, nel rispetto dei valori limite stabiliti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

IL TECNICO

Dott. Vito Simionato

Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 7/3/2005 n. 82 dal Dott. Vito Simionato

Tecnico Competente – Legge n. 447/95
Iscritto al n. 1069 dell'Elenco Nazionale ENTECA