

PARERE SUL PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO DEL COMUNE DI SASSUOLO

Esaminata la documentazione trasmessa:

1. Relazione illustrativa del piano di risanamento acustico e relative Tavole
2. Relazione illustrativa dei monitoraggi acustici eseguiti nel territorio comunale e relative Tavole e Allegati

si esprimo le seguenti considerazioni.

Si osserva, innanzitutto, che l'Amministrazione comunale ha scelto, in assenza di specifici richiami normativi entro cui gli interventi di mitigazione acustica dovranno essere attuati, di fare riferimento a quanto stabilito dal DM 29/2000 per i Piani di contenimento e abbattimento del rumore delle infrastrutture di trasporto, ossia ad un periodo di 15 anni. Sono comunque state definite delle priorità di intervento, in base a punteggi calcolati secondo i criteri proposti dalla regione Liguria (LR 12/1998), in assenza di disposizioni specifiche per la Regione Emilia Romagna. A partire dagli interventi risultanti prioritari, sono stati definiti degli step temporali di attuazione: entro 2, 5, 8, 12 e 15 anni dall'approvazione del Piano di risanamento acustico.

Nei casi in cui vi fosse la disponibilità finanziaria per anticipare la realizzazione delle opere previste dal Piano, se ne auspica l'attuazione, al fine di sanare, nel minor tempo possibile, le situazioni di criticità riscontrate, in particolare in relazione agli interventi meno onerosi, quali le modifiche alla viabilità.

Si rammenta inoltre che, poiché molte opere mitigative riguardano la stesa di asfalti fonoassorbenti, sarà indispensabile, al fine di mantenerne sempre una efficacia adeguata, provvedere ad una loro corretta manutenzione; eventuali sostituzioni di parti danneggiate dovranno sempre essere svolte con asfalti di uguale qualità.

Si richiede infine di poter verificare le tempistiche previste, mediante comunicazione ad Arpae degli interventi attuati; la comunicazione dovrà essere corredata da un eventuale collaudo acustico delle opere di mitigazione.

Rispetto a quanto presentato nell'ambito della classificazione acustica comunale, nella documentazione pervenuta sono stati integrati i monitoraggi ambientali: risultano così indagate tutte le aree che erano state evidenziate come di potenziale conflitto nello stato di fatto.

La documentazione risulta complessivamente esaustiva e le situazioni di criticità, con le contestuali azioni mitigative, vengono ben argomentate.

Di seguito si riporta nel dettaglio quanto proposto dall'Amministrazione Comunale per risolvere le situazioni di superamento dei limiti e le relative osservazioni e richieste di Arpae.

Istituti scolastici

Relativamente al rispetto del limite diurno della Classe I (50 dBA), in 21 istituti è stato riscontrato un superamento all'interno dell'area esterna di pertinenza della struttura. L'Amministrazione comunale ha scelto di sanare asili nidi e scuole materne, dove la fruizione delle aree gioco esterne è parte integrante dell'attività

didattica, perseguendo l'obiettivo dei 52 dBA. Per tutti gli istituti scolastici, è stato comunque verificato l'isolamento acustico nelle aule a finestre chiuse, in modo che venissero rispettati i 45 dBA fissati dal DPR 142 art.6, comma 2. Viene dichiarato che tale valore è garantito in tutte le strutture. Una possibile criticità è stata riscontrata solo per la scuola secondaria di 1° grado Ruini, nella quale il valore in interno è risultato prossimo al limite e dove sono stati evidenziati, a differenza degli altri istituti scolastici, serramenti obsoleti. Si concorda sulla necessità di provvedere alla sostituzione degli infissi.

Prendendo a riferimento l'obiettivo di qualità di 52 dBA presso le aree di pertinenza esterne di scuole materne e asili nido, sono risultate essere 6 le scuole da risanare: scuole materne Walt Disney (Via Pisano), Peter Pan (Via Ticino), Rodari (Via Indipendenza), Gesù Bambino (Via S.S. Consolata) e asili nido S. Agostino (Via Udine) e S. Carlo (Viale S. Marco). Non è chiara l'esclusione dell'asilo nido "Il Girotondo", nella cui area di gioco esterna sono stati rilevati 53.5 dBA e a cui viene assegnata, nella documentazione, una Classe III invece che una Classe I; si richiede di meglio specificare questa scelta.

