

**COMUNE DI TRIESTE**  
**PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA**  
**RAPPORTO AMBIENTALE**

Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 ("Norme in materia ambientale")  
 Allegato I (informazioni da inserire nel rapporto ambientale)  
 Parte II (procedure per la VAS -, per la valutazione d'impatto ambientale VIA e  
 per l'autorizzazione ambientale integrata IPPC)

-----

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE .....	2
2. RIFERIMENTO NORMATIVO .....	2
3. CONTENUTO DEL RAPPORTO PRELIMINARE .....	3
4. I CONTENUTI DEL PIANO .....	6
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE .....	6
6. CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELLE AREE CHE POTREBBERO ESSERE SIGNIFICATIVAMENTE INTERESSATE .....	10
7. ZPS e SIC .....	10
8. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE 13	
9. POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE .....	16
10. MISURE PREVISTE – ALTERNATIVE .....	17
11. MONITORAGGI.....	17

## 1. INTRODUZIONE

Il rapporto ambientale, a corredo della documentazione del Piano di Classificazione Acustica, ha lo scopo di mettere in evidenza gli effetti ambientali della programmazione acustica del territorio. La struttura della normativa è, per questa limitata materia, ridondante, poiché è pensata per poter controllare e limitare eventuali effetti negativi derivanti da una non attenta pianificazione urbanistica. In realtà il Piano acustico ha il preciso scopo di ridurre gli impatti delle diverse sorgenti sonore sulle abitazioni e sui ricettori sensibili quali ospedali, scuole, case di riposo. Riportiamo nel seguito la normativa e gli schemi generali, solo per completezza, anche se in buona parte non trovano specifica applicazione al caso in esame.

## 2. RIFERIMENTO NORMATIVO

Le informazioni da fornire con i rapporti ambientali che devono accompagnare le proposte di piani e di programmi sottoposti a valutazione ambientale strategica sono:

- a) Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b) Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
- c) Caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d) Qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica;
- e) Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- f) Possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli effetti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
- g) Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- h) Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche, o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;
- i) Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano del programma proposto;
- j) Sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Va precisato che, verificando la relazione di non assoggettabilità alla VAS del PCCA, tutta questa parte non pare trovare applicazione al nostro caso. Inoltre, nel momento attuale, esistono solo mappe di classificazione acustica derivata dai dati bruti, senza l'operazione fondamentale di scelta della omogeneizzazione di aree molto più vaste di quelle previste dalla prima fase.

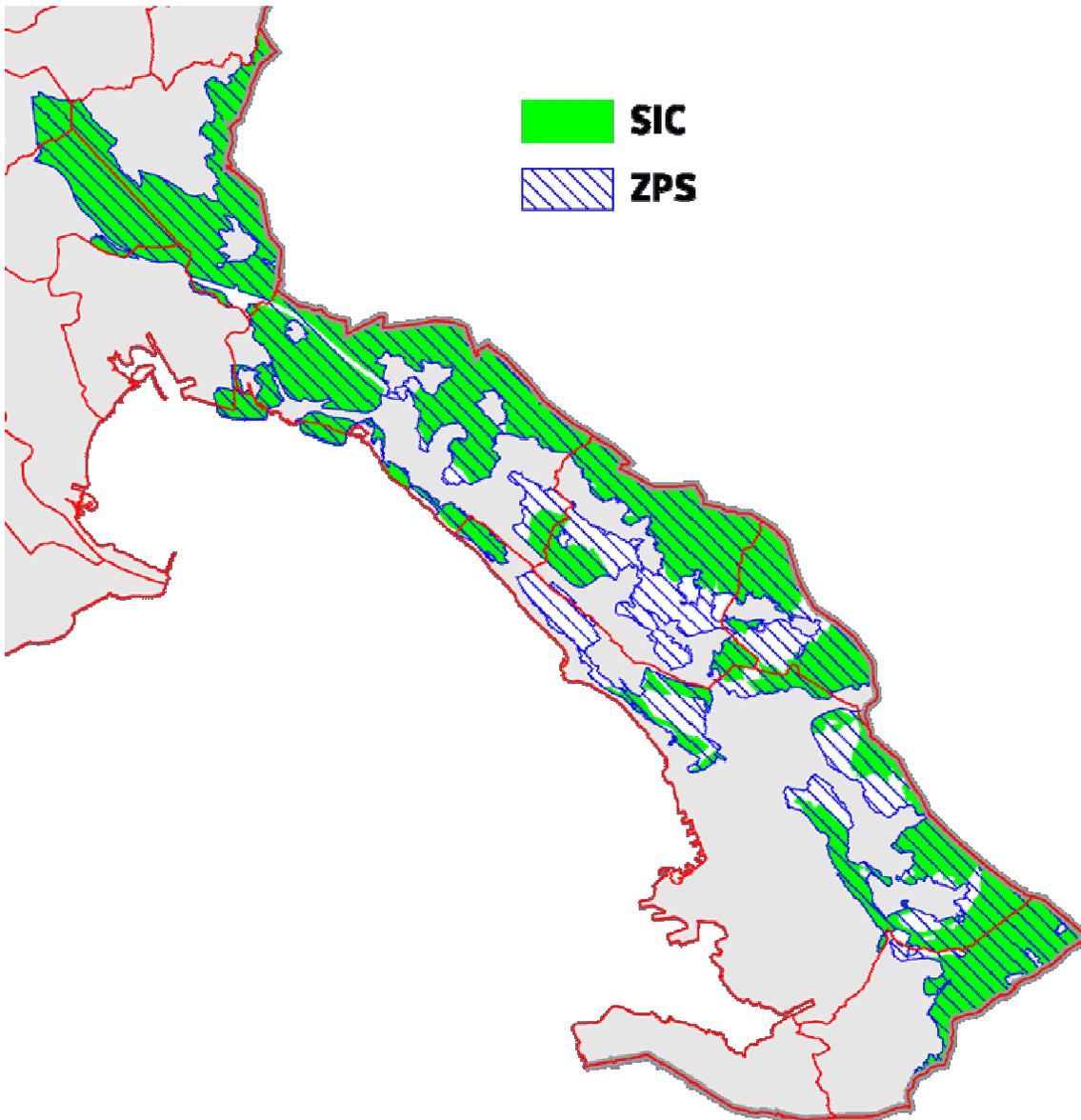
Parrebbe quindi più congruo redigere una integrazione a questo documento, dopo la fase citata di omogeneizzazione, fatte quindi le scelte finali.

