

2.6 Inquinamento acustico

2.6.1 Quadro di riferimento

Relativamente al **clima acustico** la normativa si poggia sulla Legge Quadro Inquinamento Acustico n.447/95 e sul DPCM del 14/11/1997.
La legge quadro sull'inquinamento acustico stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dal rumore, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 della Costituzione. Allo Stato competono principalmente le funzioni di indirizzo, coordinamento o regolamentazione della normativa tecnica e l'emanazione di atti legislativi su argomenti specifici. Le Regioni promulgano apposite leggi che definiscono, tra le altre cose, i criteri per la suddivisione in zone del territorio comunale (zonizzazione acustica). Su questo settore molte regioni sono già intervenute. Alle regioni spetta inoltre la definizione di criteri da seguire per la redazione della documentazione di impatto acustico, delle modalità di controllo da parte dei comuni e l'organizzazione della rete dei controlli. La parte più importante della legge regionale riguarda, infatti, l'applicazione dell'articolo 8 della Legge Quadro 447/95. La Legge Quadro riserva ai Comuni un ruolo centrale con competenze di carattere programmatico e decisionale. Oltre alla classificazione acustica del territorio, spettano ai Comuni la verifica del rispetto della normativa per la tutela dall'inquinamento acustico all'atto del rilascio delle concessioni edilizie, la regolamentazione dello svolgimento di attività temporanee e manifestazioni, l'adeguamento dei regolamenti locali con norme per il contenimento dell'inquinamento acustico e, soprattutto, l'adozione dei piani di risanamento acustico nei casi in cui le verifiche dei livelli di rumore effettivamente esistenti sul territorio comunale evidenzino il mancato rispetto dei limiti fissati. Inoltre, i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenuti a presentare una relazione biennale sullo stato acustico del comune.
Il DPCM del 14/11/1997, riguardante la "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", stabilisce i diversi valori limite riportati in apposite tabelle.

2.6.2 Stato Attuale e tendenze in atto

La Legge Quadro 447/95, definisce l'inquinamento acustico come " l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi". L'inquinamento acustico, quindi, costituisce un importante problema ambientale in grado di incidere anche pesantemente sulla qualità della vita della popolazione.
Il traffico stradale rappresentala principale e più diffusa sorgente di rumore, soprattutto nelle aree urbane. Altre possibili sorgenti sono le attività industriali, artigianali, commerciali (in particolare esercizi pubblici, discoteche ecc.), i cantieri ed altre attività temporanee quali concerti, spettacoli, ecc.
La Legge Quadro prevede precise azioni, in capo a soggetti diversi (Regioni, Province, Comuni, imprese, ecc.) volte a prevenire e/o ridurre l'inquinamento da rumore, quali la classificazione acustica dei territori comunali, la predisposizione di valutazioni di impatto acustico e di clima acustico, la predisposizione e la conseguente attuazione di piani di risanamento dei comuni, delle imprese e degli enti gestori di servizi

pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture fino alla definizione delle modalità di rilascio delle autorizzazioni comunali per lo svolgimento di attività rumorose temporanee.

Il D.P.C.M. 1° Marzo 1991 classifica il territorio comunale in sei classi:

Classe I: Aree particolarmente protette. Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico,parchi pubblici, ecc. Il limite massimo del livello sonoro equivalente (LAeq in dBA), per il periodo diurno (dalle ore 6:00 alle 22:00) e notturno (dalle 22 alle 6:00), sono rispettivamente 50 e 40 dBA

Classe II: Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale. Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali. Il limite massimo del livello sonoro equivalente (LAeq in dBA), per il periodo diurno (dalle ore 6:00 alle 22:00) e notturno (dalle 22 alle 6:00), sono rispettivamente 55 e 45 dBA

Classe III: Aree di tipo misto. Rientrano in questa classe le arre urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici. Il limite massimo del livello sonoro equivalente (LAeq in dBA), per il periodo diurno (dalle ore 6:00 alle 22:00) e notturno (dalle 22 alle 6:00), sono rispettivamente 60 e 50 dBA.

Classe IV: Aree di intensa attività umana. Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie. Il limite massimo del livello sonoro equivalente (LAeq in dBA), per il periodo diurno (dalle ore 6:00 alle 22:00) e notturno (dalle 22 alle 6:00), sono rispettivamente 65 e 55 dBA

Classe V: Aree prevalentemente industriali. Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni. Il limite massimo del livello sonoro equivalente (LAeq in dBA), per il periodo diurno (dalle ore 6:00 alle 22:00) e notturno (dalle 22 alle 6:00), sono rispettivamente 70 e 60 dBA.

Classe VI: Aree esclusivamente industriali. Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi. Il limite massimo del livello sonoro equivalente (LAeq in dBA), per il periodo diurno (dalle ore 6:00 alle 22:00) e notturno (dalle 22 alle 6:00), sono rispettivamente 70 e 70 dBA.

Limiti normativi vigenti

Per quanto concerne i limiti applicabili alle sorgenti fisse, secondo quanto prescritto dal Piano di azzonamento acustico comunale l'area dell'ex-ortofrutticola è interamente compresa nella Classe IV "Aree ad intensa attività umana", per la quale devono essere rispettati:

- Limite diurno L_{eq} = 65 db(A)
- Limite notturno L_{eq} = 55 db(A)

