

## **COMUNE DI TRIESTE**

### **RELAZIONE SULLA MODELLIZZAZIONE ACUSTICA**

#### 1. INTRODUZIONE

Non è stata eseguita alcuna modellizzazione acustica di aree del territorio comunale. Le ragioni sono le seguenti.

Per eseguire una modellizzazione acustica di parti del territorio, devono essere conosciute con precisione le sorgenti sonore presenti. Se la conoscenza qualitativa è semplice, la determinazione quantitativa è decisamente più complessa.

Dal punto di vista qualitativo, è evidente che, con l'eccezione di poche sorgenti industriali, le sorgenti sonore presenti sono i flussi di traffico. Il maggior numero è determinato dal traffico privato e dei mezzi pubblici, mentre, sulle infrastrutture stradali di grande comunicazione e di connessione con le citate aree industriali, prevalgono le emissioni di mezzi pesanti, quali TIR e simili.

La ferrovia, sorgente lineare classica, ha limiti propri ed agisce su di una stretta fascia del territorio che, anche se vi sono abitazioni presenti nella fascia stessa, interessa un limitato numero di abitanti.

Le strade vanno suddivise fra quelle, in categorie dalla A alla D , secondo il d.p.r. 142/2004 e le strade E ed F . Si ricorda che le categorie acustiche delle strade, inizialmente mutate dal Codice della strada, sono state dallo stesso modificate: non vi è più corrispondenza esatta fra le due materie. Ci guidano comunque le definizioni contenute nel decreto, per assegnare la categoria relativa ai limiti di rumore e dimensioni delle fasce di pertinenza acustica.

Le strade dalla A alla D hanno limiti propri, fissati nel dpr, entro fasce di pertinenza di larghezze diverse.

Le strade E ed F, invece, avranno quei limiti che il Piano di classificazione acustica loro attribuirà. Nel passaggio del Piano che porterà alla classificazione delle strade, si faranno ulteriori scelte, anche in funzione dell'effettivo traffico sopportato. Queste strade potranno essere classificate anche in difformità dal contesto urbanistico, e vedere i propri limiti estesi per una fascia di 30 metri ai due lati. Queste fasce serviranno a chiarire le differenze, anche consistenti, che vi sono tra le facciate degli edifici a bordo strada e di quelli in seconda schiera, che usufruiscono di un consistente effetto di schermo. Si incrociano, come si vedrà nel passaggio successivo della elaborazione delle mappe, limiti di pertinenza di sorgenti e limiti derivanti da attribuzioni di classe derivanti da una miscela di destinazione d'uso e presenza reale di sorgenti sonore efficaci.

## 2. DETERMINAZIONE DELL'INTENSITÀ DELLE SORGENTI.

Il modello matematico, dopo aver inserito la morfologia del territorio, i volumi degli edifici, chiede che siano determinati i valori di intensità di sorgenti discrete. Per gli insediamenti industriali è necessario eseguire una serie di misure attorno ai singoli elementi di emissione, che, nel caso della Ferriera, potrebbero portare ad eseguire qualche centinaio di misure; inoltre le procedure non prevedono di entrare in aree private né di pretendere dati così dettagliati da chiunque.

Non sono disponibili i dati necessari.

Per la ferrovia si devono conoscere i dati del traffico, sia civile che merci. I dati sui merci non compaiono in alcun orario e sono quindi riservati. Il Piano di risanamento acustico presentato più di 10 anni fa da RFI, non è più attuale ed i dati di potenza sonora non sono riportati.

Non sono disponibili i dati necessari.

Per le strade è necessario conoscere i flussi classificati, per lunghezza dei veicoli, in 8 classi, velocità media oraria sulle 24 ore, e non sui periodi di punta.

I pochi dati disponibili a Trieste, sono stati ottenuti per altri scopi, come la fluidificazione del traffico e non sono utilizzabili in un modello matematico di simulazione della propagazione del suono.

Non sono disponibili i dati necessari.

## 3. CONCLUSIONI

La mancanza di dati ha impedito di iniziare qualunque procedimento di modellizzazione per la propagazione del suono. D'altra parte le numerose misure fatte, forniscono un discreto quadro delle condizioni acustiche attuali di aree della città. Le variazioni di classe acustica, sono state, in questa fase, di modesta entità, anche se le aree sono molto numerose, l'aggregazione non prevede ancora i salti di classe, che sono numerosissimi. Con l'amministrazione saranno concordati i modi per risolvere in modo generale ed equilibrato il problema, nelle fasi successive, fino alla zonizzazione definitiva.

Milano, 3 novembre 2015

Il rappresentante ATI

Dr. Folco de Polzer