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione proposti:

- Scuole materne Walt Disney (Via Pisano) e Rodari (Via Indipendenza): tra le due soluzioni di barriere acustiche presentate, si ritiene che per entrambe le scuole sia preferibile l'ipotesi 1, in quanto la relativa barriera garantisce una maggior estensione delle aree con livelli al di sotto del limite normativo di 50 dBA all'interno degli spazi esterni adibiti al gioco.
- Scuola materna Peter Pan (Via Ticino): nonostante l'inserimento della barriera, in tutta l'area giochi i livelli acustici rimangono sopra i 50 dBA. La posizione particolarmente sfavorevole della struttura sembrerebbe rendere necessaria una sua delocalizzazione; l'Amministrazione comunale, dichiara comunque essere prevista la chiusura della scuola entro 5 anni.
- Scuola materna Gesù Bambino (Via S.S. Consolata): si dichiara l'impossibilità di individuare concreti interventi di mitigazione, vista la lontananza delle arterie stradali e il fatto che esse risultano già con asfalto assorbente (Via Circonvallazione) o limite di 30 km/h (Via Montanara). In realtà, i confini dell'area gioco non sembrano particolarmente distanti da Via Circonvallazione; si richiede pertanto di valutare l'efficacia di una barriera lungo il lato dell'area cortiliva che si affaccia su questa arteria.
- Asili nido S. Agostino (Via Udine) e S. Carlo (Viale S. Marco): per il primo viene prevista una barriera che si dichiara garantire dei livelli acustici intorno ai 51 dBA; non vengono però riportate le mappe dei livelli nell'area cortiliva restituite dal modello di simulazione. Per il secondo, si propongono due soluzioni alternative: una barriera antirumore, che si dichiara riduca i livelli intorno a 50 dBA (anche in tal caso non vengono però riportate le mappe dei livelli nell'area cortiliva restituite dal modello di simulazione), e interventi di rallentamento nelle arterie limitrofe alla scuola, che risultano però meno efficaci acusticamente. Si ritiene che sia necessaria la barriera, ma si suggerisce di prendere in considerazione anche la possibilità di rallentare il traffico come misura aggiuntiva e non alternativa.

Aree residenziali in Classe II adiacenti a fasce stradali in Classe IV

Aree residenziali adiacenti alla circonvallazione sud-est

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione proposti:

- Via Circonvallazione S/E, curva di raccordo tra i tratti a sud ed est dell'abitato: le barriere in previsione dovrebbero garantire il rispetto del limite pari a 70 dBA diurno e 60 dBA notturno fissato dal DPR 142/2004 per strade di tipo Da, relativamente al primo fronte edificato e al primo piano degli edifici (a 4 metri). Si dichiara che per i piani più alti potrebbe non esserci il rispetto dei 60 dBA notturni; si richiede di meglio indicare gli edifici in cui potrebbe esserci il superamento e di valutarne

l'entità ai vari piani abitativi.

- Via Circonvallazione tratto ad est dell'abitato: sono previsti diversi interventi (asfalto drenante-fonoassorbente con polverino di gomma, rivestimento fonoassorbente dei muri in cemento del sottopasso, inserimento di una barriera acustica a protezione del ricettore P7) che dovrebbero permettere il rispetto, al primo fronte edificato, dei limiti fissati dal DPR 142/2004 per strade di tipo Da, pari a 70 dBA diurno e 60 dBA notturno; solo per il ricettore P8, permane un leggero superamento del limite notturno. Si richiede di verificare, per tale ricettore, l'opportunità di procedere ad un intervento diretto, secondo quanto previsto dall'art.6 comma 2 del DPR 142/2004

Per gli altri tratti della circonvallazione sud-est non sono state evidenziate criticità, né al primo fronte edificato (sempre con limiti di 70 dBA diurno e 60 dBA notturno) né presso gli edifici residenziali in Classe II e più prossimo all'arteria stradale.

Aree residenziali adiacenti al tratto urbano di Via Montanara

Non sono stati evidenziati superamenti presso il fronte edificato in Classe II più prossimo alla strada, seppur la misura svolta risulti molto prossima o uguale ai limiti: 54 dBA a fronte di un limite diurno di 55 dBA e 45 dBA valore uguale al limite notturno. Si ritiene pertanto che vada mantenuto un certo livello di attenzione su tale arteria, in termini di qualità del manto stradale e nel caso si verifichino incrementi dei flussi di traffico.