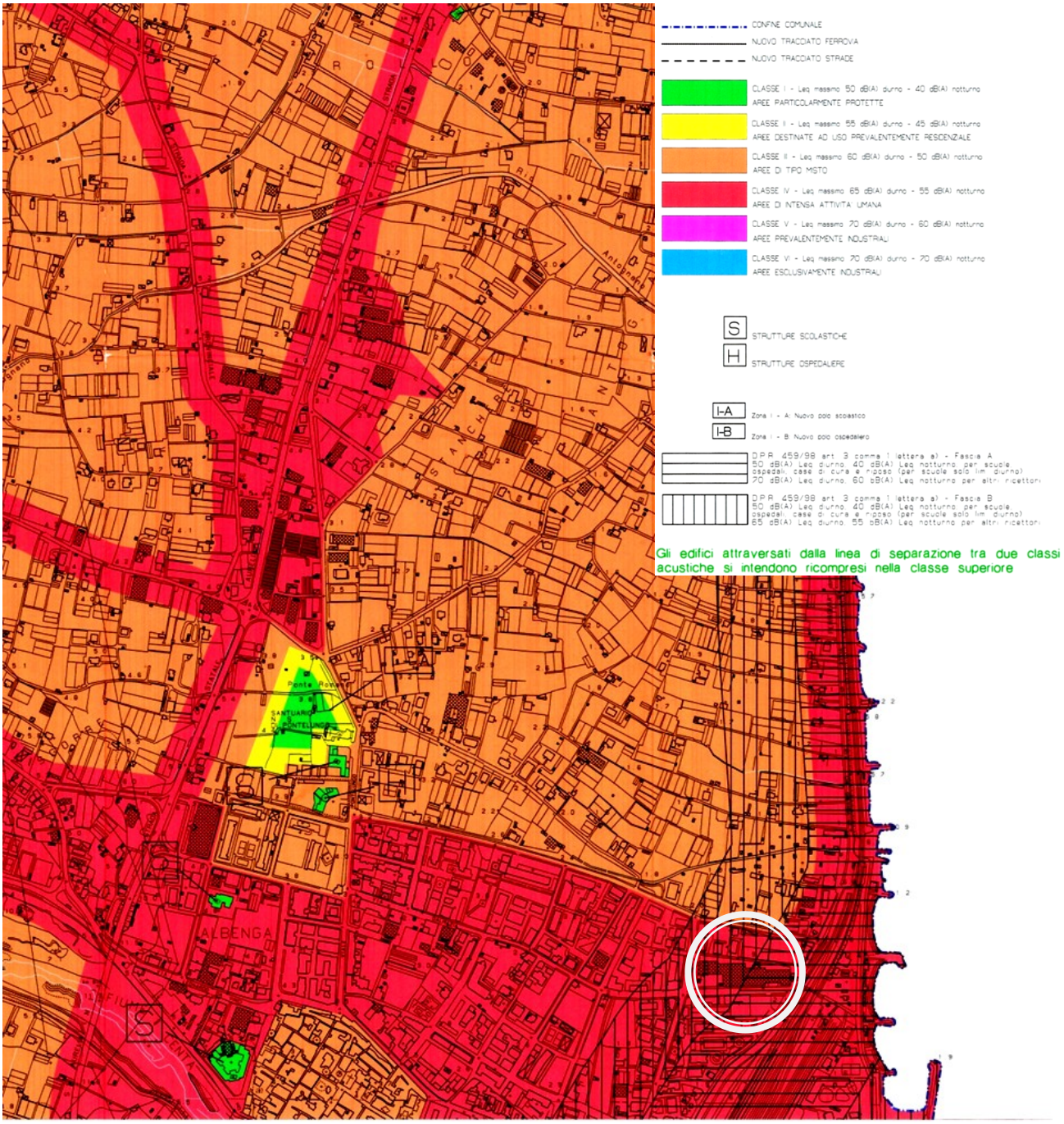


Fig. 2.6-1 Stralcio del Piano di classificazione acustica del Comune di Albenga

Per quanto concerne invece il rumore da traffico, esso è soggetto al rispetto dei limiti assoluti di immissione di cui all'art. 3 del D.P.C.M. 14/11/97 e deve essere valutato separatamente rispetto a quello generato da altre sorgenti antropiche entro certe fasce di pertinenza definite dal D.P.R. n. 142/2004. Per quanto attiene le infrastrutture stradali presenti nell'area di indagine, in virtù della loro tipologia possono essere considerate come afferenti ai sottotipi "E" (strada urbana di quartiere) o "F" (strada locale) e ad esse va associata una fascia di pertinenza dell'ampiezza di 30m e limiti di immissione pari a :

- 65 dB(A) per il periodo diurno;
- 55 dB(A) per il periodo notturno.
-

Tutti i ricettori presenti nell'area di intervento ed i fabbricati previsti dallo S.U.A. ricadono all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali locali come evidenziato nell'estratto cartografico sotto riportato.



Fig. 2.6-2 Fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali locali su Carta Tecnica Comunale

Per quanto concerne infine l'inquinamento acustico da traffico ferroviario, il Dpr n. 459 del 18 novembre 1998 all'articolo 3 fissa come segue le fasce di pertinenza:

"A partire dalla mezzeria dei binari esterni e per ciascun lato sono fissate fasce territoriali di pertinenza delle infrastrutture della larghezza di:

a) m 250 per le infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), e per le infrastrutture di nuova realizzazione di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b), con velocità di progetto non superiore a 200 km/ h. Tale fascia viene suddivisa in due parti: la prima, più vicina all'infrastruttura, della larghezza di m 100, denominata fascia A; la seconda, più distante dall'infrastruttura, della larghezza di m 150, denominata fascia B;

b) m 250 per le infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b), con velocità di progetto superiore a 200 km/h."

L’area in prossimità del tracciato ferroviario, risulta essere interessata sia dalla Fascia A (rappresentata in rosso) che da quella B (rappresentata in magenta).



Fig. 2.6-3 Fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture ferroviarie su Carta Tecnica Comunale

La normativa a questo proposito stabilisce quanto segue:

“Per le infrastrutture esistenti, le loro varianti, le infrastrutture di nuova realizzazione in affiancamento di infrastrutture esistenti e le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h, all'interno della fascia di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del presente decreto, i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura sono i seguenti:
a) 50 dB(A) Leq diurno, 40 dB(A) Leq notturno per scuole, ospedali, case di cura e case di riposo; per le scuole vale il solo limite diurno;
b) 70 dB(A) Leq diurno, 60 dB(A) Leq notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a);
c) 65 dB(A) Leq diurno, 55 dB(A) Leq notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia B di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a).”

2.6.3 Valutazione della compatibilità acustica dell'intervento

In questa sede si riportano i risultati della valutazione previsionale di compatibilità acustica dell'intervento in progetto. In particolare si è definita l'entità del clima acustico attuale e si è valutato se l'inserimento delle nuove sorgenti sonore in progetto sia compatibile con il rispetto dei limiti normativi vigenti.
La valutazione, svolta dalla società Acusma consulting, è illustrata nella Relazione specialistica a cui si rimanda per ulteriori precisazioni su quanto esposto sinteticamente di seguito.

Il lotto interessato dal progetto si trova in un'area composta prevalentemente da edifici residenziali pluriplano con la compresenza di alcune attività commerciali e terziarie collocate nei piani inferiori ed occupa interamente l'isolato delimitato a Nord da via Felice Chiesa, a Est da via Ernesto Che Guevara, a Sud da via Dalmazia e a Ovest da via Patrioti.
Ad est dell'area, in posizione rialzata di circa 3,5 m rispetto al piano di campagna ha sede la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, interessata dal passaggio di mezzi rotabili per il trasporto di passeggeri e merci.
La zona della sede ferroviaria maggiormente prossima all'area in esame è occupata da binari morti, i binari interessati dal transito dei mezzi rotabili sono invece posti a distanza maggiore.

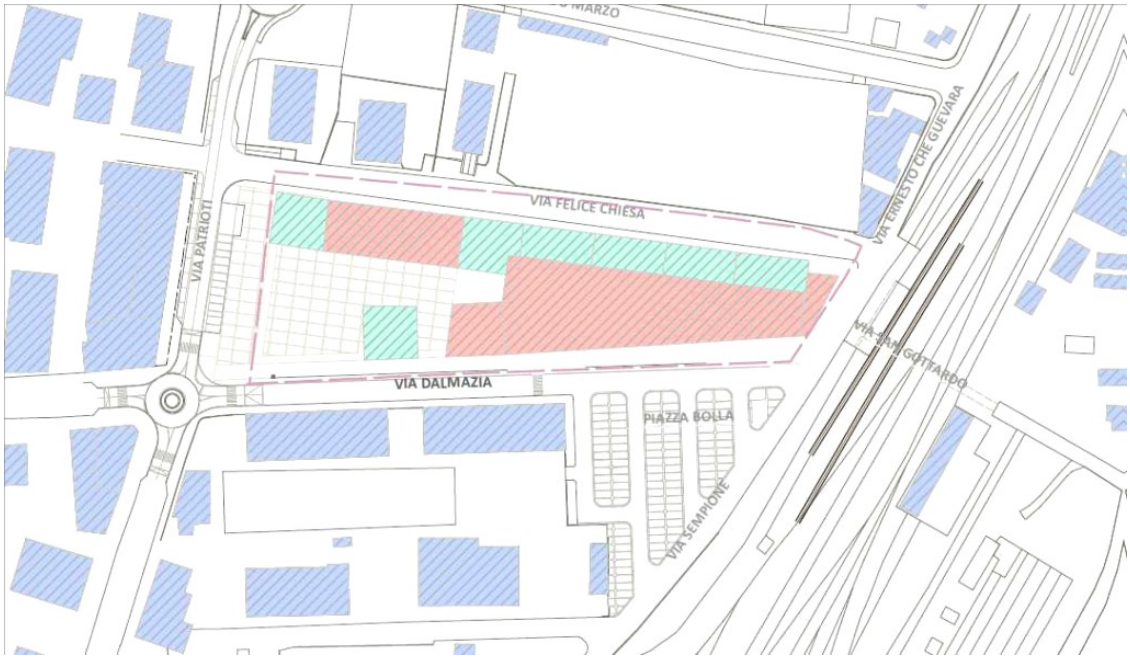


Fig. 2.6-4 Inquadramento di dettaglio su Carta Tecnica Comunale dei ricettori esposti