### 3. CONTENUTO DEL RAPPORTO PRELIMINARE

- a) Illustrazione dei contenuti. Il Piano acustico parte dallo strumento urbanistico vero e proprio, seguendo le linee guida regionali per la compilazione delle mappe di attribuzione delle classi. In fasi successive si aggregano ed omogeneizzano le diverse aree, per tener conto dei fenomeni di propagazione e decadimento del suono nell'ambiente. Le leggi nazionali forniscono il quadro generale, le definizioni delle classi acustiche, i valori dei limiti per le diverse classi, i legami con le destinazioni d'uso, le definizioni delle categorie delle strade per consentire di delimitare le fasce di pertinenza acustica attorno alle stesse. Gli obiettivi del Piano sono volti ad ottenere la conoscenza delle possibili emissioni delle sorgenti entro un quadro normativo certo, affidando alle normali attività amministrative il controllo dello stato di fatto e delle evoluzioni delle attività potenzialmente rumorose. Infine questo Piano è in relazione gerarchicamente subordinata rispetto al Piano Regolatore ed al Piano del Traffico Urbano. Strumenti questi che stabiliscono le regole per l'evoluzione e lo sviluppo della città.
- b) Lo stato attuale dell'ambiente acustico, che possiamo chiamare "panorama sonoro", è formato essenzialmente dalle emissioni dei veicoli, privati, pubblici pesanti, con effetti diffusi in tutto il tessuto urbano, proporzionalmente alle velocità, ai volumi, al tipo di veicolo, alla morfologia della strada. In aree limitate si verifica l'influenza di sorgenti industriali, come nel caso della Ferriere a della collina di Servola. La corretta verifica dell'adeguatezza delle emissioni ai limiti, sarà possibile solo a Piano approvato, quando cioè le regole saranno fissate. L'amministrazione sceglierà le modalità più opportune. Per i cambiamenti, si utilizzeranno le normali pratiche amministrative, come le richieste di clima acustico previsionale e valutazione d'impatto acustico. Senza l'attuazione del Piano sarà più difficile il corretto contenimento delle sorgenti, poiché la delimitazione delle attuali aree classificate non corrisponde più adeguatamente al nuovo Piano regolatore. Vi potrebbero essere discrasie che ridurrebbero la protezione dei ricettori dall'inquinamento acustico, oppure penalizzerebbero inutilmente l'introduzione di nuove attività produttive.
- c) In linea generale le aree interessate da questo strumento di pianificazione sono tutte, poiché le onde sonore si propagano in modo emisferico, incrociandosi e sommandosi ad onde provenienti da altre sorgenti. Esempio tipico è l'emissione da traffico veicolare che vede sommarsi le emissioni di una strada e quelle delle altre. Le riflessioni multiple tra le pareti degli edifici posti a lato delle strade, fa convergere verso l'alto le onde sonore. Nelle città di pianura o nelle aree con traffico intenso, le terrazze sul lastrico solare subiscono livelli sonori anche molto elevati, che rendono

scarso il loro utilizzo. Qui le aree più specificamente interessate sono quelle adiacenti alle strade di grande comunicazione che sfiorano la città o vi si inseriscono, infine l'area di Servola che si affaccia sulle zone industriali.

- d) Vi è presenza di SIC e ZPS nel territorio di Trieste. Qui di seguito riportiamo in mappa, comprendendo anche altri comuni, poiché le aree hanno uno sviluppo sovra comunale.



Si trovano in aree esterne ovviamente all'abitato principale e richiederanno una scelta, da parte dell'amministrazione, riguardo all'opportunità di assegnare la classe I a tutte, a parte o a nessuna di queste aree. Gli effetti del rumore sugli animali sono pochissimo studiati, perciò ci limitiamo ad alcune considerazioni derivanti da alcune specifiche esperienze, anche se in numero limitato. Anzitutto quasi tutti gli animali sono opportunisti, sanno utilizzare quello che l'ambiente mette a loro disposizione. Sotto ai

ponti autostradali, è frequente la nidificazione dei chirotteri, che privilegiano la protezione rispetto al silenzio. A fianco di molti tratti autostradali è frequente vedere, gazze, falchi, perfino gufi, appollaiati su rami o sulla recinzione, attendendo che un volatile sia colpito da un veicolo e si trasformi in cibo facile da recuperare. Da una verifica effettuata sui tarabusi comuni (migratori presenti nelle risaie ed altre zone umide), stanziati a breve distanza da una centrale termoelettrica da 800 MW, ha mostrato l'invarianza dell'insediamento animale rispetto al funzionamento della centrale.

