

CITTÀ DI PORDENONE  
PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

RELAZIONE DI NON ASSOGGETTABILITÀ VAS



dott. ing. RafDouglas C. Tommasi C., Ph.D.  
Tecnico Competente in Acustica



Tommasi & Tommasi srl  
dott. Raoul C. Tommasi C.

**TOMMASI & TOMMASI** s.r.l.

Environment Hydrology Land - Service Society  
Via Tavagnacco, 89/9 - 438 0432 481570  
33140 UDINE - ITALY  
P. IVA 01736440303

	cod. cliente	cod. commessa		cod. elaborato		
	917	ZAPCPNTTPN14		R.2		
	R02	05-10-2015	Ulteriori integrazioni	RDCT	RDCT	RCT
	R01	22-09-2015	Integrazioni richieste da ARPA	RDCT	RDCT	RCT
	R00	29-05-2015	prima emissione	RDCT	RDCT	RCT
revisione	data	descrizione	redatto	verificato	approvato	

0. INTRODUZIONE.....	2
1. QUADRO NORMATIVO.....	3
2. IL PIANO COMUNALE DI CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA (PCCA).....	5
2.1. LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO GENERALE.....	5
2.2. CARATTERISTICHE DEL PIANO.....	6
2.2.1. Aspetti generali.....	6
2.2.2. Fasi della zonizzazione.....	9
2.3. RISULTANZE DEL PIANO.....	10
2.3.1. Aree tutelate.....	10
2.3.2. Sintesi zonizzazione.....	10
2.3.3. Criticità.....	12
3. ANALISI DEL PIANO E DEI POTENZIALI IMPATTI.....	15
3.1. CARATTERISTICHE DEL PIANO.....	15
3.1.1. In quale misura il Piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività.....	15
3.1.2. In quale misura il Piano influenza altri piani o programmi.....	15
3.1.3. La pertinenza del Piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali.....	16
3.1.4. Problemi ambientali pertinenti al Piano.....	16
3.1.5. La rilevanza del Piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.....	16
3.1.6. Interventi di risanamento programmati.....	17
3.2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE DAL PIANO.....	19
3.2.1. Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti.....	19
3.2.2. Carattere cumulativo degli impatti.....	19
3.2.3. Natura transfrontaliera degli impatti.....	19
3.2.4. Rischi per la salute umana o per l'ambiente.....	19
3.2.5. Entità ed estensione nello spazio degli impatti.....	20
3.2.6. Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata dal Piano.....	20
3.2.7. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.....	21
4. INDICATORI DI MONITORAGGIO AMBIENTALE.....	22
4.1. QUALITÀ DELL'ARIA E PREVENZIONE DEL RUMORE.....	23
4.1.1. Inquinamento acustico.....	23
5. CONCLUSIONI.....	26

## 0. INTRODUZIONE

Il presente Rapporto Preliminare ha l'obiettivo di valutare se l'attuazione del Piano Comunale di Caratterizzazione Acustica (PCCA) del Comune di Pordenone possa causare degli impatti significativi negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale la cui magnitudo sia tale da rendere necessaria l'attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) secondo quanto delineato dal D.lgs. 152/06 e smi.

La Verifica di Assoggettibilità rappresenta il primo e fondamentale passo nel percorso della procedura di VAS, la cui prosecuzione dipende dal giudizio ambientale di compatibilità del Piano contenuta alla fine del presente Rapporto Preliminare.

## 1. QUADRO NORMATIVO

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) viene definita all'Art. 5 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. come “l’elaborazione di un rapporto concernente l’impatto sull’ambiente conseguente all’attuazione di un determinato piano o programma da adottarsi o approvarsi, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale, e dei risultati delle consultazioni nell’iter decisionale di approvazione di un piano o di un programma e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.”

La scelta di presentare Verifica di Assoggettabilità è stata fatta in ottemperanza all'Art.12 sempre del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. “giudizio di compatibilità ambientale ed approvazione del piano o programma proposto”.

Per completezza sono riportate di seguito gli estremi delle principali normative cogenti in materia di VAS e di PCCA, suddivise in europee, nazionali e regionali.

### Normativa europea

Direttiva 2001/42/CE “*Direttiva del Parlamento Europeo, del 27 giugno 2001, che riguarda la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente*”.

### Normativa nazionale

L. 447 del 26/10/1995 “*Legge quadro sull'inquinamento acustico*”

D.P.C.M. del 14/11/1997 “*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*”.

D.Lgs. 152 del 03/04/2006 “*Norme in materia ambientale – parte seconda procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*”.

