

**COMUNE DI TRIESTE**

**PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA  
RAPPORTO AMBIENTALE  
ASSOGGETTABILITA' A VAS  
RELAZIONE DI ESCLUSIONE**

SOMMARIO

1. RAGIONI PER UNA VAS
2. ELEMENTI CHE INFLUENZANO I LIVELLO SONORI
3. I PRECEDENTI GIURIDICI
4. POSSIBILI EFFETTI ACUSTICI DEL PCCA.
5. CONCLUSIONI

Milano, 30 marzo 2015

Per l'ATI

Dr. Folco de Polzer

## 1. RAGIONI PER UNA VAS

La Valutazione Ambientale Strategica è uno strumento di previsione che ci permette di stabilire le conseguenze degli atti di programmazione, sull'evoluzione della città e sulla vita dei cittadini. Deve perciò essere uno strumento che identifica le variabili presenti nella società, le cause che influenzano le variabili, il peso di queste cause, per giungere alla determinazione di eventuali limiti da porre alla pianificazione e/o ai rimedi utili alla soluzione di future conseguenze negative sul piano ambientale. Si può riassumere affermando che il ruolo della valutazione strategica è essenzialmente protettivo.

Va tenuto presente che già il Piano strutturale generale del territorio comunale, è accompagnato dallo strumento della VAS, che esegue l'analisi generale delle conseguenze di quanto previsto nel PRGC. La VAS, tipicamente, si occupa delle più diffuse forme d'inquinamento, quali quelle dell'aria e dell'acqua, mentre la parte acustica rimane in genere sullo sfondo.

Ricordiamo anche che il Piano di classificazione acustica del territorio comunale, ha le sue origini nelle scelte urbanistiche, adattate per dimensione e condizioni reali, alle situazioni specifiche dei diversi comuni. E' dal Piano Regolatore che si può dedurre la necessità (o meno) di eseguire una ricerca specifica sulle conseguenze che il completamento del Piano Regolatore potrà avere sul clima acustico della città.

Si tenga conto che lo strumento strettamente urbanistico, effettua le sue scelte su aree non sempre di grandi dimensioni, spesso definite dai confini catastali, per ragioni adeguate all'uso di quella normativa. Inoltre la vicinanza tra aree a destinazione d'uso diversa, non trova ostacoli teorici particolari, se non la necessità di equilibrio interno complessivo della pianificazione urbanistica. Infatti, i piani di molte città definiscono aree multifunzionali, che contengono residenze, attività varie, scuole e commercio. Ciascuna di queste categorie potrebbe stare in aree a diversa classificazione acustica. La caratterizzazione rigida delle aree secondo puri criteri funzionali, porterebbe ad una estrema parcellizzazione delle aree classificate. Si verificherebbe anche un consistente numero di salti di classe tra aree adiacenti, che richiederebbero, in via teorica un ampio numero di piani di Risanamento.

La definizione delle aree acustiche, deve invece tenere conto del fenomeno fisico che intende regolare: la generazione dei suoni e la loro propagazione nell'ambiente. Il livello sonoro decade durante la propagazione, in funzione, in prima approssimazione, della distanza dalla sorgente.

Si esamina la condizione attuale del territorio comunale, che presenta una separazione tra le zone a bosco e parco con l'edificato. Relativamente poche sono le abitazioni sparse, grazie al controllo attuato sugli insediamenti abusivi.

La parte industriale non prevede sviluppi tali da aumentare in modo consistente le possibili sorgenti sonore. Le sorgenti possibili, come quelle derivanti dal ricondizionamento della Ferriera di Servola, saranno agevolmente tenute sotto controllo dalle procedure autorizzative ambientali quali le Valutazioni d'impatto acustico per i nuovi impianti. Questi dovranno rispettare sia i limiti di zona che il criterio differenziale, quindi non sono prevedibili aumenti dei livelli sonori ambientali.

Per la parte predominante, dell'edificato consolidato, non è previsto alcun aumento dei flussi di traffico, anzi le trasformazioni contenute nel Piano del Traffico, prefigurano delle riduzioni.

Per quanto riguarda invece le scelte di classificazione delle varie aree, tipiche del PCCA in corso, esse sono in gran parte guidate dall'esistente, piuttosto che dai progetti futuri. Questo avviene per almeno due ragioni. La prima deriva dalla stringente procedura indicata dalla Regione, procedura che si appoggia a fattori essenzialmente socio - urbanistici. La seconda, che sarà più visibile dopo la fase di omogeneizzazione delle aree e relative scelte generali, comporterà aree di ampie dimensioni che, pur mediando, rappresenteranno l'esistente.

## 2. ELEMENTI CHE INFLUENZANO I LIVELLI SONORI

I livelli sonori ambientali, sono prodotti da una serie di sorgenti sonore, la cui rilevanza energetica è molto differenziata.

Negli agglomerati urbani, il traffico veicolare, privato e pubblico, costituisce la sorgente di gran lunga prevalente. Risulta chiaro che la regolazione dei flussi, la definizione di zone 30, di aree pedonali, di divieti d'accesso ai mezzi pesanti, organizzazione dei semafori, nuove viabilità esterne all'abitato, costituiscono alcuni degli interventi che possono influenzare la produzione di livelli sonori da traffico. Il traffico è composto da sorgenti mobili, quindi la loro efficacia energetica si esplica in tutte le parti di territorio nelle quali possono trovarsi. I valori di emissione dei singoli veicoli, sono fissati da direttive europee, che vengono rinnovate periodicamente, riducendo man mano i valori di emissione dei veicoli di nuova omologazione. Le amministrazioni possono quindi intervenire sulla distribuzione dei flussi e, in misura ridotta, sulla velocità di transito.

