

S.O.C. Pressioni sull'Ambiente
S.O.S. Rumore e vibrazioni
PEC arpa@certregione.fvg.it

Responsabile del procedimento:
dott.ssa Daniela Domevscek
tel. 0432/1918146
Email daniela.domevscek@arpa.fvg.it

Responsabile dell'istruttoria:
Marco Battistutta
tel. 0432/1918288
Email marco.battistutta@arpa.fvg.it

Comune di Pordenone
SETTORE IV ± GESTIONE TERRITORIO,
INFRASTRUTTURE, AMBIENTE
Servizio Valorizzazione e Sostenibilità
Ambientale
U.O. Tutela Ambientale

Oggetto: Parere in merito alla documentazione di Valutazione di impatto e clima acustico ±
a rigenerazione ambito a ex-fiera° e restauro ex Casa del Balilla°, al foglio 13 mappali 71,
121, 654, 655, 704 nel Comune di Pordenone.

- Vs. nota prot. n. 47781 del 15/06/2023, al prot. ARPA FVG n. 19272/A del 15/06/2023.

Con riferimento alla Vostra nota, in ottemperanza a:

- L. 447 del 26/10/1995 ± art. 6 e art. 8
- L.R. 16 del 18/6/2007, titolo II art. 28 comma 4
- D.G.R. 2870 del 17/12/2009

Valutata la documentazione pervenuta, in particolare la *“Valutazione di impatto e clima acustico”* redatta dal tecnico competente in acustica ing. Alessandro Della Vedova (iscrizione ENTECA n. 2762) e datata 01.06.2023, preso atto che:

l'intervento in oggetto consiste nella realizzazione di un polo sportivo in zona R/SP *“Attrezzature per sport e spettacoli sportivi”*, come riportato dal vigente Piano Regolatore Generale Comunale. Nell'area sono compresi l'ex Casa del Balilla° (ampliata con il corpo di fabbrica che ora costituisce la *“Polisportiva Gino Rossi”*), la Casa della musica, il Palamarmi e la scuola primaria Collodi. L'intervento prevede la realizzazione di tre nuovi padiglioni;

le principali sorgenti sonore a servizio dell'attività sono state individuate nelle unità di trattamento dell'aria e nei gruppi frigoriferi, realizzati in elevazione sopra le coperture dei realizzandi tre padiglioni. Alle sorgenti individuate si aggiunge il contributo del traffico indotto dall'attività;

- il PCCA individua sostanzialmente l'area sede dell'intervento come *classe III: aree di tipo misto*, mentre le zone in cui risiedono i recettori sono ubicate in classi acustiche diverse, dalla *classe II ± aree prevalentemente residenziali* (R1, R2, R4) alla *classe IV ± aree di intensa attività umana* (R3);

la valutazione è stata realizzata caratterizzando il livello acustico esistente, mediante una campagna di misure fonometriche su breve termine, svolte nel tempo di riferimento diurno (l'unico in cui saranno in funzione le attività) in prossimità dei recettori potenzialmente disturbati. Va specificato che, ai sensi delle definizioni introdotte dalla L. 447/95 e s.m.i., la valutazione presentata è tecnicamente di impatto acustico, in quanto i rilievi definiti di *clima acustico*^o (finalizzati alla definizione del livello sonoro residuo dell'area) sono riferiti ai recettori esistenti, e non alla realizzazione di nuove scuole, ospedali, case di cura, parchi o residenze;

i livelli sonori *ante-operam* sui quattro recettori evidenziano immissioni compatibili con la classe IV per R3, ma non compatibili con la classe II per gli altri recettori. Questo tipo di misure tuttavia non si presta ad un confronto diretto per la verifica di conformità coi limiti di legge, in quanto le stesse non vengono protratte per l'intero tempo di riferimento (T_R diurno, 16 ore, dalle 06.00 alle 22.00), e peraltro non appaiono rappresentative di luoghi fruiti dalla popolazione (esse vengono effettuate in facciata degli edifici, in prossimità della sede stradale). Le misure effettuate sono puramente indicative dei livelli sonori in contesto cittadino e risentono dell'influenza della viabilità urbana. Livelli analoghi (superiori ai 65 dB(A)) sono tipicamente riscontrabili in contesti simili di prossimità alle sedi stradali e vanno mediati sull'intero tempo di riferimento per avere un indicatore relativo al livello diurno;