Le principali sorgenti sonore attualmente presenti nell'area sono:

- Traffico veicolare lungo le infrastrutture stradali locali, caratterizzate da discreti flussi di mezzi privati ed in misura ridotta di mezzi commerciali. I maggiori volumi di traffico si concentrano sulle vie Patrioti, Dalmazia e Ernesto Che Guevara.
- Traffico ferroviario caratterizzato da discreti passaggi di mezzi rotabili per il trasporto di persone e limitati transiti di treni merci, che ricadono nel periodo serale e notturno.
- Emissioni sonore legate alle attività commerciali e terziarie insediate, che risultano tuttavia trascurabili.

L'impatto acustico derivante dalla realizzazione dell'opera è riconducibile a due fattori:

- Incremento del rumore da traffico conseguente all'aumento dei flussi veicolari relativi alla componente residenziale e commerciale (addetti e fruitori). Per quanto concerne la componente

commerciale sono stati considerati flussi di traffico indotto per il solo periodo diurno, viceversa la componente residenziale inciderà sull'aumento dei passaggi veicolari sia nel periodo diurno che notturno.

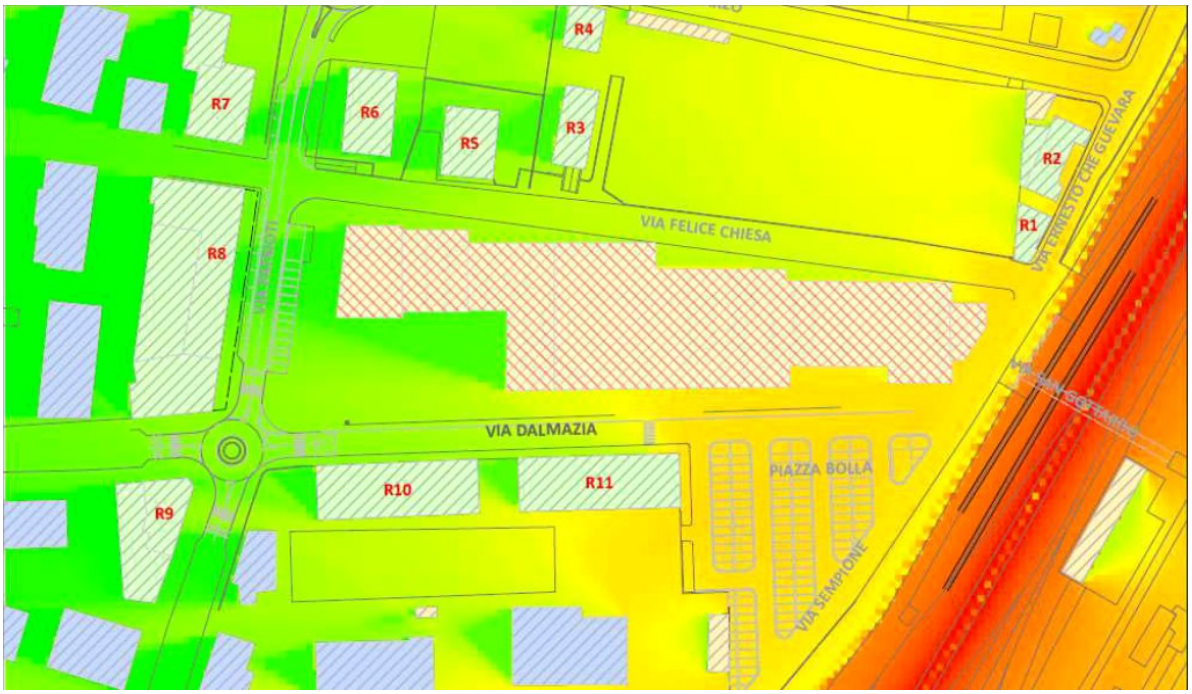
- Emissioni sonore connesse alle singole attività insediate all'interno della componente commerciale (impianti tecnologici, operazioni di carico-scarico etc).

I ricettori esposti sono costituiti dagli edifici a destinazione residenziale e dai fabbricati ad uso commerciale che affacciano sull'area di interesse.

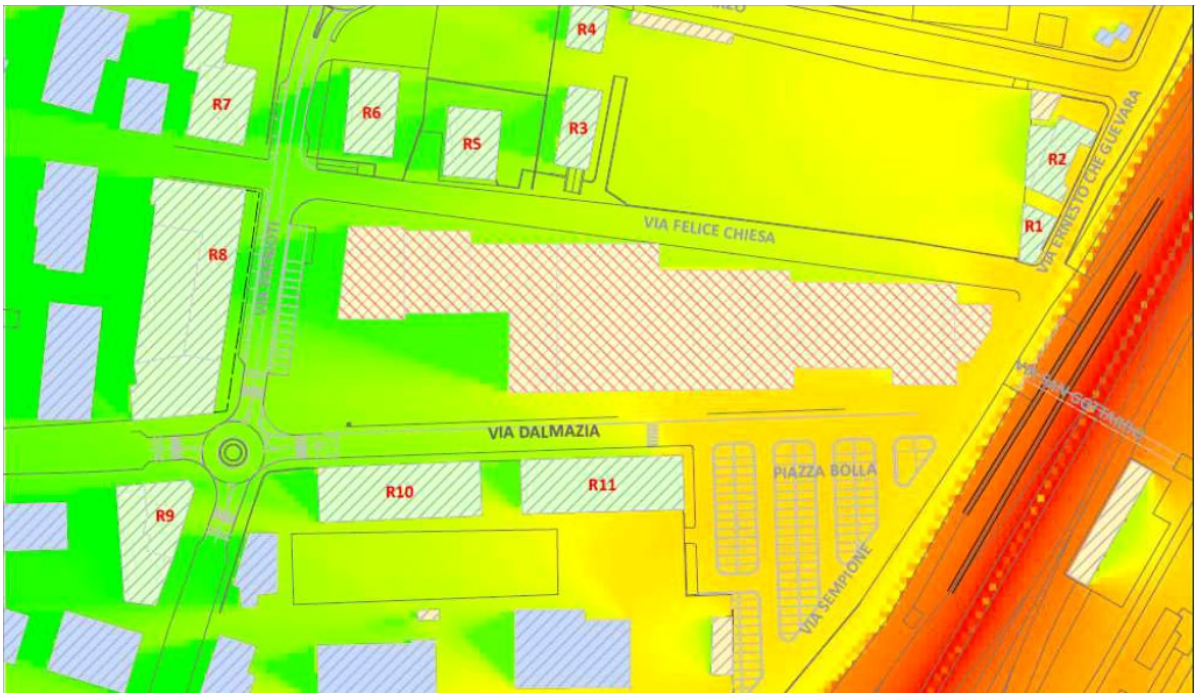
Per la definizione del clima acustico attualmente esistente nell'area è stata svolta una campagna di rilievi fonometrici che ha consentito la caratterizzazione dei livelli sonori ambientali allo stato attuale e delle emissioni imputabili alle infrastrutture stradali e ferroviarie, che costituiscono le principali sorgenti sonore.
La valutazione del livello di esposizione degli edifici in progetto e della variazione del livello di esposizione degli edifici attualmente esistenti a seguito della realizzazione dello SUA è avvenuta attraverso un procedimento di modellizzazione numerica dei fenomeni acustici, che tenesse conto delle sorgenti sonore e dell'ambiente di propagazione (terreno, vegetazione, edifici, barriere etc).
La descrizione dei fenomeni acustici così ottenuta è stata confrontata con i limiti imposti dalla normativa di riferimento ed è stata rappresentata attraverso mappe acustiche che forniscono una descrizione visiva dell'andamento dei livelli sonori facendo uso di gradienti di colore.