D.Lgs. 4 del 16/01/2008 “*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del*

*D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152”.*

*D.Lgs. 128 del 29/06/2010 “Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante norme in materia ambientale, a norma dell’articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”.*

*Normativa regionale*

*L.R. 11 del 06/05/2005 “Disposizioni per l’adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia-Giulia derivanti dall’appartenenza dell’Italia alla Comunità Europea. Attuazione delle direttive 2001/42/CE e 2003/78/CE”.*

*L.R. 16 del 18/06/2007 “Norme in materia di tutela dall’inquinamento atmosferico e dall’inquinamento acustico”.*

*L.R. 16 del 05/12/2008 “Norme urgenti in materia di ambiente, territorio, edilizia, urbanistica, attività venatoria, ricostruzione, adeguamento antisismico, trasporti, demanio marittimo e turismo”.*

*L.R. 13 del 30/07/2009 “Disposizioni per l’adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall’appartenenza dell’Italia alle Comunità europee. Attuazione della direttiva 2006/123/CE Attuazione dell’articolo 7 della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici. Attuazione del Regolamento CE n. 853/2004 in materia di igiene per gli alimenti di origine animale. Modifiche a leggi regionali in materia di sportello unico per le attività produttive, di interventi sociali e artigianato, di valutazione ambientale strategica (V.A.S.), di concessioni del demanio pubblico marittimo, di cooperazione allo sviluppo, partenariato internazionale e programmazione comunitaria, di gestione faunistico-venatoria e tutela dell’ambiente naturale, di innovazione. (Legge comunitaria 2008)”.*

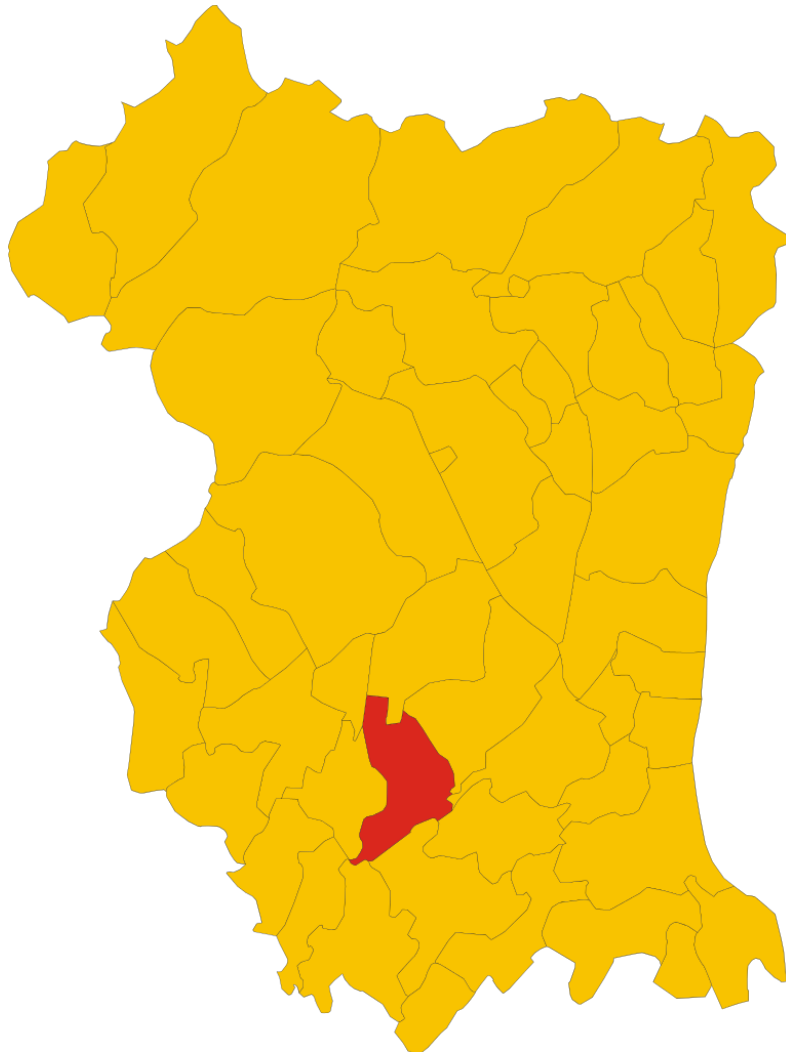
*D.G.R. 463 del 25/03/2009 “Criteri e linee guida per la redazione dei Piani comunali di classificazione acustica del territorio, ai sensi dell’articolo 18, comma 1, lettera a) della legge regionale 18 giugno 2007, n. 16”.*

## 2. IL PIANO COMUNALE DI CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA (PCCA)

### 2.1. LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO GENERALE

Il Piano Comunale di Caratterizzazione Acustica oggetto di Verifica interessa il territorio del Comune di Pordenone.

Il Comune, capoluogo dell'omonima Provincia, occupa una superficie di 38,23 km<sup>2</sup> e ha una popolazione di 51.758 abitanti (al 31/12/2013), terza città della Regione dopo Trieste ed Udine.



*Posizione del Comune di Pordenone all'interno della Provincia di Pordenone*

Il territorio del Comune di Pordenone si colloca in posizione isolata sia dai

rilevi alpini (i più vicini sono i rilievi delle Prealpi Pordenonesi, 15 Km circa a Nord) sia dal mare (il Mar Adriatico dista circa 50 Km a Sud), a cavallo tra la pianura Friulana e quella Veneta. A causa del suo isolamento Pordenone presenta temperature minime inferiori a quelle medie del resto del territorio regionale pianeggiante.

Il sistema idrografico del territorio è costituito principalmente dai fiumi Noncello e Meduna; il primo attraversa diagonalmente da Est verso Ovest il Comune, mentre il secondo lo lambisce lungo il confine Sud-Est. E' presente anche una linea delle risorgive da cui si dipartono vari rii secondari che sfociano nel Noncello, i maggiori dei quali in passato sono stati sfruttati ad uso industriale con la creazione di piccoli bacini.

Infatti la città fu fondata in epoca Romana proprio sulla dirittura stradale “a piede asciutto”, ovvero sul tracciato romano che volutamente evitava la zona delle risorgive o la zona costiera percorribili solo d'estate.