l'osservazione dell'indice statistico L90, utile a fornire una stima del clima acustico esistente escludendo il contributo derivante da fenomeni sonori transitori, e in particolare dai transiti veicolari lungo la viabilità più prossima, evidenzia peraltro livelli sonori decisamente inferiori e in generale compatibili coi rispettivi limiti di classe;

i livelli di pressione sonora indotti dal nuovo intervento vengono calcolati a partire dai dati di emissione relativi alle diverse unità termiche che verranno installate. Le UTA, che avranno sede sulla copertura del centro polisportivo, saranno schermate mediante barriera acustica debitamente descritta in relazione;

- la valutazione del TCAA calcola e somma i diversi contributi dovuti alle singole sorgenti, individuando i livelli di immissione previsti ai recettori;
- i livelli sonori previsti sono ampiamente inferiori al livello acustico residuo, presente attualmente presso i recettori. Tale fattore renderebbe pertanto trascurabile il contributo dei nuovi impianti rispetto al clima acustico esistente, garantendo così il rispetto dei limiti differenziali di immissione all'interno dei recettori abitativi;
- i livelli stimati presso i recettori, dovuti alla sola nuova installazione, andrebbero poi confrontati con i limiti di emissione validi per il T_R diurno, in quanto riferiti alla sorgente complessiva senza la concorrenza delle varie immissioni già presenti nell'area. Da questo punto di vista si rileva che i livelli sonori prodotti dagli impianti tecnologici sono compatibili con i rispettivi limiti delle classi II (limite pari a 50 dB(A)) e IV (limite pari a 60 dB(A)) in cui ricadono i recettori individuati;

per quel che concerne il traffico indotto, il consulente ha stimato un aumento del flusso dei transiti veicolari pari a circa 27 veicoli l'ora sulle strade limitrofe, nel T_R diurno, e sulla base di tale ipotesi, ha utilizzato la formula di Cannelli, Gluck e Santoboni, per valutare l'incremento acustico associato;

i livelli sonori prodotti al ricettore si attesterebbero fra i 53,1 dB(A) (in R4) e i 55,1 dB(A) (in R1), risultando in ogni caso decisamente inferiori all'attuale clima acustico rilevato;

- va rilevato, nel merito, che coi decreti attuativi della L. 447/95 sono stati introdotti, per ciascuna tipologia di infrastruttura stradale, limiti specifici (vedi DPR n. 142/2004), nonché appropriate procedure di misura e valutazione per la verifica dei limiti stessi (vedi DM 16/03/1998, allegato C, p.to 2 ove si dice, fra l'altro, che essendo il traffico stradale un fenomeno avente carattere di casualità o pseudocasualità, il monitoraggio del rumore da esso prodotto deve essere eseguito per un tempo di misura non inferiore ad una settimana): l'impianto normativo stabilisce che, per ciascuna infrastruttura lineare siano definite fasce di pertinenza, all'interno delle quali si devono applicare al rumore generato dall'infrastruttura specifici limiti, espressi in termini di $L_{Aeq,TR}$ diurno e notturno, nell'ambiente esterno. Al di fuori delle suddette fasce, invece, l'infrastruttura concorre a determinare il livello di immissione sonora complessivo, da confrontarsi con il limite di cui alla Tabella C del D.P.C.M. 14/11/1997, sulla base della classificazione acustica del territorio deliberata dal Comune;
- per strade di tipologia *E ± urbana di quartiere* o *F ± locale*, quali appaiono nella fattispecie quelle che caratterizzano la viabilità limitrofa all'area di progetto, i limiti acustici (cfr. Tab. 1 e 2 di cui all'allegato 1 al DPR n. 142/2004) sono definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane;
- non trovano applicazione, quindi, rispetto al rumore indotto dal traffico veicolare, i limiti di emissione in ambiente esterno né tantomeno i limiti differenziali di immissione in ambiente abitativo (cfr. art. 4, comma 3, DPCM 14.11.1997);
- in relazione alla possibile criticità associata all'incremento del traffico, si segnala che essa rappresenta una componente di un problema già esistente (come evidenziato dal rilievo del TCAA), in quanto il traffico stradale sulle strade locali costituisce la caratteristica distintiva delle immissioni dominanti in ambito urbano. Da esperienze di monitoraggio analoghe, svolte dalla scrivente Agenzia in altri capoluoghi provinciali, si evidenzia la generale impossibilità di contenere il contributo stradale sulle arterie cittadine viabili entro livelli che non siano per lo meno di classe IV. Tuttavia i PCCA presentano spesso aree di classe II o III a causa dei richiesti "cuscinetti" a contorno di aree in classe I (parchi, scuole). Presso tali aree, i superamenti dovuti al contributo del traffico sono generalmente manifesti e ampiamente documentati.