L'analisi dei livelli sonori attuali e di quelli previsti evidenzia il rispetto dei limiti acustici vigenti sia nel periodo diurno che in quello notturno. Si rimanda alle Relazione specialistica per i confronti tabellari.
A seguire sono riportate le mappe acustiche elaborate per la rumorosità prodotta dalle infrastrutture ferroviarie esistenti e per le emissioni sonore da traffico stradale relative al periodo notturno e diurno. In entrambi i casi sono rappresentati lo stato ante operam e post operam al fine di effettuare un confronto.

Fig. 2.6-5 EMISSIONI SONORE DA TRAFFICO FERROVIARIO - STATO ANTE OPERAM
Periodo diurno
Altezza di calcolo = 4m dal p.c



Periodo notturno
Altezza di calcolo = 4m dal p.c.



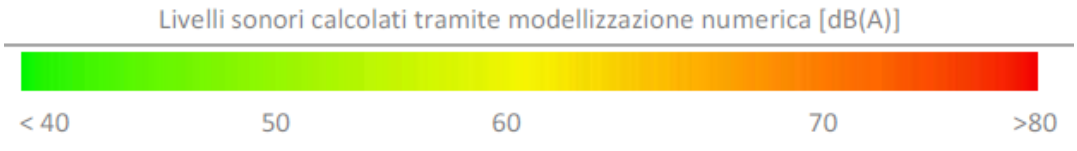
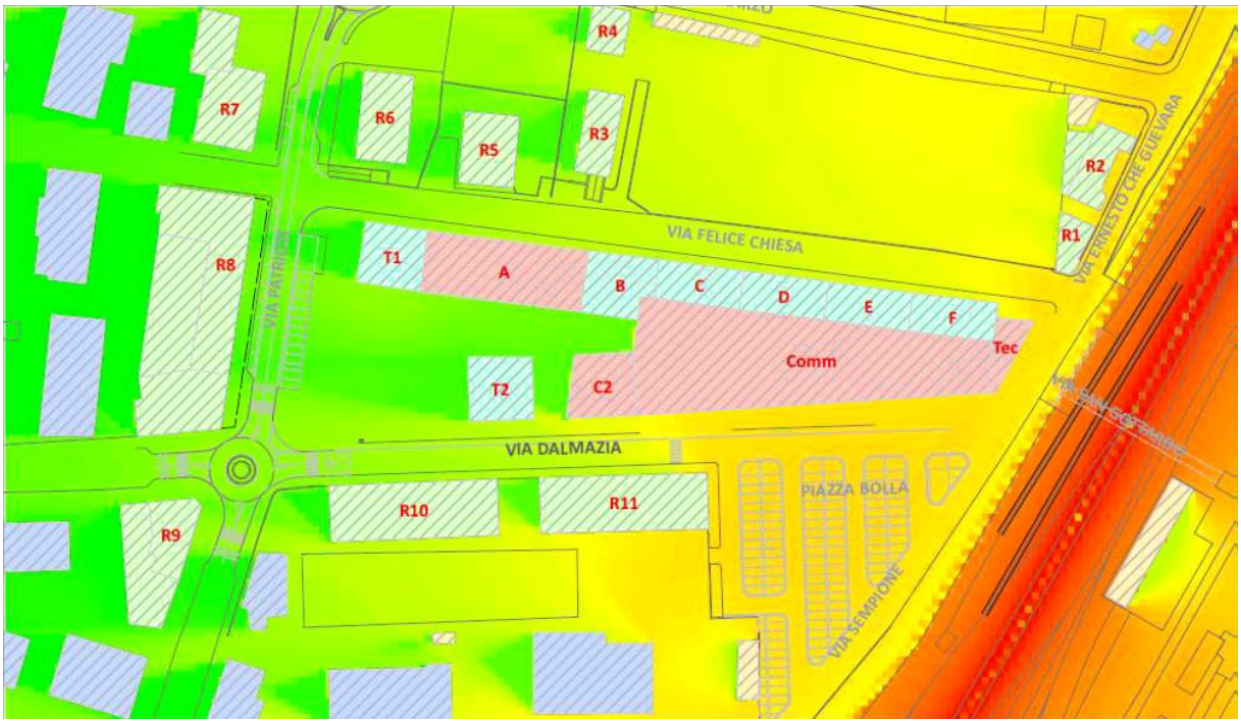


Fig. 2.6-6 EMISSIONI SONORE DA TRAFFICO FERROVIARIO - STATO POST OPERAM
Periodo diurno
Altezza di calcolo = 4m dal p.c



Periodo notturno
Altezza di calcolo = 4m dal p.c.