Nell'ultimo secolo la città, dalla zona fluviale al centro del territorio, si è espansa verso la periferia, con la creazione di vari quartieri periferici di tipo residenziale. Lontano dal centro principale ci sono alcune grandi zone industriali (Zanussi, Savio, ecc...) mentre sparse per il territorio sono presenti numerose attività produttive/artigianali di piccola dimensione. Lungo il corso del Noncello e nella zona di Rorai sono presenti gli edifici in disuso dei cotonifici storici.

La viabilità stradale è caratterizzata dal percorso dell'autostrada A28 a Sud del centro cittadino, quasi parallela al tracciato ferroviario e alla Strada Statale n.13 “Pontebbana” che unisce Venezia ed Udine. A livello locale è presente una rete locale capillare di notevole estensione e complessità, oltre ad un sistema di percorsi ciclabili in continua espansione e potenziamento.

## 2.2. CARATTERISTICHE DEL PIANO

### 2.2.1. Aspetti generali

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica, predisposto secondo le linee guida regionali della Regione FVG (DGR 463 del 25 marzo 2009) e adottato ai sensi dell'articolo 6 della L.447/95 e dell'articolo 23 della L.R. 16/07, suddivide il territorio comunale in zone omogenee dal punto di vista della classe acustica. Le classi acustiche sono definite ai sensi del D.P.C.M. 14/11/97. Il Piano Comunale di Classificazione Acustica definisce inoltre le fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto e le aree destinate a manifestazioni a carattere temporaneo o mobile oppure all'aperto.

Le classi acustiche, ai sensi del D.P.C.M. 14/11/97, vengono così definite:

- 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 urbano, parchi pubblici, etc.
- 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.
- CLASSE III - Aree di tipo misto. Rientrano in questa classe le aree 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.
- CLASSE IV - Aree di intensa attività umana. Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e 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.
- CLASSE V - Aree prevalentemente industriali. Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali con scarsità di abitazioni.
- CLASSE VI - Aree esclusivamente industriali. Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Ai sensi del D.P.C.M. 14/11/97, per ciascuna classe acustica, sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite assoluti di immissione, i valori di attenzione e i valori di qualità.

I valori limite di emissione sono diversificati in relazione alle classi acustiche in cui viene suddiviso il territorio comunale, così come riportato nella tabella seguente:



Classe	Tipologia area	Periodo diurno (06-22) [dB(A)]	Periodo notturno (22-06) [dB(A)]
I	Particolarmente protetta	45	35
II	Prevalentemente residenziale	50	40
III	Tipo misto	55	45
IV	Intensa attività umana	60	50
V	Prevalentemente industriale	65	55
VI	Esclusivamente industriale	65	65

I valori limite assoluti di immissione sono diversificati in relazione alle classi acustiche in cui viene suddiviso il territorio comunale, così come riportato nella tabella seguente:

Classe	Tipologia area	Periodo diurno (06-22) [dB(A)]	Periodo notturno (22-06) [dB(A)]
I	Particolarmente protetta	50	40
II	Prevalentemente residenziale	55	45
III	Tipo misto	60	50
IV	Intensa attività umana	65	55
V	Prevalentemente industriale	70	60
VI	Esclusivamente industriale	70	70

I valori di attenzione, espressi come livelli continui equivalenti di pressione sonora ponderata "A", riferiti al tempo a lungo termine (TL) sono:

- se riferiti ad un'ora, i valori assoluti di immissione, aumentati di 10 dB per il periodo diurno e di 5 dB per il periodo notturno;
- se relativi ai tempi di riferimento coincidono con i valori assoluti di immissione.

I valori di qualità sono diversificati in relazione alle classi acustiche in cui viene suddiviso il territorio comunale, così come riportato nella tabella seguente:

Classe	Tipologia area	Periodo diurno (06-22) [dB(A)]	Periodo notturno (22-06) [dB(A)]
I	Particolarmente protetta	47	37
II	Prevalentemente residenziale	52	42
III	Tipo misto	57	47
IV	Intensa attività umana	62	52
V	Prevalentemente industriale	67	57
VI	Esclusivamente industriale	70	70

La base cartografica sulla quale si sviluppa il P.C.C.A. è composta da un insieme contiguo di Unità Territoriali (U.T.) che vanno a ricoprire interamente, senza sovrapposizioni, tutto il territorio comunale ad eccezione delle sedi stradali. Una U.T. è costituita da un poligono chiuso caratterizzato da una destinazione urbanistica unica, la cui superficie è delimitata da infrastrutture di trasporto lineare ovvero da discontinuità di tipo geomorfologico. Nel caso del territorio rurale/agricolo, concorrono alla perimetrazione anche altri elementi di discontinuità come le strade interpoderali e vicinali, nonché i fossati e i canali irrigui.

### 2.2.2. Fasi della zonizzazione

Una prima classificazione acustica, chiamata Zonizzazione Parametrica (Z.P.), viene implementata associando a ciascuna di queste U.T. una certa classe acustica sulla base della caratterizzazione urbanistica dell'area fornita dagli strumenti regolatori (P.R.G.C., Regolamenti, ecc.) e sulla base di alcuni dati oggettivi riguardanti le attività, la popolazione ed i servizi esistenti.