- e) A livello internazionale troviamo ricerche sugli effetti del rumore ambientale sui cittadini. A partire dai casi più gravi, delle abitazioni sotto le rotte di decollo degli aerei, all'inquinamento da traffico stradale, il più diffuso, ferroviario e, infine da sorgenti specifiche fisse, quindi efficaci in aree circostanti e limitate per dimensione. Per gli aeroporti, caso non presente qui, vi è un decreto specifico che prevede la definizione di zone attorno al perimetro, definite anche in funzione dei decolli, pratiche antirumore che i piloti sono obbligati ad eseguire, tendenza ventennale verso la diminuzione delle emissioni sonore dei motori. Il traffico stradale è stato individuato come principale obiettivo nel tentativo di ridurre le emissioni. Le ricerche che la UE finanzia da almeno 15 anni, riguardano i danni al sonno ed i danni all'apprendimento scolastico. Il più rilevante provvedimento legislativo è stata la emissione di una Direttiva del Parlamento Europeo, per la mappatura del rumore delle strade sopra i 3 milioni di veicoli annui e delle città sopra ai 100.000 abitanti. Lo Stato Italiano l'ha recepita con il d.lgs. 194/05 che prevedeva due tempi di realizzazione per dimensioni dei flussi e delle città, definendo sia le mappature che i Piani d'Azione. I limiti sono quelli fissati da ogni singolo stato.
- f) Gli effetti significativi finora studiati, dei livelli sonori sull'ambiente, riguardano essenzialmente la salute umana. Non tanto per i possibili effetti ototossici, che derivano da esposizione a livelli più elevati, in genere presenti in alcuni luoghi di lavoro, quanto per gli effetti indiretti, causati dalle nostre reazioni ai diversi tipi di rumore. Per descrivere brevemente il fenomeno, le alte frequenze suscitano allarme e contrazioni muscolari in tutto il corpo, mentre le basse frequenze producono ansia, fonte di disturbi al sistema neurovegetativo. In aree con elevati livelli sonori da traffico si ha un aumento della morbilità, del consumo di ansiolitici e di incidenza statisticamente significativa dei disturbi cardiaci. Realizzandosi il Piano acustico, ci si può attendere, nel tempo, una diminuzione dei livelli sonori ambientali, che permetterà di fruire maggiormente e meglio del patrimonio naturale, architettonico, culturale a disposizione dei cittadini e di ottenere una diminuzione della morbilità, con aumento del benessere personale diffuso e diminuzione dei costi a carico del servizio sanitario nazionale.
- g) Misure previste per diminuire gli effetti negativi. Non essendo previsti effetti negativi, non sono previste misure specifiche.
- h) Non sono state sviluppate alternative rispetto alla redazione ed applicazione del Piano. L'unica è la cosiddetta opzione zero, che corrisponde alla non esecuzione del Piano. In questa opzione, i problemi sanitari potrebbero solo peggiorare, in assenza di misure di controllo.
- i) Le misure di controllo periodico sono già previste dalla normativa nazionale, che prescrive la redazione di una relazione sullo stato acustico con periodicità precise. Starà all'amministrazione ed agli organi di controllo eseguire questa parte. Le

variazioni del clima acustico, successivamente alla realizzazione del Piano, si mostreranno nel corso del tempo, e saranno valutabili con misure di lungo periodo. Si ritiene perciò non efficace eseguire misure frequenti, né misure di breve durata, affette da maggiore incertezza del dato. Si ritiene che valutazioni possano essere tratte da misure di una settimana almeno, sempre nella stessa settimana dell'anno, nei punti scelti, con una cadenza triennale o quinquennale.

- j) Questo punto richiede una sintesi non tecnica. Si può riassumere così: il piano intende stabilire limiti acustici più adeguati ai cambiamenti della città, richiede fasi operative successive alla semplice approvazione, dimostrerà la sua utilità nel tempo.

#### 4. I CONTENUTI DEL PIANO

I contenuti del Piano sono ora in una fase provvisoria, durante la fase di aggregazione, omogeneizzazione e risoluzione dei conflitti puntuali in base a criteri di area vasta. Sono quindi in una fase formale che ha seguito le indicazioni delle linee guida regionali, sulla base dei dati forniti dall'amministrazione. La zonizzazione definitiva ci mostrerà più chiaramente i risultati.

Il quadro normativo sul quale poggiano i criteri regionali è il seguente:

- Legge 26 ottobre 1995, n. 447 Legge quadro sull'inquinamento acustico. (GU n.254 del 30-10-1995 - Suppl. Ordinario n. 125 );
- Direttiva 2002/49/CE del parlamento Europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale;
- Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 194 - Attuazione della direttiva 2002/49/CE (GU n.222 del 23-9-2005 );
- Legge regionale 18 giugno 2007, n. 16 Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico;
- Linee Guida di cui alla DGR 463/2009

#### 5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

L'attuale panorama sonoro del territorio triestino è estremamente diverso da una zona all'altra, a causa della vastità del territorio stesso. Anzitutto vi è dall'intorno di infrastrutture di trasporto di rilevante importanza, sia per i rami di attraversamento verso la Slovenia, sia per i tronchi destinati agli scambi di persone, oltre che di merci da e per le strutture produttive e commerciali. Le zone industriali, che un tempo erano sinonimo di emissioni rumorose rilevanti, ora sono caratterizzate da poche sorgenti sonore. Il più delle volte le uniche sorgenti sono i parcheggi dei dipendenti e fornitori, con gli impianti accessori quali compressori, refrigeratori e simili. Il traffico veicolare privato, con quello dei mezzi pubblici, è la sorgente che si insinua in quasi tutte le strade, caratterizzando di fatto il clima acustico diffuso. Nel Piano del traffico si trovano i dettagli. Le frazioni sono, con poche eccezioni, ad una certa distanza dalle grandi infrastrutture e godono di un clima acustico moderato. In termini di pura superficie, prevalgono le aree quiete, boschi, parchi esterni, quasi tutta l'area carsica.