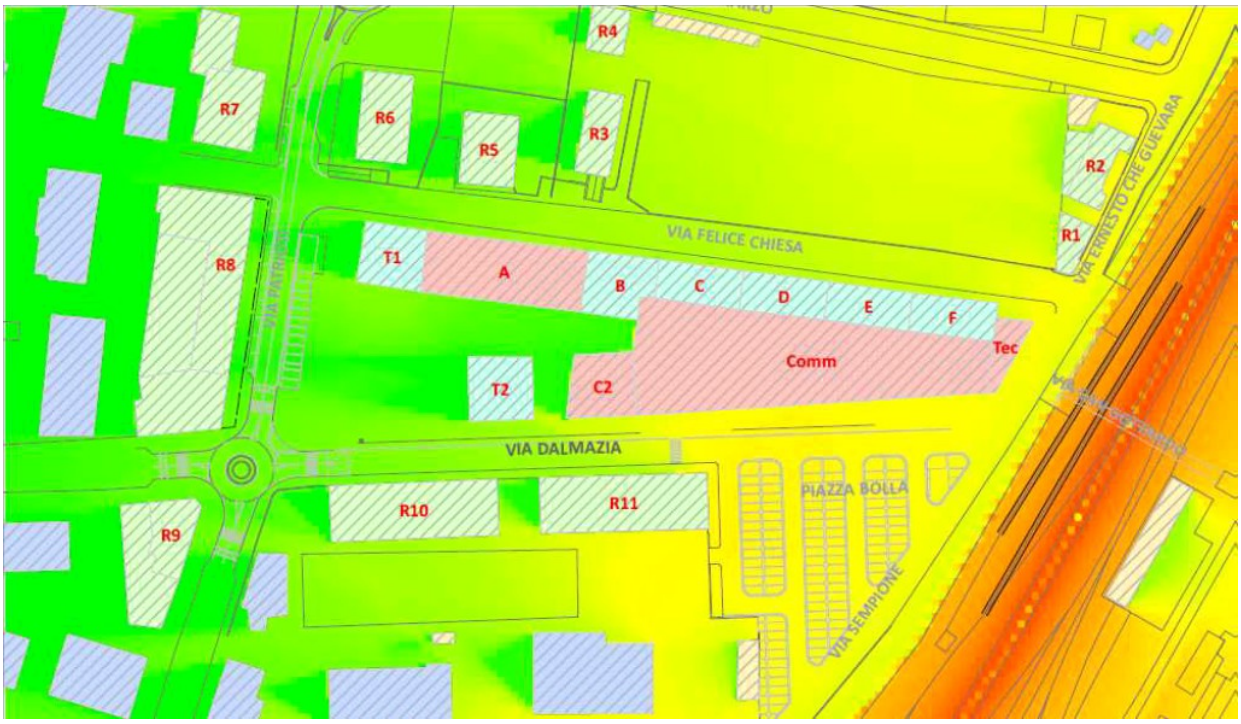
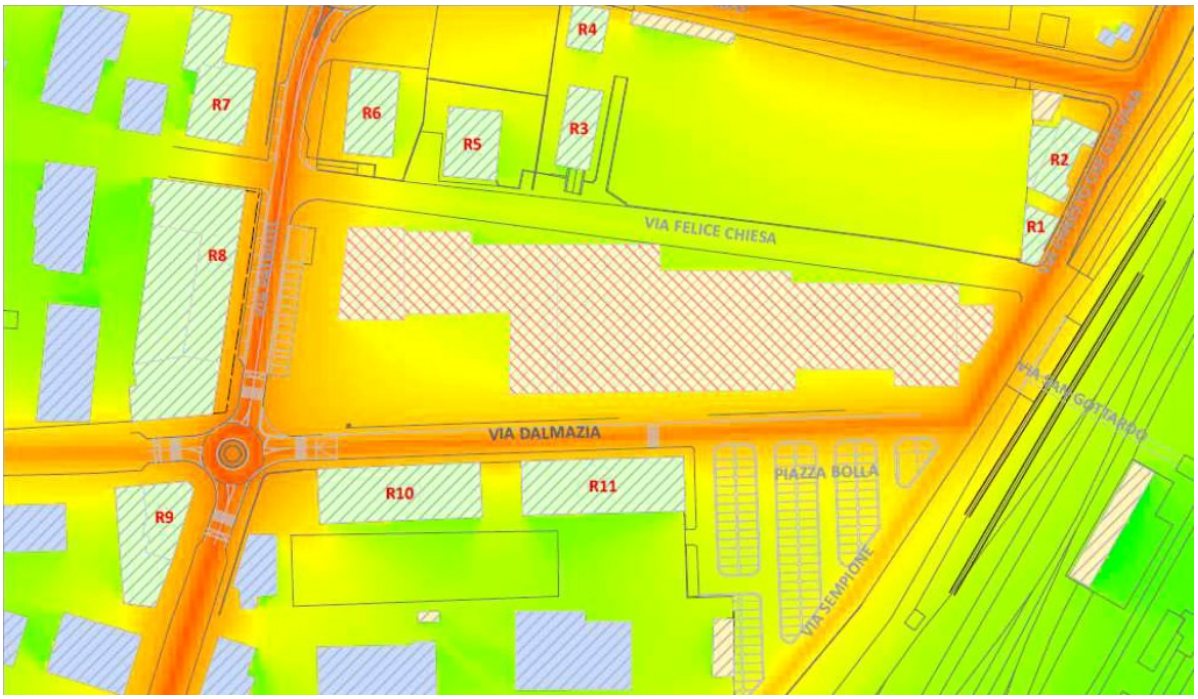


Fig. 2.6-7 EMISSIONI SONORE DA TRAFFICO STRADALE - STATO ANTE OPERAM
Periodo diurno
Altezza di calcolo = 4m dal p.c



Periodo notturno
Altezza di calcolo = 4m dal p.c.

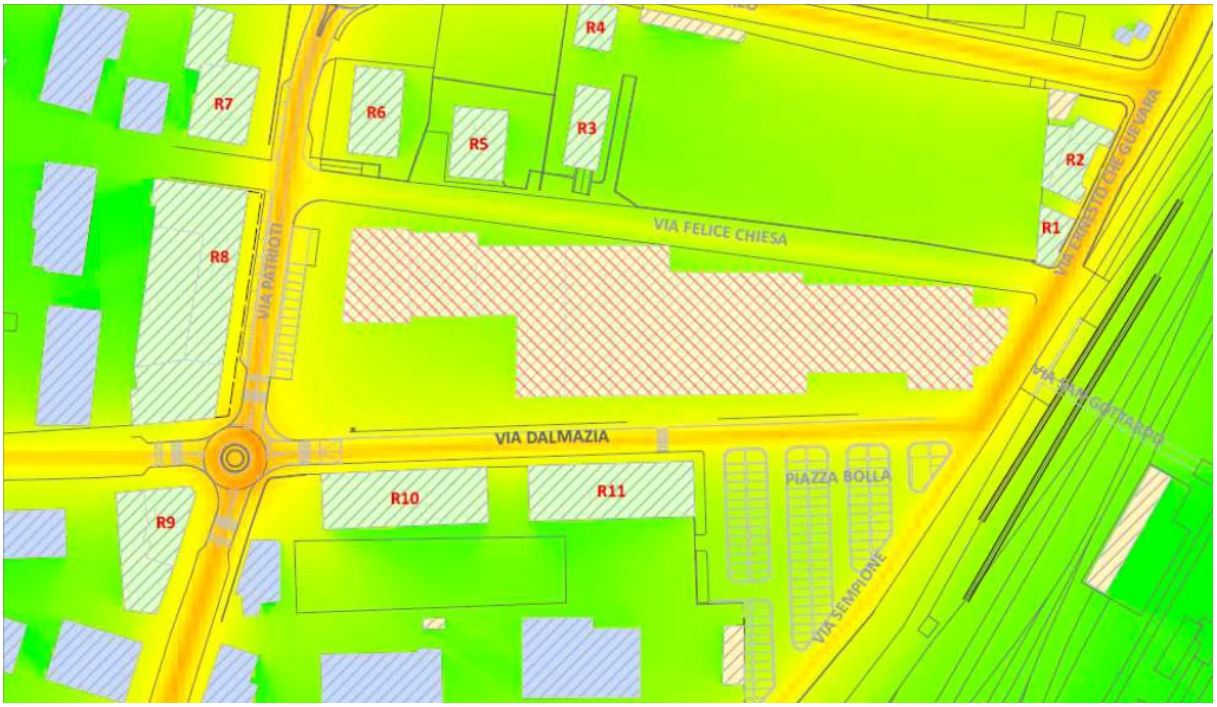
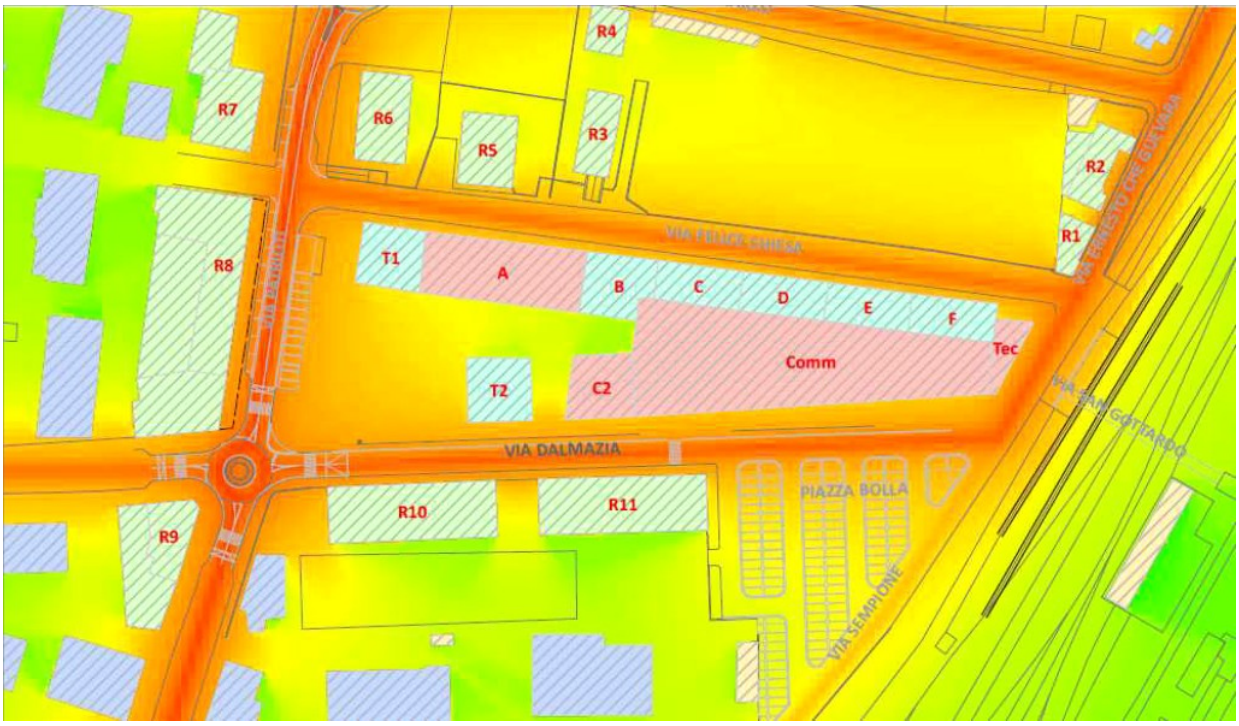