La bozza di classificazione così ottenuta va in seguito corretta andando ad individuare i recettori sensibili e la presenza di attività particolarmente rumorose come quelle industriali o dovute alle infrastrutture di trasporto. Quello che si ottiene è una Zonizzazione Aggregata (Z.A.), in quanto l'obiettivo è quello di semplificare la distribuzione delle classi acustiche aggregandole fra loro sulla base di un certo numero di criteri. La sostenibilità di queste semplificazioni viene verificata da rilievi fonometrici sul campo.

Il passo successivo è quello di integrare i risultati della Z.P. e della Z.A. con le fasce di rispetto delle zone sensibili, delle zone industriali e delle infra-

strutture di trasporto e con le zone adibite ad attività di spettacolo, senza dimenticare di verificare la compatibilità con i comuni limitrofi. La classificazione così prodotta prende il nome di Zonizzazione Integrata (Z.I.).

Una volta recepita in maniera definitiva la Z.I. dagli Enti Locali si può parlare di Zonizzazione Definitiva (Z.D.).

### 2.3. RISULTANZE DEL PIANO

Di seguito si espongono le principali scelte effettuate durante l'elaborazione del Piano e si presentano i dati sintetici della Classificazione Acustica del territorio comunale.

#### 2.3.1. Aree tutelate

Come previsto dalle Linee Guida regionali, si è scelto di preservare maggiormente le aree adibite a utilizzo scolastico, sanitario e assistenziale (con degenza) assegnando ad esse una Classe Acustica I.

Per quanto riguarda i parchi urbani, l'Amministrazione Comunale ha espresso la volontà di preservare e valorizzare, anche a livello acustico, gli aspetti degli ecosistemi e degli ambiti naturalistici-ambientali del proprio territorio, con particolare attenzione agli ambiti fluviali e ripariali. Per questo motivo a tali aree è stata assegnata, in fase di Zonizzazione Aggregata, una Classe Acustica I.

#### 2.3.2. Sintesi zonizzazione

Di seguito si presenta una sintesi statistica della distribuzione percentuale degli abitanti e delle superfici territoriali per ogni Classe Acustica.

Classe Acustica Zonizzazione Parametrica	% popolazione	% territorio
I	0,79%	3,12%
II	1,15%	45,73%
III	13,25%	19,62%
IV	84,52%	23,66%
V	0,22%	7,18%
VI	0,00%	0,00%
Demanio	0,07%	0,69%

Dalla tabella si nota come la maggior parte della popolazione risieda in UT di Classe IV, mentre viceversa la superficie del territorio sia occupata maggiormente da UT di Classe II; questo perché il nucleo cittadino (classificato in Classe IV) è quello di maggiore densità abitativa, mentre le aree agricole (generalmente di Classe II) sono quelle di estensione più rilevante.

Nella tabella che segue, si presentano gli stessi indici percentuali prima presentati, questa volta riferiti alla Zonizzazione Definitiva:

Classe Acustica Zonizzazione Definitiva	% popolazione	% territorio
I	0,77%	13,96%
II	6,64%	29,01%
III	14,74%	24,96%
IV	77,58%	24,60%
V	0,19%	6,11%
VI	0,00%	0,44%
Demanio	0,07%	0,91%

Risulta subito evidente che l'occupazione areale della Classe I (“Particolarmente protetta”) è aumentata del 10%; questo dato rispecchia la volontà dell'Amministrazione Comunale di salvaguardare le aree verdi naturali del proprio territorio.

Inoltre, la distribuzione sul territorio comunale delle Classi II, III e IV è più

uniforme, principalmente per due motivi: la creazione di zone “cuscinetto” tra le aree ad alta densità abitativa e le zone rurali circostanti da un lato, e la sovrapposizione delle fasce di decadimento acustico (di Classe IV e III) delle zone industriali dall'altro.

Infine, è rilevante il fatto che diminuiscano le zone di Classe V (“Prevalentemente industriale”), a seguito del declassamento delle stesse a Classe IV o alla modifica della destinazione d'utilizzo a una tipologia diversa da quella industriale negli strumenti urbanistici in previsione dell'Amministrazione.

### 2.3.3. Criticità

La coesistenza, nel centro urbano, di numerosi recettori sensibili (Classe I) e UT ad alta attività commerciale e densità abitativa (Classe IV) è la fonte primaria di criticità potenziali (contatto tra UT con più di 5 dB di scarto) nel Piano di Classificazione Acustica. La creazione di fasce di rispetto di Classe II intorno a tali recettori ha mitigato tali criticità potenziali, che andranno comunque monitorate. Inoltre, va fatto notare che le misure hanno evidenziato che le situazioni di rischio sono imputabili in larga parte al traffico stradale; in questo senso, l'approvazione da parte del Comune del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile aiuterà in generale a migliorare il clima acustico.

La decisione di riconoscere la gran parte delle zone produttive di piccole dimensioni, alcune delle quali vicino a recettori sensibili o aree abitate, come “sparse” e quindi non strategiche per il territorio ha permesso di ridurre il numero di criticità legate al rumore industriale; restano solo poche grandi zone a destinazione industriale in posizione distante dal nucleo urbano principale.

Di seguito si propone un quadro riassuntivo delle criticità potenziali raggruppate per casistica.