Alla luce delle sopraccitate osservazioni, considerato sia il contesto territoriale, che la natura dell'attività, si ritiene quindi, per quanto di competenza, di poter esprimere **parere favorevole** alla documentazione presentata relativamente all'intervento in oggetto. La valutazione proposta è redatta in modo sufficiente a garantire, con accettabile attendibilità, il rispetto dei limiti di immissione di rumore ai recettori contermini, **riferito in particolare all'impatto degli impianti tecnologici a servizio del nuovo polo.**

Si intendono in ogni caso fornire le seguenti indicazioni:



- **a seguito della completa realizzazione delle opere in progetto e con impianti a regime, è opportuno sia condotta una campagna di rilievi fonometrici volta a verificare le previsioni formulate**, valutando l'effettivo rispetto dei limiti acustici presso i ricettori già indicati nella relazione **in particolare per quanto concerne i limiti differenziali di immissione in ambiente abitativo**, avvalendosi allo scopo di probanti calcoli di stima supportati dagli esiti delle misurazioni eseguite in idonee posizioni accessibili. Un tanto **con riferimento alle condizioni di esercizio più gravose non solo relativamente al livello di rumore ambientale L_A generato dell'utilizzo degli impianti ma anche al livello del rumore residuo L_R** (occorrerà considerare, a tal proposito, i periodi del giorno maggiormente silenziosi, in cui il rumore del traffico e delle altre attività antropiche è minore), **verificando in ogni caso, fra l'altro, l'assenza di componenti tonali del rumore associate a specifici impianti, eventualmente penalizzabili ai sensi di legge**; nel merito, **si evidenzia che la situazione di maggior interesse appare quella relativa al ricettore denominato R2**, ricadente in classe II, laddove veniva stimato un contributo dovuto ai soli impianti pari a 49,6 dB(A), a fronte di un clima acustico attuale, al netto beninteso del contributo del traffico veicolare, pari a 44,7 dB(A), come ipotizzabile dall'osservazione dell'indice statistico L90 misurato nello stato attuale;
- **qualora emergessero elementi di criticità dovranno essere proposte e adottate ulteriori idonee soluzioni di contenimento del rumore.**

Si precisa che eventuali modifiche impiantistiche, variazioni alle modalità di conduzione degli impianti previsti o interventi che possano influire sulle emissioni sonore e che esulino dalle valutazioni effettuate dovranno essere oggetto di ulteriore approfondimento e valutazione.

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono
Distinti saluti.

PER il Direttore della S.O.C. Pressioni sull'Ambiente
dott. Fulvio Stel
*(documento informatico sottoscritto con firma
digitale ai sensi del d.lgs. 82/2005)*