Fig. 2.6-8 EMISSIONI SONORE DA TRAFFICO STRADALE - STATO POST OPERAM

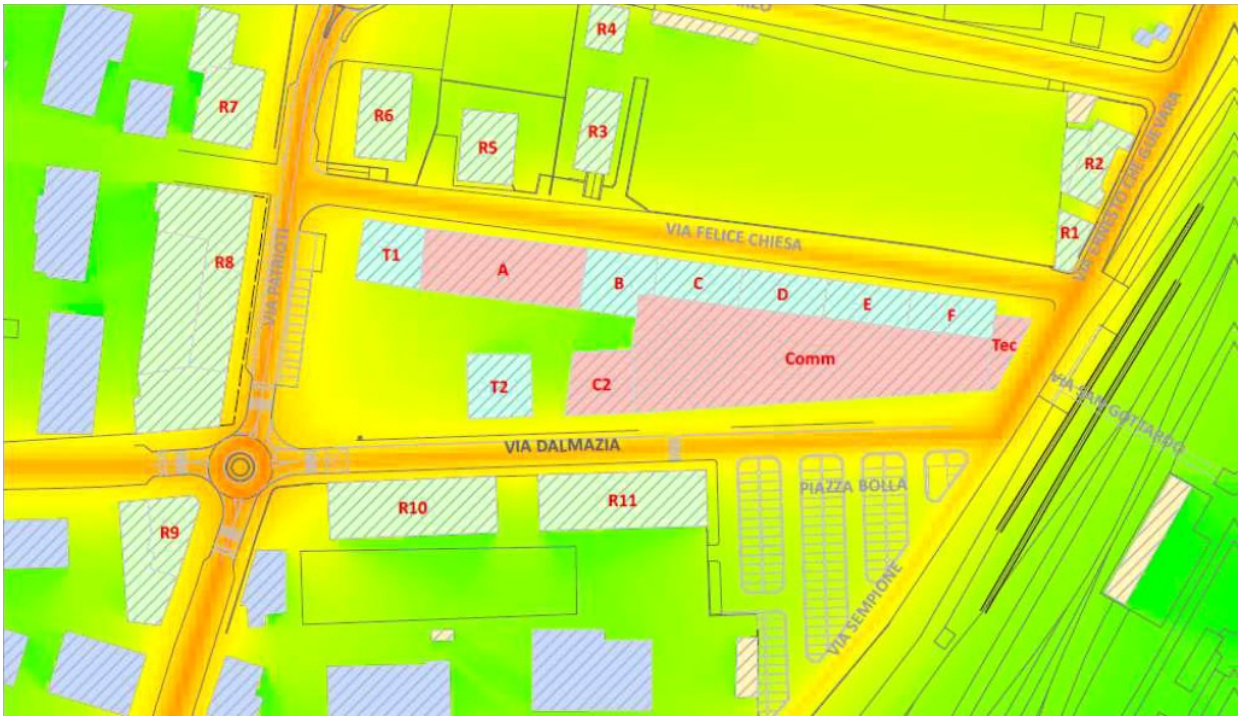
Periodo diurno

Altezza di calcolo = 4m dal p.c



Periodo notturno

Altezza di calcolo = 4m dal p.c.



Per quanto concerne le emissioni sonore connesse alle singole attività insediate all'interno della componente commerciale non si è potuti entrare nelle specifiche valutazioni di impatto acustico dei singoli esercizi commerciali, dato che non è possibile stabilire a priori l'esatta natura delle attività che verranno insediate nei locali realizzati.
Per questo motivo ci si è limitati ad analizzare se ed in quale misura l'inserimento nuove sorgenti sonore sia compatibile con il rispetto dei limiti normativi vigenti. La predisposizione di specifiche valutazioni di impatto acustico, ove richiesto dalla norma, resterà a carico dei titolari delle singole attività.
In linea di massima le emissioni massime ammissibili per ciascuna attività che verrà ad insediarsi nella componente non residenziale dell'intervento in progetto sono pari a 50 dB(A) nel periodo diurno e 40 dB(A) nel periodo notturno, da verificarsi caso per caso in facciata al ricettore più esposto, che risulterà essere, nella maggior parte dei casi, il ricettore più vicino. Poiché tali limiti sono inferiori a quelli imposti dal Piano di zonizzazione acustica per la Classe IV, è verosimile ipotizzare che il rispetto dei limiti all'interno dell'area sarà garantito.

Poiché le analisi compiute hanno evidenziato un sostanziale rispetto dei limiti acustici vigenti, l'area è stata ritenuta **idonea** alla realizzazione di quanto previsto dal progetto e non è necessario alcun intervento di mitigazione.