<b>Tipo</b>	<b>Numero di criticità potenziali corrispondenti</b>
A	35
B	5
C	2
D	5
E	5
F	6
<b>TOTALE</b>	<b>58</b>

<b>Tipo</b>	<b>Descrizione</b>
A	Si tratta di scuole messe in Classe I perché il silenzio è un requisito essenziale (durante il periodo diurno ed in particolare durante l'orario di apertura delle scuole), intorno alle quali è stata definita una fascia di rispetto acustico di Classe II. Tuttavia vi sono zone adiacenti in Classe IV, con un salto al confine con le fasce di 10 dB. Ma il superamento attuale è dovuto alla strada, che rappresenta un problema, per cui si dovranno adottare misure tese a ridurre il rumore da traffico, almeno durante gli orari di lezione.
B	Si tratta di case di riposo o strutture sanitarie messe in Classe I perché il silenzio è un requisito essenziale (durante il periodo diurno e quello notturno), intorno alle quali è stata definita una fascia di rispetto acustico di Classe II. Tuttavia vi sono zone adiacenti in Classe IV, con un salto al confine con le fasce di 10 dB. Ma il superamento attuale è dovuto alla strada.
C	Si tratta di zone naturalistico-ambientali di pregio e perciò classificate in Classe I. La criticità è data dal sovrapporsi di fasce di decadimento acustico delle zone industriali di Classe III. Tali situazioni andranno monitorate.
D	Si tratta di zone naturalistico-ambientali di pregio e perciò classificate in Classe I con una fascia di rispetto interna di Classe II. Tuttavia vi sono zone adiacenti in Classe IV, con un salto al confine con le fasce di 10 dB. Tali situazioni andranno monitorate.
E	Si tratta di parchi urbani attrezzati che su volontà dell'Amministrazione Comunale sono stati messi in Classe II. Tuttavia, visto

	l'inquadramento urbano, vi sono zone adiacenti in Classe IV che causano un salto al confine con le fasce di 10 dB. Tali situazioni andranno monitorate.
F	Si tratta di un'incompatibilità dovuta al contatto tra una zona ad alta attività antropica di Classe IV e una zona rurale/naturalistica di Classe II, che non è stato possibile evitare a causa delle geometrie delle UT in questione.

Per quanto riguarda le criticità reali, si presenta di seguito in forma tabellare un conteggio delle stesse raggruppate per Classe Acustica della UT in cui è stato effettuato il rilievo fonometrico.

Classe Acustica UT	N° criticità reali misurate
I	51
II	11
III	10
IV	10
<b>TOTALE</b>	<b>82</b>

Per un elenco completo delle criticità si rimanda all'Annesso D della Relazione Tecnica; per le misure mitigative o prescrizioni da mettere in atto per la risoluzione di tali criticità verrà redatto apposito Piano di Risanamento Acustico.

### 3. ANALISI DEL PIANO E DEI POTENZIALI IMPATTI

Il presente capitolo intende analizzare le potenziali ricadute e i potenziali impatti che il Piano può avere sull'ambiente seguendo lo schema proposto all'Allegato I della parte II del D.Lgs. 152/2006.

Va premesso che la stesura del Piano è stata effettuata di concerto con quella di altri strumenti pianificatori: il nuovo Piano Regolatore Generale, il Piano di Azione per le Energie Sostenibili, il Documento Energetico Comunale e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Tale attività di compartecipazione, coordinamento e contaminazione ha permesso non solo di rendere i Piani tra loro omogenei e compatibili, grazie alla definizione di obiettivi condivisi e comuni, ma anche di individuare delle soluzioni migliorative. Inoltre, come si vedrà nel capitolo successivo, anche gli indicatori di monitoraggio sono stati sviluppati in un'ottica di condivisione e integrazione.

#### 3.1. CARATTERISTICHE DEL PIANO

##### 3.1.1. In quale misura il Piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività

La classificazione acustica del territorio ottenuta tramite la definizione del PCCA mira ad ottenere una condizione acustica conciliabile con le caratteristiche degli insediamenti antropici presenti, nel rispetto della salute umana, dell'ambiente e dell'utilizzo sostenibile del territorio.

Nello specifico, l'attuazione del PCCA ha come obiettivo la protezione e prevenzione delle zone non ancora acusticamente inquinate e il risanamento delle situazioni di incompatibilità acustica, salvaguardando il benessere delle persone rispetto all'inquinamento acustico sia nell'ambiente esterno che in quelli abitativi.

Può inoltre avere ripercussioni sulle future pianificazioni urbanistiche ed edilizie del territorio comunale.

##### 3.1.2. In quale misura il Piano influenza altri piani o programmi



Il PCCA si basa sul Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) vigente per l'individuazione delle aree a maggior valenza naturalistico ambientale, di quelle produttive e residenziali, nonché per la definizione geometrica delle singole Unità Territoriali (UT).

La predisposizione del Piano comporta un'attenta analisi della coerenza e complementarità dello stesso con il PRGC, evidenziando nel caso eventuali incongruenze di quest'ultimo e sottoponendole agli Organi Tecnici Comunali.

L'attuazione del Piano si può tramutare in provvedimenti di natura amministrativa e tecnica, come i piani dei trasporti urbani ed extraurbani, i piani del traffico urbani ed extraurbani, la pianificazione urbanistica, interventi di delocalizzazione o rimozione di attività rumorose o recettori sensibili incompatibili con il clima acustico previsto.