Uno dei sintomi della situazione acustica di un comune, sono le segnalazioni dei cittadini. Questi dati devono però essere interpretati. Le segnalazioni sono rivolte a sorgenti specifiche e puntuali, come l'area industriale di Servola, dei locali pubblici ad orario protratto con permanenza di clienti all'esterno, raramente troviamo segnalazioni riguardanti il rumore da traffico. In termini di pericolosità per la salute, il rapporto andrebbe completamente rovesciato, è il traffico a fornire i livelli più elevati, per il tempo più lungo. E' noto infatti che i danni da rumore sono legati ad una proporzione tra l'energia sonora emessa e la durata dell'emissione. Si riprenderà l'argomento trattando delle deroghe per attività temporanee.

L'elenco e la mappa sotto riportati, chiariscono anche la distribuzione del fenomeno legato ai locali pubblici.

<sup>1</sup>Dati VVUU del Nucleo Polizia Commerciale, relativo agli anni 2013-2014:

040 Social Food, via Rossini 8  
AGROALIMENTARY, via del Pane 8  
BACIUCHI'S, via Marconi 34/a  
BAR BARAONDA, via Flavia 46  
BAR BORSA, via Cassa di Risparmio 2  
BAR CESAR, via Vecellio 5/1  
BAR PICCOLO, via Vecellio 13  
BAR REX, Galleria Protti  
BAR SILVANA, via Papiniano 6  
BAR UNIONE, via Ghirlandaio 22  
BAR UNITA', Capo di piazza Mons. Santin 1  
BORGO SAN QUIRINO, via Diaz 3/b  
BOSRON ETNICO (Circolo), via del Pozzo 16  
BUCA DI SAN FRANCESCO, via S. Francesco 30  
CAFFE' DEL MAR, via S. Nicolò 3  
CHAMPAGNERIA,  
CHIMERINA DI BACCO, via del Pane  
CORTE DEI FRATI, via del Veltro 1  
COSTA Gelateria, viale XX Settembre 24  
COVO DI JAMESON, via Paduina 14  
DA ANGELINA, via Cadorna 14  
DDT (Circolo), via Calderai 8  
DHOME, via della Beccherie 18  
FORAPERFORA, via Diaz 9  
GOLOSONE, via Baiamonti 56  
GRAN BAR ITALIA, piazza Goldoni 6  
GRIP, via S. Giusto 22  
HIDROCITY, via delle Beccherie 1  
IL CPPELLAIO MATTO, via XXX Ottobre 15  
JOIA, via Diaz 1  
LA BOHEME, via San Lazzaro 9/a  
LA PORTIZZA, piazza della Borsa 5/b  
LA PREFERITA, Viale XX SETTEMBRE 29  
LOCALE KEBAB, via Venezian  
MARINA SAN GIUSTO, Molo Venezia 1  
MARINO, via del Ponte 5  
NETTARE DIVINO, via Diaz 6  
OSMIZZETTA, via della Torretta 1  
PAGANINI CAFFE', via Paganini 6  
PINGUINO gelateria, Molo della Pescheria 1  
RISTOCAFFE' PONCHIELLI, via Ponchielli 3  
PURA VIDA, viale XX Settembre 23  
STAZIONE ROGERS, Riva Grumula 14  
SWIM, viale Miramare 265  
TEA ROOM, via Cadorna 2  
(ex) TOR CUCHERNA, via Chiauchiarà 5  
TRATTORIA MAESTRI D'ARME, via Tor Bandena 3

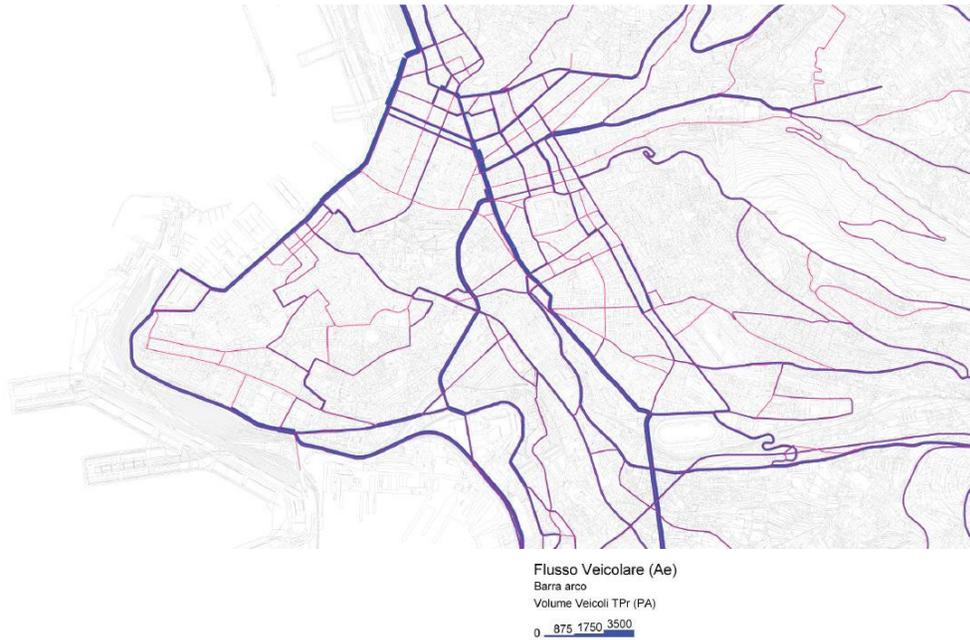
VIALE 39, viale XX Settembre 39/a  
WHITE CAFFE', via Genova 21/a