In secondo piano vi sono, nel territorio comunale, sorgenti industriali. Queste sono sorgenti fisse, quindi efficaci nell'intorno di un'area precisa, e, di conseguenza, relativamente meno difficili da controllare. I meccanismi autorizzativi per nuove

attrezzature ed impianti, sono strumenti adeguati per ottenere il rispetto dei limiti fissati dalla normativa nazionale e locale.

Altre sorgenti sonore, man mano di maggiore importanza, sono gli impianti civili, quali condizionatori di importanti dimensioni, specialmente quelli destinati a servire interi stabili di uffici, od anche, in alcuni casi, impianti di singole abitazioni.

Si deduce da quanto esposto, che gli interventi in previsione negli strumenti urbanistici, in condizione di modificare i livelli sonori ambientali, sono quelli che creano nuove importanti infrastrutture, rilevanti aree a vocazione commerciale che possano creare traffico indotto, quartieri interi con ampie aree a destinazione uffici. Va anche detto che la fase autorizzativa di questi interventi, comprende la redazione di Valutazioni d'impatto acustico. Esse dovranno contenere, oltre all'analisi di tutte le possibili sorgenti dirette od indirette, le indicazioni degli interventi, eventualmente necessari per ottenere il rispetto dei limiti acustici.

### 3. I PRECEDENTI GIURIDICI

La richiesta della legge regionale di redigere una relazione che sia in grado di valutare se lo strumento del Piano di Classificazione Acustica debba essere sottoposto a VAS oppure no, ci porta, per affrontare compiutamente la questione, ad esaminare con attenzione i precedenti giuridici in materia di assoggettabilità a VAS dei Piani di Classificazione Acustica Comunale.

A nostra conoscenza, vi è stata una VAS acustica sperimentale, collegata al piano strutturale di Firenze, diversi anni fa. Si era trattato di una scelta autonoma dell'amministrazione, per verificare se le variazioni previste nel piano urbanistico, potessero produrre rilevanti variazioni nei livelli sonori ambientali. I calcoli eseguiti con modello matematico, mostravano variazioni intorno ad 1 dB, in una condizione ambientale, di traffico, di dimensioni della città, diversa dal caso di Trieste. Il punto che aveva spinto l'Amministrazione ad effettuare quei test, era la creazione di un tram ad alta capacità, che avrebbe collegato il centro ad aree nelle quali si prevedeva lo spostamento di importanti centri d'attrazione, quali, Tribunale, Università, Ospedale. Nulla del genere si trova nelle previsioni urbanistiche di Trieste.

A margine della parte formale, l'indagine aveva mostrato variazioni dei livelli sonori che raggiungevano al massimo +/- 1 dB, valore che si trova all'interno del margine di accuratezza del sistema misure / modello matematico previsionale.

Altro tipo di precedente riguarda il Comune di Orio al Serio, dove un parere del PIM (Piano intercomunale milanese) indicava la necessità di VAS per il Comune di Orio al Serio. Nel territorio di questo comune si trova il terzo aeroporto dell'area di Milano, dedicato ai voli low-cost ed ai trasporti merci. Gli atterraggi ed i decolli insistono sul territorio dello stesso comune e di altri circostanti. Il Piano di classificazione delle aree dell'intorno aeroportuale, è gerarchicamente superiore rispetto ai piani comunali e di questo il Comune di Orio non aveva tenuto abbastanza conto. Per riassumere, non aveva considerato gli effetti di un piano del quale non ha il controllo, essendo altri i luoghi deputati alla sua approvazione.

La commissione che redige ed approva tale piano, vede la presenza di altri soggetti oltre ai comuni sorvolati, quindi il risultato non è interamente tra le competenze del comune sorvolato, che è solo uno dei numerosi attori che contribuiscono al risultato finale.

Nel previsioni di sviluppo del territorio del comune di Trieste, non vi sono analogie con le situazioni descritte.

#### 4. POSSIBILI EFFETTI ACUSTICI DEL PCCA.

Le regole che il Piano acustico stabilisce, riguardano la delimitazione delle aree, la gestione delle pratiche edilizie, di spettacolo, di emissione di suoni da parte dei soggetti che gestiscano attività potenzialmente emettitrici di suoni, verso l'ambiente esterno, in particolare verso le abitazioni.

Alcune delle sorgenti presenti, le infrastrutture di trasporto, sono sottoposte a limiti derivanti da decreti specifici, fissati direttamente dallo Stato. Sono inoltre esentati dal rispetto del criterio differenziale, come gli impianti a ciclo continuo.

Questa condizione limita le possibilità d'intervento dei Comuni. Inoltre gli effetti delle emissioni delle infrastrutture sono al di fuori delle possibilità di controllo dei comuni.

Fanno eccezione le strade di categoria E ed F, i cui limiti sono fissati dai comuni.

Si pone ora la questione: quali iniziative conseguenti all'approvazione del PCCA, possono far aumentare i livelli sonori emessi?

In base a quanto esposto sopra, non sono state rintracciate operazioni, programmi od intenzioni, che possano in alcun modo portare ad un aumento dei livelli sonori.

Al contrario, sia quanto descritto nel PRG, sia quanto presente nelle norme che regolano il PCCA, si ritrovano elementi volti alla diminuzione delle emissioni sonore, sia da traffico sia da altre attività.

## 5. CONCLUSIONI

Dall'esame della documentazione esistente, dai documenti noti derivanti dal piano urbanistico, dall'evidenza della normativa , non si ritrova alcun elemento che possa portare ad un aumento dei livelli sonori ambientali.

Anzi, tutto il procedimento di elaborazione, approvazione, gestione del PCCA, è indirizzato alla diminuzione dei citati livelli.

Di conseguenza si ritiene che questo strumento di pianificazione non sia assoggettabile alla Valutazione Ambientale Strategica.