### 3.1.3. La pertinenza del Piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali

Il PCCA è uno strumento che persegue la salvaguardia ambientale e la difesa della salute dei cittadini dall'inquinamento acustico attraverso la definizione dei recettori sensibili e delle sorgenti rumorose e la suddivisione del territorio comunale in appropriate classi acustiche che permettano lo sviluppo sostenibile del territorio.

Le aree naturali soggette a tutela ricadono nella classe acustica più severa dal punto di vista dei limiti acustici.

### 3.1.4. Problemi ambientali pertinenti al Piano

Non si riscontrano particolari situazioni ambientali problematiche legate all'adozione del Piano.

### 3.1.5. La rilevanza del Piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente

Il Piano si inserisce in un quadro normativo nazionale e regionale che è stato originato a monte dalla Direttiva 2002/49/CE “*Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale*”.

Il PCCA quindi è redatto in assoluta conformità a quanto prescritto da tale Direttiva.

### 3.1.6. Interventi di risanamento programmati

Gli interventi di risanamento che al momento sono stati programmati sono i seguenti:

#### Piano di contenimento e abbattimento del rumore – Autovie Venete

Il Piano, redatto nel 2007 e aggiornato nel 2013 prevede la realizzazione di barriere antirumore artificiali di altezza variabile tra 2 e 3,5 m per un totale di 1.626 metri lineari e 4.515 m<sup>2</sup> di superficie complessiva. L'attuazione degli interventi è prevista per il biennio 2020-2022.

#### Piano di risanamento – Rete Ferroviaria Italiana

Il Piano, del Dicembre 2003, prevede come interventi di risanamento acustico 6 interventi di posa in opera di barriere antirumore artificiali e 3 interventi diretti su recettori isolati (isolamento acustico degli edifici). Al momento non è ancora prevista la data di attuazione degli interventi.

#### Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Pordenone, approvato il 21/09/2015, definisce un insieme di azioni coordinate per il governo, pianificato e programmato, della mobilità pubblica e privata, nel proprio territorio. L'obiettivo è quello di definire il complesso sistema degli interventi nei settori della circolazione, della mobilità dolce e alternativa all'auto, della sosta e del trasporto pubblico.

Per quanto riguarda gli interventi nel breve periodo, la prima priorità è quella di perfezionare la rete ciclabile attraverso interventi di completamento e riconoscimento di alcuni itinerari esistenti. Inoltre, si propone di istituire una grande zona 30 km/h all'interno del "Ring" ed altre nei quartieri più periferici (ad esempio Torre, Vallenoncello, Rorai, Borgo Meduna e Villanova) e di pedonalizzare, in un percorso temporalmente condiviso, piccole porzioni del centro storico (Piazzetta Calderari o Piazza Pescheria ad esempio).

Per il medio-lungo periodo si prevede l'apertura della Bretella Sud, tra Ponte Meduna e l'autostrada A28, la quale permetterà di drenare parte del traffico di attraversamento dalla viabilità urbana. Sempre in quest'ottica, si prevedono una serie di parcheggi scambiatori di filtro (Fiera, via Montereale e Centro Commerciale Meduna) in modo da intercettare parte dei pendolari in in-

gresso a Pordenone. Ulteriori interventi per questa fase temporale sono su vasta scala e coinvolgono le altre realtà confinanti (“Gronda Nord”).

Come effetto di questi interventi, si prevede un alleggerimento del traffico sulle vie che compongono l’itinerario circolare del ring e sulla Pontebbana, con conseguente miglioramento del clima acustico.

### Piano di Risanamento Acustico Comunale

Il Piano di Risanamento Acustico verrà redatto in seguito all'approvazione del PCCA. L'obiettivo principale del Piano è quello di definire gli interventi per ridurre lo stato di inquinamento del territorio comunale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili, sulla base di quanto rilevato nel PCCA.

Il Piano di risanamento acustico sarà conforme a quanto disposto all'art. 7, comma 1 della L. 447/95 e contenere gli elementi individuati dal comma 2, e cioè:

- l'individuazione della tipologia ed entità dei rumori presenti, incluse le sorgenti mobili;
- l'individuazione dei soggetti a cui compete l'intervento;
- l'indicazione delle priorità, delle modalità e dei tempi per il risanamento;
- la stima degli oneri finanziari e dei mezzi necessari;
- le eventuali misure cautelari a carattere d'urgenza per la tutela dell'ambiente e della salute pubblica.

Le possibili azioni per il risanamento acustico che verranno considerate nel Piano sono sostanzialmente riconducibili a tre tipologie:

- interventi di pianificazione territoriale;
- interventi sulle sorgenti;
- opere di mitigazione acustica.

La prima tipologia comprende l'analisi del territorio in modo da limitarne l'uso nelle zone caratterizzate da elevati valori di rumore e scoraggiare lo sviluppo di nuove sorgenti sonore.

Interventi sulle sorgenti, nel caso delle infrastrutture di trasporto, possono essere la riduzione del numero di veicoli circolanti (in particolare i mezzi pesanti), la riduzione delle velocità, il rinnovo del parco veicolare e dei mezzi di trasporto pubblico. Gran parte di questi interventi sono già previsti nel PUMS recentemente adottato, e di ciò si terrà conto nella stesura del Piano

di Risanamento.