Qui sotto la collocazione in mappa. Evidente la concentrazione in tre zone specifiche.



Aggiungiamo le tratte stradali interne nelle quali il rapporto tra volume di traffico nell'ora di punta del mattino e le capacità di assorbimento è prossimo o superiore ad uno.

- San'Anastasio - Udine - Corso Cavour - Milano -Valdirivo;
- Carducci - Oriani - D'Annunzio - galleria di Montebello;
- della Ginnastica - Farneto;
- Coroneo - Palestrina -Battisti - Giulia;
- Roma - dei Rittmayer;
- Polonio - Brunner - Canova;
- Bramante - Dell'Istria - Marenzi;
- San Marco



Per quanto attiene allo stabilimento siderurgico di Servola si specifica che, seppur le segnalazioni telefoniche risultino esigue (una nel 6.6.2013 ed una del 24.9.2014), l'inquinamento acustico prodotto dallo stabilimento viene fortemente "sentito" dalla cittadinanza. Si specifica altresì che le emissioni percepite talvolta possono risultare prodotte dagli impianti di sicurezza impiantistici (avvisatori acustici).

## 6. CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELLE AREE CHE POTREBBERO ESSERE SIGNIFICATIVAMENTE INTERESSATE

Le aree immediatamente adiacenti alla ferriera di Servola potranno essere significativamente interessate dai provvedimenti di piano. Sono queste aree localizzate a nord est della ferriera, perimetrate a sud ovest dalla nuova sopraelevata, a nord est dalla via di Servola e a sud est dalla via di Valmaura. La destinazione urbanistica prevalente è quella residenziale, la dimensione indicativa di 23 ettari, caratterizzata da tipologie edilizie intensive nella fascia perimetrale (BO2 e BO3 – città degli oggetti) e meno intensive nella zona centrale (Bg4 – città dei giardini). Due sono le principali sorgenti di rumore che immettono in tale area, la ferriera di Servola e la nuova sopraelevata. Da quest'ultima tale zona è attualmente difesa da barriere fonoassorbenti.

## 7. ZPS e SIC

Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2). Soggetti privati possono essere proprietari dei siti Natura 2000, assicurandone una gestione sostenibile sia dal punto di vista ecologico che economico.

La Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura. Alle aree agricole, per esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate per la cui sopravvivenza è necessaria la prosecuzione e la valorizzazione delle attività tradizionali, come il pascolo o l'agricoltura non intensiva. Nello stesso titolo della Direttiva viene specificato l'obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, ecc.).

Un altro elemento innovativo è il riconoscimento dell'importanza di alcuni elementi del paesaggio che svolgono un ruolo di connessione per la flora e la fauna selvatiche (art. 10). Gli Stati membri sono invitati a mantenere o all'occorrenza sviluppare tali elementi per migliorare la coerenza ecologica della rete Natura 2000.

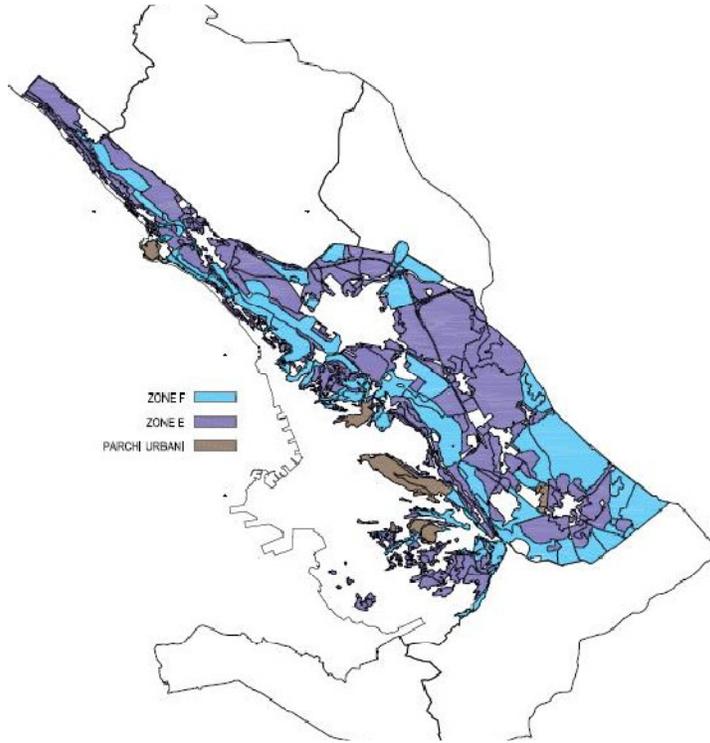
Ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del DM 17 ottobre 2007, le Zone di Protezione Speciale (ZPS) sono formalmente designate al momento della trasmissione dei dati alla Commissione Europea e, come stabilito dal DM dell'8 agosto 2014 (GU n. 217 del 18-9-2014) (pdf, 149 KB), l'elenco aggiornato delle ZPS deve essere pubblicato sul sito internet del Ministero dell'Ambiente