Aree residenziali adiacenti alle infrastrutture ad ovest del Comune (Via Ancora e Via Palestro)

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione proposti:

- Via Ancora direzione Magreta (tratto compreso tra Via Pedementona e Via Emilia Romagna): il fronte edificato a ridosso della strada è soggetto a livelli acustici ampiamente superiori ai limiti previsti dal DPR 142/2004 per strade di categoria Db (70.5 dBA a fronte di un limite diurno di 65 dBA e 62 dBA a fronte di un limite notturno di 55 dBA). Vengono proposti due interventi alternativi: il divieto di transito dei mezzi pesanti, che abbatterebbe i livelli di 3-4 dBA oppure l'utilizzo di asfalto drenante-fonoassorbente con polverino di gomma (-4 dBA); si richiede di prendere in considerazione l'adozione contemporanea di entrambi gli interventi, in quanto solo in tal caso si arriverebbe ad un potenziale rispetto del limite notturno.
- Via Ancora – Via H. Dunant (tratto compreso tra l'intersezione con Via Radici in Monte e Viale Vittime 11/09/2001): è prevista la stesa di asfalto drenante-fonoassorbente con polverino di gomma, che ridurrebbe i livelli del primo fronte edificato di 4 dBA, non garantendo comunque il rispetto del limite notturno (57 dBA previsto a fronte di un limite di 55 dBA). Anche per gli edifici in Classe II più prossimi all'infrastruttura vi è allo stato attuale una criticità (55.5 dBA diurni a fronte di un limite di 55 dBA e 48 dBA notturni a fronte di un limite di 45 dBA); si dichiara che questa strada verrà probabilmente riclassificata dal Nuovo Piano della Mobilità come urbana di scorrimento di tipo Db, pertanto questi ultimi edifici rientrerebbero nella fascia di pertinenza di 100 metri dell'infrastruttura, con limiti di 65 dBA diurno e 55 dBA notturno. L'Amministrazione comunale dichiara, infine, che per ridurre ulteriormente i livelli acustici, si può valutare la fattibilità, in un'ottica di lungo periodo, di ridurre il più possibile il transito di mezzi pesanti su questo tratto di strada, con incentivi alla delocalizzazione delle aziende presenti attualmente nelle aree interne a fianco di Via Palestro, verso aree comunali a vocazione produttiva. Alla luce di queste considerazioni, si ritengono adeguati gli interventi proposti.
- Via Palestro (tratto compreso tra Via Radici in Monte e la rotatoria di Via Indipendenza): viene proposto la stesa di asfalto drenante-fonoassorbente con polverino di gomma che porterebbe ad un abbattimento di 4 dBA, non sufficiente però per garantire il rispetto del limite notturno al primo fronte

edificato (57.5 dBA notturni rispetto ad un limite di 55 dBA). Non sono emerse invece criticità per il fronte edificato in Classe II oltre la fascia di pertinenza di 100 metri prevista dal DPR 142/2004 per infrastrutture di tipo Db. Si ritiene che, anche per questo tratto, come per il precedente Via Ancora – Via H. Dunant, già precedentemente commentato, possa verificarsi la riduzione dei livelli acustici con rientro nei limiti per il decremento, in un’ottica di lungo periodo, del transito dei mezzi pesanti in seguito alla delocalizzazione delle aziende presenti in questa area a vocazione prevalentemente residenziale.

Per il tratto stradale tra Viale Vittime 11/09/2001 e Via Pedemontana non sono stati evidenziati superamenti dei limiti normativi. Si osserva però che la misura L-44, svolta ai margini della fascia di pertinenza della Pedemontana e poco distante da edifici in Classe III e in Classe II, ha evidenziato valori non trascurabili, pari a 64 dBA diurni e 54.5 notturni. Gli edifici adiacenti a questo tratto dell’infrastruttura potrebbero pertanto presentare qualche potenziale criticità acustica. Si suggerisce pertanto di mantenere un certo livello di attenzione sull’area.