Le opere di mitigazione acustica possono essere applicate alla sorgente, come nel caso degli asfalti fonoassorbenti, o lungo il percorso sorgente-recettore, come nel caso delle barriere fonoassorbenti (artificiali o naturali, come ad es. terrapieni o argini percorribili), o ancora direttamente al recettore, assicurando un adeguato isolamento acustico degli edifici.

Sarà cura del Piano analizzare caso per caso le criticità emerse nel PCCA e, stilando una classifica di priorità, stabilire le tipologie di intervento più adeguate.

### 3.2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE DAL PIANO

#### 3.2.1. Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti

L'unica componente ambientale o sociale dello stato di fatto del territorio che viene modificata direttamente come conseguenza dell'adozione del PCCA è quella relativa alla popolazione e alla salute pubblica. L'impatto di questa modifica è positivo in quanto l'obiettivo è quello di migliorare la qualità di vita della popolazione del territorio comunale.

#### 3.2.2. Carattere cumulativo degli impatti

Le scelte contenute nel Piano di zonizzazione acustica non procurano effetti cumulativi negativi sulle principali componenti ambientali e sociali.

#### 3.2.3. Natura transfrontaliera degli impatti

L'ambito di applicazione del PCCA è tipicamente limitato all'interno dei confini comunali e, indirettamente, ai comuni confinanti, e non è quindi di carattere transfrontaliero.

#### 3.2.4. Rischi per la salute umana o per l'ambiente

Numerosi studi scientifici hanno dimostrato l'esistenza di una correlazione tra inquinamento ambientale da rumore e disturbi della salute, come stress, disturbi del sonno e reazioni cardiovascolari.

Puntando quindi il Piano all'eliminazione o riduzione di situazioni di esposizione prolungata della popolazione che possano portare a queste conseguenze

ze sulla salute o solamente alla degradazione di un bene collettivo, l'effetto della sua attuazione sarà quello di una riduzione dei rischi per la salute umana.

In questo contesto non sono considerabili eventi incidentali ascrivibili direttamente come conseguenza dell'adozione del PCCA.

### 3.2.5. Entità ed estensione nello spazio degli impatti

L'analisi che sta alla base del PCCA è circoscritta a ciascun territorio comunale e, in parte, alle zone dei territori comunali limitrofi direttamente confinanti con esso. Come previsto dalle Linee guida Regionali, in fase di Zonizzazione Integrata è stata effettuata una specifica verifica di compatibilità acustica con i Piani dei Comuni contermini al fine di garantire l'omogeneità acustica con il territorio circostante e prevenire l'instaurarsi di situazioni di criticità al confine. Nel caso in cui il Comune non disponesse di PCCA, il confronto è stato effettuato sulla base del Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) vigente.

Non sono comunque previsti effetti negativi rispetto alle principali componenti ambientali e sociali del territorio.

### 3.2.6. Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata dal Piano

#### A causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale

Le aree naturali protette ricadenti all'interno del territorio comunale (Prati stabili) sono esterne ai principali nuclei insediativi e, per meglio preservarne le specificità, sono attribuite alla Classe I o alla Classe II.

Oltre a queste aree riconosciute come protette, nel territorio comunale sono presenti un gran numero e varietà di ambiti di elevata valenza naturale, come le fasce ripariali dei corsi d'acqua (ad es. dei fiumi Meduna e Noncello), biotopi, ecosistemi, ed altro. Proprio per preservare il valore naturalistico/ambientale di tali aree sono state effettuate scelte che hanno comportato l'abbassamento di Classe Acustica verso Classi a protezione più elevata.

#### A causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo

Non risultano particolari vulnerabilità in quanto il PCCA si riferisce esclusivamente alla situazione di stato di fatto e a quanto previsto dagli strumenti

previsionali e urbanistici della Pubblica Amministrazione, limitando l'insorgere in futuro di nuove situazioni di incompatibilità acustica.

In altre parole, siccome l'elaborazione del PCCA si basa su parametri relativi allo stato attuale e reale del territorio, sia tramite l'utilizzo di indicatori sia con l'esecuzione di misure fonometriche, esso non peggiora la situazione esistente ma anzi identifica eventuali situazioni di criticità presenti e pone gli obiettivi per uno sviluppo del territorio sostenibile acusticamente.

### 3.2.7. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Anche in questo caso non sono previsti impatti negativi dovuti all'attuazione del Piano.

#### 4. INDICATORI DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Sempre nell'ottica di condivisione di obiettivi e finalità di cui si parlava nel capitolo precedente, lo sviluppo coordinato dei vari Piani del Comune di Pordenone ha portato alla definizione di una serie di indicatori per il sistema di monitoraggio ambientale i cui risultati permetteranno di verificare a cadenza periodica il raggiungimento degli obiettivi prefissati, sia a livello di impatti ambientali che di sostenibilità.

Questi indicatori sono stati individuati in accordo con la *check-list* applicativa dei criteri previsti dalle Linee di indirizzo regionali per la mobilità sostenibile delineata dal documento “Mobilità sostenibile e sicura in ambito urbano – Criteri e indicatori raccomandati per valutare gli obiettivi di salute nella VAS degli strumenti urbanistici” (Generalità n.2939/2009) della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Nel suddetto testo il Gruppo tecnico di lavoro “Pianificazione urbanistica e territoriale come promotore di salute” ha individuato un elenco di criteri chiave per la pianificazione territoriale per promuovere la salute e la mobilità sostenibile e sicura, raggruppati in 5 aree tematiche principali:

1. Qualità ed efficienza del sistema di mobilità;
2. Qualità dell'aria e prevenzione del rumore;
3. Sicurezza del sistema di mobilità urbana;
4. Vivibilità sociale nell'ambiente urbano e qualità del patrimonio urbano verde;
5. Tutela delle persone.