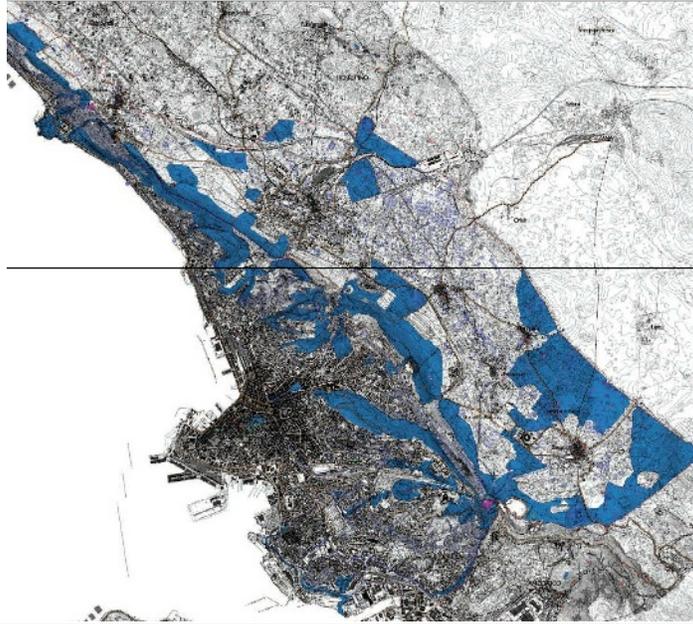
ZPS presenti nella provincia di Trieste: Aree carsiche della Venezia Giulia – IT3341002  
Fonte: sito internet Ministero dell'Ambiente – aggiornamento: ottobre 2014

Sulla base delle liste nazionali proposte dagli Stati membri, la Commissione Europea adotta, con una decisione per ogni regione biogeografica, una lista di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) che diventano parte della rete Natura 2000. Il 7 novembre 2013 la Commissione Europea ha approvato l'ultimo (il settimo) elenco aggiornato dei SIC per le tre regioni biogeografiche che interessano l'Italia, alpina, continentale e mediterranea rispettivamente con le Decisioni 2013/738/UE, 2013/741/UE e 2013/739/UE. Tali Decisioni sono state redatte in base alla banca dati trasmessa dall'Italia ad ottobre 2012.  
- See more at: <http://www.minambiente.it/pagina/liste-dei-sic#sthash.wzhr5lhx.dpuf>

Di seguito una sintesi grafica del complesso Sistema ambientale e del paesaggio definito dal nuovo PRGC formato da due grandi componenti: i presidi ambientali (aree di maggior pregio ambientale sostanzialmente coincidenti con le zone F) e il mosaico ambientale (Carso e Cigione costituito da aree agricole e boschi stabili nonché elementi di carattere paesaggistico puntuali o lineari sostanzialmente coincidenti con le zone E). Il sistema è completato dai Parchi Urbani. Obiettivo del piano è dare continuità al sistema attraverso i corridoi ecologici. Il PCCA persegue come obiettivo il contenimento della immissione in tali zone all'interno della classe acustica II



Presidi ambientali (zone F) – mosaico ambientale (zone E)



Carta dei valori che riconosce sul territorio i corridoi ecologici.

#### 8. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE

La Comunità Economica Europea ha introdotto il PAA (programma d'Azione per l'Ambiente) come strumento quadro per la programmazione degli interventi a difesa dell'ambiente con orizzonte pluriennale.

Nel tempo si sono succeduti 7 PPA:

- I PPA 1974 - 1975;
- II PPA 1977 - 1981;
- III PPA 1982 - 1986;
- IV PPA 1987 - 1992;
- V PPA 1992 - 2000;
- VI PPA 2002 - 2012;
- VII PPA individua obiettivi da realizzare entro il 2020.

Analizziamo in sintesi gli obiettivi (sempre riferiti al tema dell'inquinamento acustico) definiti dagli ultimi due programmi d'azione anche in ragione del fatto che il settimo programma parte dalla constatazione che, pur essendo ultimato l'intervallo temporale di riferimento del sesto programma, molte delle cose con esso programmate non sono ancora state ultimate e conservano tuttora validità strategica.

##### VI PPA 2002 - 2012 - "Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta"

quattro settori d'intervento prioritari: 1) cambiamento climatico, 2) natura e biodiversità, 3) ambiente e salute, 4) gestione delle risorse naturali e dei rifiuti;

l'obiettivo proprio del terzo settore (ambiente e salute) recita: pervenire a una qualità ambientale tale da non dar adito a conseguenze o a rischi significativi per la salute

umana. Il proposito collegato (strettamente attinente il tema dell'inquinamento acustico) è adottare ed applicare la direttiva sull'inquinamento acustico.

Quest'ultima (2002/49/CE), definisce un approccio comune (Comunitario) per evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale. L'approccio si fonda sulla determinazione dell'esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica realizzata sulla base di metodi comuni, sull'informazione del pubblico e sull'attuazione di piani di azione a livello locale. Questa direttiva fornisce anche una base per lo sviluppo di misure comunitarie relative alle principali sorgenti di rumore.