Aree residenziali adiacenti a infrastrutture interne al centro abitato

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione proposti:

- Via Radici in Piano (tratto compreso tra Via Pedemontana e Via Giovanni da Verrazzano): viene proposta la stesa di asfalto drenante-fonoassorbente con polverino di gomma, che dovrebbe garantire al primo fronte edificato il rispetto del limite per strade di tipo Db stabilito dal DPR 142/2004 (65 dBA diurni e 55 dBA notturni). Sull’arteria stradale è già previsto il divieto di transito per i mezzi pesanti e il limite di velocità è di 50 Km/h. Si ritiene la mitigazione adeguata a risolvere la criticità.
- Via Braida (tratto compreso tra l’intersezione con Via Circonvallazione e l’innesto con Via Stazione): vengono proposte due azioni mitigative tra loro alternative ed in grado di produrre un abbattimento di 3 dBA: la creazione di una zona 30 Km/h oppure la stesa di asfalto drenante-fonoassorbente, consigliato con polverino di gomma. Si ritengono entrambe le soluzioni adeguate per risolvere le criticità evidenziate al primo fronte edificato, in quanto dovrebbero permettere il rispetto del limite diurno per strade di tipo Db stabilito dal DPR 142/2004 (65 dBA) ed un avvicinamento al limite notturno (55.4 dBA previsto a fronte di un limite di 55 dBA). Sull’arteria stradale è già presente il divieto di transito per i mezzi pesanti e il limite di velocità è di 50 Km/h.
- Via Mazzini (tratto compreso tra l’intersezione con Piazza Risorgimento e la diramazione con Via Adda): viene proposta la stesa di un nuovo asfalto drenante-fonoassorbente, consigliato con polverino di gomma. Si ritiene l’intervento adeguato, in quanto dovrebbe permettere il rispetto dei limiti di zona della Classe IV (65 dBA diurni e 55 dBA notturni) al primo fronte edificato. Sull’arteria stradale è già presente il divieto di transito per i mezzi pesanti e il limite di velocità è di 50 Km/h
- Via Radici in Monte, presso zona stazione ferroviaria (tratto compreso tra l’intersezione con Via Pia e l’innesto con Via Radici in Piano): vengono proposte due azioni mitigative tra loro alternative ed in grado di produrre un abbattimento di 3 dBA: la creazione di una zona 30 Km/h oppure la stesa di asfalto drenante-fonoassorbente, consigliato con polverino di gomma. Si ritengono entrambe le soluzioni adeguate per risolvere le criticità evidenziate al primo fronte edificato, in quanto dovrebbero permettere il rispetto del limite diurno per strade di tipo Db stabilito dal DPR 142/2004 (65 dBA diurni e 55 dBA notturni).

Area residenziale di San Michele, adiacente alla SP19

- E' stato riscontrato un superamento, principalmente del limite notturno, per le abitazioni poste in Classe II, adiacenti alla fascia prospiciente di Classe IV della SP19, strada di competenza provinciale. Poichè è stato verificato, da parte del Comune di Sassuolo, che il Piano di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/2000, definito dalla Provincia nel 2007, non prevede interventi di mitigazione acustica presso la località di San Michele, si concorda con il fatto che l'Amministrazione comunale comunichi i superamenti riscontrati alla Provincia, affinché vista la sua competenza, si possa attivare. Si richiede di essere tenuti al corrente su come verrà gestita tale criticità.

Altre situazioni di conflitto reale evidenziate dai monitoraggi svolti

- Per quanto riguarda i superamenti del limite notturno rilevati attraverso due misure di lunga durata eseguite presso il centro storico (55.5 dBA a fronte di un limite di 55 dBA), l'Amministrazione Comunale dichiara che le potenziali criticità verranno indagate nell'ambito dei monitoraggi che si attiveranno in seguito ad esposti dei cittadini.
- Il potenziale superamento del limite di zona diurno della Classe III, evidenziato con una misura di breve durata presso l'area residenziale in Via San Benedetto, di fronte all'area produttiva della ditta Tecno Acciai srl, si dichiara invece, potrà essere risolto in seguito al futuro trasferimento del magazzino materiali (prima situato nell'area cortiliva) in un capannone attiguo, nel quale si svolgeranno le operazioni di carico e scarico più rumorose. Si suggerisce di realizzare il prima possibile tale delocalizzazione.

Potenziali conflitti acustici relativi alle scelte urbanistiche future

Vengono riportate, nella relazione illustrativa del monitoraggio acustico, le conclusioni relative agli studi di clima e impatto acustico presentati per alcuni di questi casi, studi che non evidenziano criticità. Si concorda, comunque, con quanto dichiarato dall'Amministrazione comunale, ossia che la classe acustica, sia del nuovo ambito che di quelli adiacenti, debba essere sempre garantita in fase di attuazione delle previsioni urbanistiche.

Il Coll. Tecn. Prof. Esperto
D.ssa Antonella Sterni

Lettera firmata elettronicamente secondo le norme vigenti.