Visto il campo di applicazione del PCCA, di seguito si analizzeranno solo gli indicatori chiave dell'area “Qualità dell'aria e prevenzione del rumore”; si rimanda alla Relazione del “Rapporto Ambientale Preliminare” al Nuovo Piano Regolatore Generale Comunale per un elenco completo di tutti gli in-

dicatori individuati.

#### 4.1. QUALITÀ DELL'ARIA E PREVENZIONE DEL RUMORE

In questa sede si prendono in considerazione solo gli indicatori afferenti all'inquinamento acustico.

##### 4.1.1. Inquinamento acustico

Attraverso l'analisi di alcuni indicatori chiave si vuole verificare che lo strumento urbanistico sia in sintonia con la zonizzazione acustica del territorio comunale, ovvero che la pressione acustica prodotta dalle attività antropiche dell'uomo sia compatibile con la suddivisione del territorio comunale in zone acusticamente omogenee.

E' stata eseguita la zonizzazione acustica del territorio comunale:

Il piano di zonizzazione acustica del territorio comunale è in fase di realizzazione secondo l'iter delineato dal DGR 463 del 25/03/2009.

E' stato previsto ed attuato un piano di risanamento acustico del territorio comunale:

In seguito alle risultanze della zonizzazione definitiva verrà realizzato il piano di risanamento acustico per le situazioni di incompatibilità acustica che lo richiedessero.

Ci sono zone sensibili (ospedali, scuole, parchi, ecc.) sottoposte ad un inquinamento acustico superiore a quello previsto dalla zonizzazione acustica:

Sì, sono presenti e verranno nucleate nella relazione accompagnatoria alla zonizzazione definitiva.

Numero di deroghe ai limiti di rumore per attività temporanee di cantiere o manifestazioni

Tale informazione sarà fornita e valutata su base annuale.

Numero di abitanti residenti entro la fascia di 100 mt. da Ferrovia (fascia A



art.3 DPR n.459 del 18.11.98), da Autostrada e S.S 13 “Pontebbana” (fascia A, Allegato 1 (art.3 c.1) del D.P.R. 30.03.04 n.142).

Di seguito si presenta lo stato di fatto al momento della stesura del Piano:

Fascia di rispetto (100 m)	N° abitanti
Ferrovia	2.541
Autostrada	45
S.S. 13	3.045
<b>TOTALE</b>	<b>5.618</b>

Si noti che il totale è inferiore alla semplice somma degli abitanti di ciascuna fascia, in quanto ci sono delle zone di sovrapposizione tra le varie fasce di rispetto.

Le modifiche allo strumento urbanistico classificano il territorio comunale anche in base alla zonizzazione acustica eseguita:

La variante generale al PRGC in corso di realizzazione tiene conto delle risultanze del PCCA.

Ci sono cittadini esposti a rumore ambientale oltre i limiti dovuto a:

Traffico stradale: SI  
 Traffico autostradale: SI, stando al “Piano di contenimento e abbattimento del rumore” redatto da Autovie Venete nel 2007 e aggiornato nel 2013.  
 Traffico ferroviario: SI, secondo quanto previsto nel Piano di risanamento di Rete Ferroviaria Italiana del Dicembre 2003.

Nella modifica dello strumento urbanistico si tengono conto delle fasce di rispetto per l'inquinamento acustico delle:

Autostrade: SI  
 Strade statali: SI  
 Strade provinciali: SI  
 Strade comunali: SI  
 Ferrovie: SI

In adeguamento all'Art.24 della L.R. n.16 del 18/06/2007, il PUMS e il PCCA sono tra di loro coerenti per come recepiti nel PRGC.

Si fa inoltre riferimento a quanto contenuto nelle Linee Guida regionali alla redazione dei PCCA della Regione FVG (DGR 463 del 25 marzo 2009).

## 5. CONCLUSIONI

Il Piano di Classificazione Acustica rappresenta un utile strumento per la salvaguardia della salute pubblica e per la conservazione delle specificità ambientali. Attraverso la suddivisione del territorio comunale in aree acusticamente omogenee e l'individuazione dei recettori sensibili e delle principali sorgenti di inquinamento rumoroso il Piano permette una chiara individuazione dei livelli acustici massimi ammissibili e, conseguentemente, di predisporre adeguate misure di prevenzione o contenimento delle emissioni. La sua attuazione non può quindi che avere effetti solamente positivi sull'ambiente e sul sociale, nell'ottica di uno sviluppo territoriale sostenibile grazie all'integrazione e al mutuo miglioramento dei vari strumenti di pianificazione a disposizione delle Amministrazioni.

Sulla base di quanto emerso dall'analisi degli elementi validi a definire l'assoggettabilità o meno del Piano Comunale di Classificazione Acustica del Comune di Pordenone alla procedura di VAS, in accordo con quanto specificato all'Art. 12 della parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e in particolare seguendo i punti specificati nell'allegato I, si conclude che esso non comporti nessun effetto negativo per l'ambiente o la salute pubblica e di conseguenza **non sia assoggettabile alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.**