La direttiva mira a combattere il rumore cui sono esposte le persone nelle zone edificate, nei parchi pubblici o in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle zone silenziose in aperta campagna, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili al rumore. Non si applica al rumore generato dalla persona esposta stessa, dalle attività domestiche o dal vicinato, né al rumore sul posto di lavoro o a bordo dei mezzi di trasporto o dovuto ad attività militari svolte nelle zone militari.

La direttiva definisce:

- il descrittore acustico usato per qualificare il disturbo legato alla esposizione al rumore, nonché il descrittore acustico notturno legato ai disturbi del sonno;
- i requisiti minimi della mappa acustica strategica per la determinazione globale dell'esposizione al rumore in una zona esposta a varie sorgenti di rumore e per la definizione di previsioni generali per questa zona;

e introduce i piani d'azione. Questi piani mirano a gestire i problemi di inquinamento acustico e i relativi effetti, compresa, se necessario, la loro riduzione.

Infine, il decreto si preoccupa della divulgazione dell'informazione e della partecipazione pubblica alla redazione dei piani d'azione prescrivendo la tipologia degli elaborati che dovranno rappresentare dati di analisi e proposte di piano funzionali alla consultazione pubblica e all'esame dei risultati.

Il recepimento della direttiva in Italia ha prodotto il D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 194: (Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale). Tale decreto non annulla le disposizioni introdotte dalla Legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447.

il nuovo PPA (VII - «vivere bene entro i limiti del nostro pianeta») individua nove obiettivi prioritari da realizzare entro il 2020 (punto 1. Art. 2 della Decisione n. 1386/2013/UE del parlamento europeo e del consiglio del 20 novembre 2013 su un programma generale di azione dell'unione in materia di ambiente fino al 2020). I primi tre (obiettivi 1, 2 e 3) sono obiettivi che attengono alle "priorità tematiche", i seguenti quattro (obiettivi 4, 5, 6 e 7) sono obiettivi definiti del "quadro di sostegno" gli ultimi due (obiettivi 8 e 9) sono obiettivi che attengono alle modalità con le quali "affrontare le sfide a livello locale, regionale e globale".

Vale la pena riportare il testo del punto 1. Dell'allegato alla Decisione per una migliore comprensione della visione che ha ispirato la Commissione europea:

La seguente visione per il 2050 intende ispirare le azioni che saranno realizzate entro il 2020 e oltre tale data.

Nel 2050 vivremo bene nel rispetto dei limiti ecologici del nostro pianeta. Prosperità e ambiente sano saranno basati su un'economia circolare senza sprechi, in cui le risorse

naturali sono gestite in modo sostenibile e la biodiversità è protetta, valorizzata e ripristinata in modo tale da rafforzare la resilienza della nostra società. La nostra crescita sarà caratterizzata da emissioni ridotte di carbonio e sarà da tempo sganciata dall'uso delle risorse, scandendo così il ritmo di una società globale sicura e sostenibile.

Tra gli obiettivi attinenti le “priorità tematiche”, il terzo (Obiettivo prioritario 3: proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni legate all'ambiente e da rischi per la salute e il benessere) affronta in tre passaggi l'argomento inquinamento acustico:

Affrontare il problema dell'inquinamento alla radice rimane una priorità e l'attuazione della direttiva sulle emissioni industriali comporterà un'ulteriore riduzione delle emissioni generate dai principali settori industriali. Il raggiungimento degli obiettivi stabiliti nella tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti aumenterà anche la mobilità sostenibile nell'Unione, contrastando così un'importante fonte di inquinamento acustico e atmosferico a livello locale.

Dai dati disponibili riguardo all'esposizione media a lungo termine risulta che il 65 % degli europei che vivono in grandi zone urbane è esposto a livelli elevati di rumore (per «livelli elevati di rumore» si intendono quelli superiori a 55dB Lden e a 50dB Lnight.) e che più del 20 % è esposto a livelli di rumore notturno che hanno spesso effetti negativi per la salute.

Al fine di proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni legate all'ambiente e da rischi per la salute e il benessere, entro il 2020 il 7° PAA garantisce:

- b) una significativa riduzione dell'inquinamento acustico nell'Unione che lo avvicini ai livelli raccomandati dall'OMS;
- g) il conseguimento di progressi decisivi nell'adeguamento agli impatti dei cambiamenti climatici. A tal fine è necessario, in particolare:
  - ii. dare attuazione alla politica dell'Unione sull'inquinamento acustico già oggetto di revisione, in base alle più recenti conoscenze scientifiche, e intraprendere misure per affrontare il problema dell'inquinamento acustico alla radice, includendo miglioramenti a livello della progettazione urbana;

Tra gli obiettivi attinenti le “modalità con le quali “affrontare le sfide a livello locale, regionale e globale”, l'ottavo (Obiettivo prioritario 8: migliorare la sostenibilità delle città dell'Unione) affronta in un passaggio l'argomento inquinamento acustico:

La maggior parte delle città deve affrontare un insieme di problemi ambientali di base simili, che comprendono la qualità dell'aria, i livelli di rumore alti, la congestione del traffico, le emissioni di gas a effetto serra, la perdita e il degrado della biodiversità, la scarsità d'acqua, le alluvioni e tempeste, la scomparsa degli spazi verdi, i siti contaminati, le aree industriali dismesse e una gestione inadeguata dei rifiuti e dell'energia. Contemporaneamente, le città dell'Unione sono all'avanguardia nello stabilire norme per la sostenibilità urbana e spesso esplorano soluzioni pionieristiche per affrontare le sfide ambientali (81), anche per l'efficienza nell'uso delle risorse e l'economia verde attinenti alla strategia Europa 2020. Un numero sempre maggiore di città europee sta mettendo la sostenibilità ambientale al centro delle proprie strategie di sviluppo urbano.