2.6.4 Emissioni acustiche durante la fase di cantiere

Le emissioni acustiche durante la fase di cantiere costituiscono un impatto che occorre tenere in considerazione quando le attività si svolgono in area urbana a diretto contatto con ricettori sensibili quali residenti e passanti. Tali emissioni possono esser attribuite alle lavorazioni svolte durante la realizzazione dell'opera ed al traffico veicolare aggiuntivo generato dal passaggio dei mezzi pesanti.
In questa sede vengono riportati i risultati relativi al calcolo del livello di esposizione degli edifici residenziali esistenti durante la fase cantieristica di realizzazione della struttura in progetto.
Il cantiere per la realizzazione dell'opera, come indicato dal cronoprogramma fornito dal committente, avrà una durata di 6 anni e mezzo e si articolerà nelle seguenti macrofasi:

LOTTO 1 INTERRATI	1	Diaframmi
	2	Scavi
	3	Strutture in c.a.
	4	Finiture e impianti
LOTTO 2 COMM./ RESIDENZ.	5	Strutture in c.a.
	6	Murature
	7	Serramenti
	8	Finiture e impianti
LOTTO 3 TORRE 1	9	Strutture in c.a.
	10	Murature
	11	Serramenti
	12	Finiture e impianti
LOTTO 4 TORRE 2	13	Strutture in c.a.
	14	Murature
	15	Serramenti
	16	Finiture e impianti
	17	Rimozione e rifacimento pavimentazioni (comm./residenziale)
	18	Rimozione e rifacimento pavimentazioni (torri)

Sono state quindi stimate in via previsionale le emissioni sonore corrispondenti, al fine di valutare l'impatto acustico nei confronti delle facciate dei ricettori presenti nell'area interessata (si rimanda alla Relazione specialistica redatta dalla società Acusma consulting per ulteriori dettagli sulle metodologie di previsione).
Nella tabella seguente per ciascuna fase di cantiere è stata indicata la potenza media sonora prevista sulla base delle lavorazioni che si svolgeranno, dei macchinari utilizzati, della loro percentuale di utilizzo e della loro percentuale di attività effettiva (cfr. Relazione specialistica).

	Fasi cronoprogramma	n. mesi	Lw dB(A)
1	Diaframmi	5	112,9
2	Scavi	6	96,7
3	Strutture in c.a.	7	98,2
4	Finiture e impianti	2	99,3
5	Strutture in c.a.	7	98,2
6	Murature	4	102,5
7	Serramenti	4	94,7
8	Finiture e impianti	5	99,3
9	Strutture in c.a.	7	98,2
10	Murature	4	102,5
11	Serramenti	4	94,7
12	Finiture e impianti	5	99,3
13	Strutture in c.a.	7	98,2
14	Murature	4	102,5
15	Serramenti	4	94,7
16	Finiture e impianti	5	111,5
17	Rimozione e rifacimento pavimentazioni (comm./residenziale)	4	111,5
18	Rimozione e rifacimento pavimentazioni (torri)	4	105

Le potenze sonore così ottenute sono state mediate sulla base della durata di ciascuna fase in modo da ottenere l'emissione sonora media sull'intera attività di cantiere, che sarà pari a **105,8 dB(A)**.
La potenza sonora massima emessa è invece pari a 112,9 dB(A), in corrispondenza dell'esecuzione dei diaframmi.

Per quanto concerne la valutazione dell'inquinamento acustico generato dall'incremento del traffico veicolare legato al passaggio di mezzi pesanti, si è ipotizzato un passaggio di 4 veicoli pesanti e due veicoli leggeri orari nel periodo diurno, periodo all'interno del quale ricadrà l'orario dei lavori. Sono state quindi valutate le emissioni sonore medie e massime calcolate durante l'operatività del cantiere nei confronti dei ricettori individuati e dall'analisi dei risultati si evince che le emissioni sonore medie prodotte saranno inferiori ai limiti della Classe Acustica IV in cui sono inseriti gli edifici residenziali maggiormente prossimi al lotto interessato dal S.U.A.

A seguire sono riportate alcune delle mappe acustiche elaborate per la fase di cantiere che mostrano, mediante l'utilizzo di gradienti di colore, la variazione dei livelli sonori nell'intera area interessata. La prima mappa è rappresentativa delle emissioni in condizioni medie di attività e la seconda in condizioni massime; entrambe sono state valutate a 2 m dal piano di calpestio.
La modellizzazione è stata svolta anche per un'altezza di 5m e di 8m dal piano di calpestio, si rimanda alla Relazione specialistica per un riscontro.

Fig. 2.6-9 Mappa acustica delle emissioni del cantiere - condizioni “medie” di attività
Altezza di calcolo = 2m dal p.c

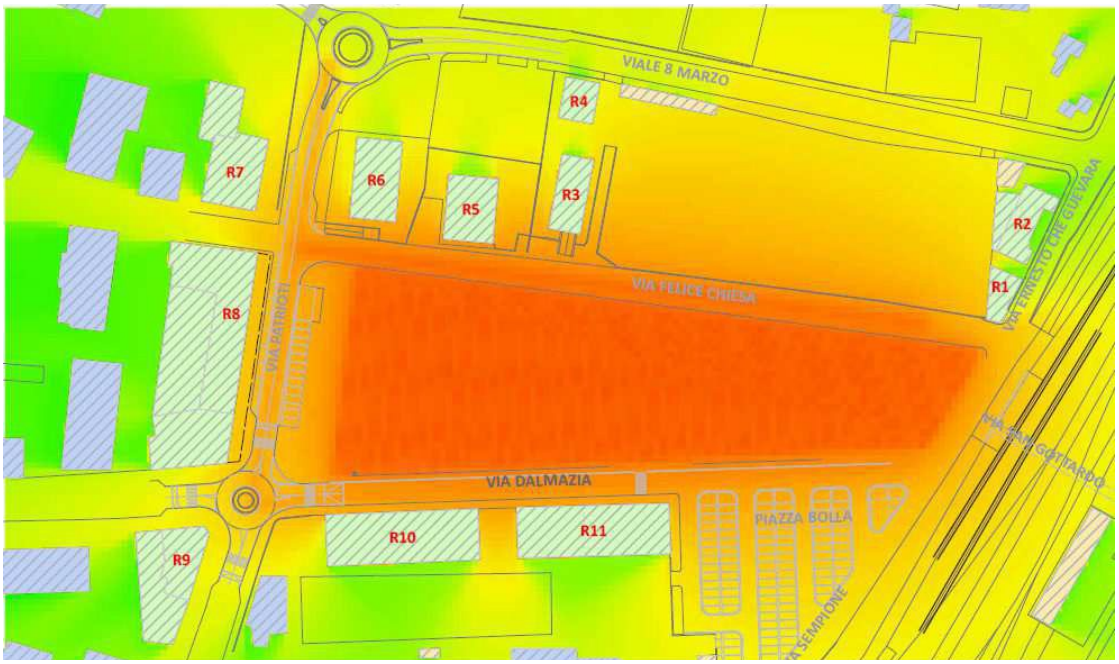
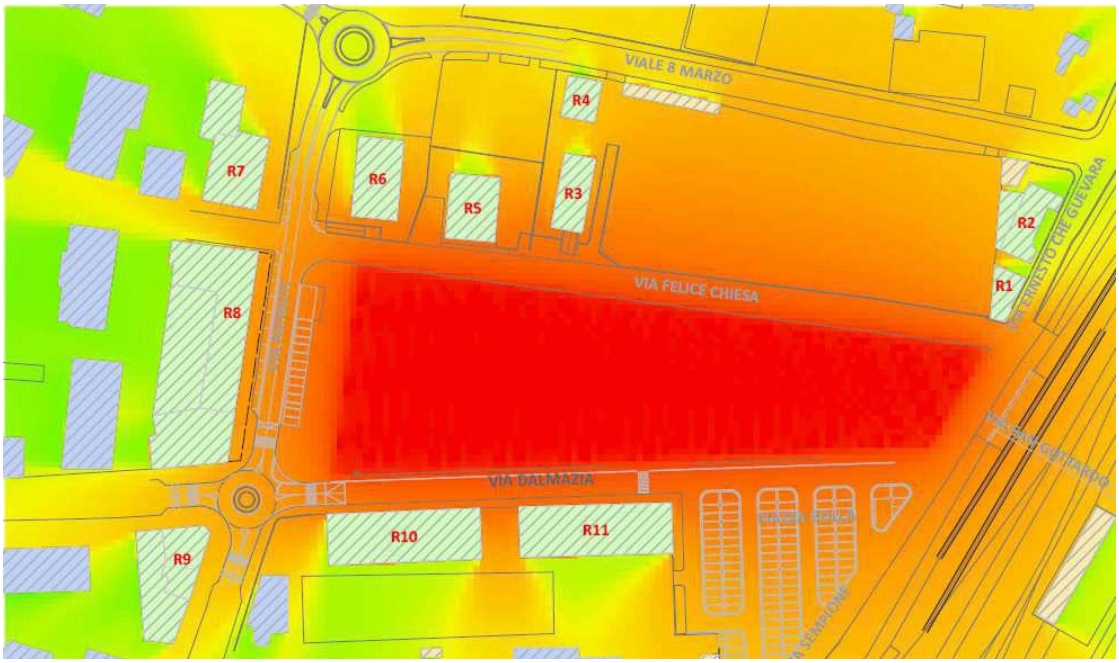
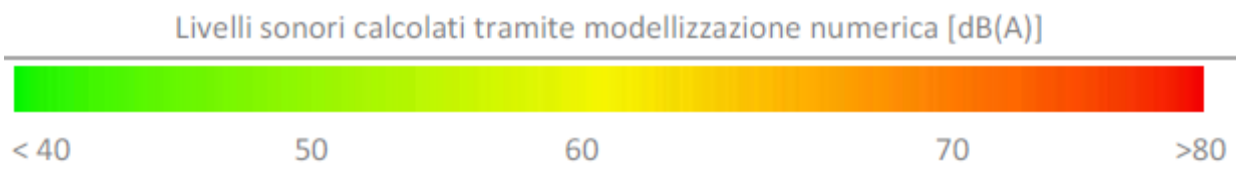


Fig. 2.6-10 Mappa acustica delle emissioni del cantiere - condizioni “intense” di attività
Altezza di calcolo = 2m dal p.c.





Durante l'esecuzione delle lavorazioni acusticamente più gravose, durante le quali le sorgenti sonore superano i valori limite previsti per l'area in questione, sarà necessario procedere alla richiesta di un' "Autorizzazione in deroga ai limiti di zona per attività rumorosa temporanea" come specificato del Regolamento per le attività rumorose, nella quale saranno indicati i giorni e gli orari concessi per il superamento di tali limiti.
L'autorizzazione deve essere richiesta prima dell'avvio del cantiere ed il rilascio avviene entro trenta giorni dalla sua ricezione da parte dell'Ufficio Ambiente del Comune.

Al fine di ridurre il più possibile i disagi legati alle emissione acustiche in fase di esecuzione dei lavori, in via preliminare si individuano alcuni accorgimenti di tipo logistico-organizzativo e tecnico-costruttivo da tenere in considerazione sin dalle fasi di pianificazione del cantiere ed alcune buone pratiche da far osservare agli addetti ai lavori.

Accorgimenti di tipo logistico- organizzativo:
- rispetto degli orari imposti dai regolamenti locali per le attività rumorose (art. 8 del **Regolamento per le attività rumorose** del Comune di Albenga, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 38 del 03/08/2005);
- scelta della distribuzione temporale delle lavorazioni in modo da evitare, quando possibile, la sovrapposizione di attività rumorose;
- ottimizzazione della programmazione delle lavorazioni rumorose in modo da ridurne i tempi di esecuzione;
- posizionamento planimetrico delle aree di carico/scarico e di stoccaggio nelle aree di cantiere più distanti dai recettori sensibili;
- trasporto dei materiali nelle fasce orarie meno sensibili.

Accorgimenti di tipo tecnico- costruttivo:
- scelta delle tecniche e delle lavorazioni meno impattanti;
- scelta dei macchinari che garantiscano livelli sonori adeguati ai limiti espressi dalla normativa vigente ed in buono stato di manutenzione;
- isolamento delle sorgenti fisse di rumore;
- realizzazione di una schermatura per la mitigazione del rumore a recinzione del cantiere, costituita da barriere antirumore fonoassorbenti mobili da posizionare in prossimità dei ricettori maggiormente impattati.

Accorgimenti di tipo comportamentale:
- avviare gradualmente le attività all'inizio del turno mattutino in modo da determinare un innalzamento progressivo del rumore;
- non far partire per prime le attività caratterizzate da emissioni discontinue;
- non tenere motori ed attrezzature accese quando non vengono utilizzate;
- evitare percorsi o manovre inutili che determino l'azionamento degli avvisatori acustici;
- evitare la caduta di materiali dall'alto;
- evitare l'uso dei clacson.

Un accorgimento utile in caso di condizioni di rumore non risolvibili con tecniche ingegneristiche tradizionali è il coinvolgimento efficace del pubblico interessato. Ciò si traduce nell'informazione della popolazione coinvolta sulla durata complessiva dei lavori e sulle fasce orarie giornaliere in cui verranno svolte le attività di cantiere. Eventualmente si potrà anche provvedere all'individuazione di una o più figure, scelte tra i soggetti recettori, che facciano da referenti e si interfaccino con il Direttore di cantiere al fine di segnalare eventuali cause di disturbo alle quali attuare un'azione correttiva.

Scheda di sintesi – Inquinamento acustico

Caratteri salienti della componente

Secondo la zonizzazione acustica comunale l'area dell'ex-ortofrutticola è interamente compresa nella Classe IV (Aree di intensa attività umana) cui corrispondono i seguenti valori limite: 65 dB(A) nel periodo diurno e 55 dB(A) nel periodo notturno.
L'area si trova all'interno della fasce di rispetto ferroviario A e B definite dal Dpr 18 novembre 1998, n. 459. La normativa a questo proposito stabilisce i seguenti valori limite:
a) 50 dB(A) Leq diurno, 40 dB(A) Leq notturno per scuole, ospedali, case di cura e case di riposo; per le scuole vale il solo limite diurno; b) 70 dB(A) Leq diurno, 60 dB(A) Leq notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia A; c) 65 dB(A) Leq diurno, 55 dB(A) Leq notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia B.

La caratterizzazione del clima acustico attuale e la simulazione di quello atteso a seguito della realizzazione dell'intervento, hanno evidenziato il rispetto dei limiti acustici vigenti sia nel periodo diurno che in quello notturno. L'area è stata dunque ritenuta idonea alla realizzazione di quanto previsto dal progetto e non è richiesto alcun intervento di mitigazione.

In fase di cantiere, alcune lavorazioni unite al traffico veicolare di mezzi pesanti potranno aggravare temporaneamente il clima acustico locale. Qualora le sorgenti sonore superino i valori limite previsti dal Piano comunale di zonizzazione acustica per l'area in questione, sarà necessario procedere alla richiesta di un' "Autorizzazione in deroga ai limiti di zona per attività rumorosa temporanea" con la relativa indicazione dei giorni e degli orari concessi per il superamento di tali limiti. Si potranno inoltre prevedere alcuni accorgimenti di tipo logico-organizzativo, tecnico-costruttivo e comportamentale che riducano il più possibile i disagi legati alle emissione acustiche non eliminabili.

Principali interazione fra progetto e componenti ambientali

Clima acustico	In fase di cantiere la presenza di macchinari e le operazioni di scavo e trasporto potranno peggiorare localmente il clima acustico nell'intorno del sito.	
	Quando il progetto sarà a regime si assisterà ad un sostanziale rispetto dei limiti acustici vigenti e la classe di zonizzazione acustica attuale (IV) non dovrebbe mutare.	