La base di partenza della direttiva di settore e delle argomentazioni programmatiche contenute nei programmi citati è il riconoscimento che l'inquinamento acustico nelle aree urbane è un problema collegato in modo preponderante al traffico motorizzato e al comparto industriale. La soluzione strutturale individuata, per lo meno per le colleganze

con il traffico, è il progressivo perseguimento di uno scenario caratterizzato da mobilità sostenibile, attraverso una comune e orientata pianificazione dei trasporti e attraverso la ricerca, il collaudo e la produzione di veicoli "ecologici". Nel contesto che stiamo analizzando (al netto del tema che affronta le problematiche connesse alla progettazione, collaudo, produzione e commercializzazione di veicoli elettrici) questo significa sostanzialmente, ridurre il volume di veicoli motorizzati in area urbana a favore del trasporto pubblico e ciclabile. Più precisamente, attraverso il riconoscimento della funzione delle singole tratte che compongono la rete stradale urbana e extraurbana, convogliare il traffico di attraversamento - allontanamento e avvicinamento su percorsi specializzati creando le condizioni per la realizzazione di isole ambientali urbane. Il tema è molto complesso e articolato e questa non è la sede per svilupparlo appieno. Basti pensare al ruolo che nella città di Trieste hanno i motocicli, affatto particolare in ragione della morfologia della Città, nonché alle particolari condizioni climatiche che, unitamente alla morfologia, rendono il trasporto su velocipede (così viene indicata la bicicletta nel Codice della Strada) sostanzialmente impraticabile.

Rimane questo forte legame della immissione di inquinamento acustico con le caratteristiche funzionali della rete. Legame che, non solo le direttive e gli approfondimenti della UE ma anche la legislazione nazionale e, soprattutto, regionale hanno riconosciuto collegando il Piano Comunale di Classificazione Acustica al Piano Urbano di Traffico.

Una delle preoccupazioni (meglio dire occupazioni) nel corso della redazione del piano è quella dunque di riscontrare (e dunque non contraddire) nelle diverse fasi il disegno infrastrutturale in termini di funzionalità della rete riconosciuto dal Piano Urbano di Traffico vigente.

Il contrasto all'inquinamento acustico prodotto dal comparto dell'industria (nella fattispecie soprattutto la ferriera di Servola) è di altra natura. Diremo non collegato ad un utilizzo esteso del territorio (come nel caso della rete infrastrutturale) e originato da sorgenti fisse e non mobili (è vero anche che tale area è origine e destinazione di traffico pesante e non). L'ambiente da proteggere è di tipo urbano e localizzato sulla mappa. Il tipo di prescrizioni di piano emergeranno nel corso dei lavori, in questa sede (punto e - obiettivi di protezione ambientale) è pertinente evidenziare la coerenza dei principali "bersagli" del PCCA della Città con i pronunciamenti provenienti dalla UE.

Infine, il PCCA persegue anche l'obiettivo di proteggere l'ambiente non edificato del territorio comunale. Questo tema richiama il grande progetto europeo di salvaguardia degli habitat e delle biodiversità in modo da rafforzare il carattere di resilienza dell'ambiente. Lo strumento di protezione proprio del PCCA è la classifica acustica delle zone coinvolte (SIC e ZPS) e le collegate azioni finalizzate a garantire il non superamento dei limiti di immissione nelle stesse.

## 9. POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il rapporto ambientale preventivo non può analizzare gli effetti che uno specifico provvedimento ha sull'ambiente poiché in questa fase nessun provvedimento può essere definito. A priori è possibile solo riconoscere in termini generali quale tipologia di provvedimento può avere degli effetti significativi sull'ambiente. In particolare la difesa passiva dalla immissione sonora. Tale provvedimento può avere un impatto sul paesaggio (urbano) e sul patrimonio culturale. Allo stato non è possibile prevedere se il piano prescriverà un tale provvedimento, dunque è possibile solo rimandare la valutazione alla fase successiva la definizione dell'insieme dei provvedimenti. Più efficaci nel lungo

periodo sono gli interventi sulle sorgenti sonore stesse, da dettagliare nella relazione finale.

#### 10. MISURE PREVISTE – ALTERNATIVE

Analoghe considerazioni valgono per le previsioni sulle misure di mitigazione, che saranno il frutto di elaborazioni e valutazioni che saranno eseguite nelle fasi successive di elaborazione del PCCA.

#### 11. MONITORAGGI

Si è già detto sulla lentezza dei cambiamenti sensibili del panorama sonoro di un'area. I monitoraggi potranno avere un scansione dilatata nel tempo. La durata delle misure di controllo è un elemento importante per l'accuratezza del dato, perciò si indica una durata minima di una settimana, costante nel tempo e nello spazio, con una distribuzione geografica da stabilire successivamente, proprio in conseguenza delle elaborazioni future.

Milano, 14 aprile 2015  
Per l'ATI, il capofila (legale rappresentante)  
Dr. Folco de Polzer