

# *Comune di Perdaxius*

## **Classificazione del territorio ai fini acustici legge 26.10.1995 n. 447**

dott. ing. Angela Nivola - **Ordine degli Ingegneri della Provincia di Nuoro n. A734**  
Tecnico competente in acustica ambientale - **Regione Sardegna Det. D.G./D.A n.1711 del 15.07.2004**

dott. ing. Gianroberto Cani - **Ordine degli Ingegneri della Provincia di Cagliari n. 4368**

**Recepimento osservazioni Arpas**

**Giugno 2012**

### **Osservazione n. 1: Rappresentazione della zonizzazione**

- 1) La rappresentazione finale della classificazione acustica del territorio urbano (tav n. 2) è in scala 1:10.000; si ritiene che la scala utilizzata non sia idonea a rappresentare la classificazione acustica del centro urbano
- 2) La tav n. 3, rappresentativa delle carte tematiche, è in scala 1:40.000; si ritiene che la scala utilizzata non sia idonea a rappresentare e consentire l'analisi e la verifica delle carte tematiche.
- 3) la carta tematica relativa alle infrastrutture di trasporto significative ai fini della classificazione acustica, riportate in scala 1:40.000 sono in scala insufficiente e non idonea alla consultazione;

\*\*\*

- 1) La rappresentazione finale della classificazione acustica per tutto il territorio comunale, riportata nella **Tav. 1 – rev.1 maggio 2007**, risulta in scala 1: 10.000 come indicato a pag .28 delle Direttive Regionali *“Per quanto riguarda la scala di rappresentazione della zonizzazione si ritiene opportuno adottare la scala 1:10.000 per tutto il territorio comunale”* (rif. pag. 28, paragrafo n. 23 *“Rappresentazione della zonizzazione”*, delle Direttive Regionali in materia di inquinamento acustico ambientale di cui alla DGR n. 62/9 del 14.11.2008).
- 2) La rappresentazione finale della classificazione acustica per la parte di territorio maggiormente urbanizzata, riportata nella **Tav. 2 – rev.1 maggio 2007**, risulta in scala 1: 4.000 come indicato a pag .28 delle Direttive Regionali *“Per quanto riguarda la scala di rappresentazione della zonizzazione si ritiene opportuno adottare la scala 1:10.000 per tutto il territorio comunale, eventualmente la scala 1:5.000 (o 1:2000) per le parti più densamente urbanizzate o nel caso di piccoli Comuni”* (rif. pag. 28, paragrafo n. 23 *“Rappresentazione della zonizzazione”*, delle Direttive Regionali in materia di inquinamento acustico ambientale di cui alla DGR n. 62/9 del 14.11.2008).
- 3) Per ovviare alle osservazioni Arpas riportate nei precedenti punti 2) e 3), si è provveduto a stampare la **Tav. 3 - rev.1 maggio 2007 (Carte Tematiche)** in scala 1: 20.000.

## Osservazione n. 2: Classificazione delle aree adiacenti alla viabilità stradale e ferroviaria

Rilevato che la viabilità interna al centro abitato è stata inserita tutta in classe II o III, in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane adiacenti, in assenza delle analisi e procedure sopra riportate,

in relazione alla classificazione operata si osserva che per la viabilità interna al centro abitato, riconducibile ai sensi del DPR n. 142/2002 alla tipologia *infrastrutture esistenti, strada urbana di quartiere o strada urbana locale*, non è stata adottata la procedura prevista dalle Direttive regionali pervenendo al risultato finale opposto in quanto la classificazione della viabilità risulta determinata dalla classificazione delle aree adiacenti, anziché il contrario;

\*\*\*

Al fine di una prima classificazione, in riferimento a quanto stabilito nelle linee guida regionali relativamente alla classificazione della viabilità stradale e ferroviaria e delle relative fasce di pertinenza, si sono attribuite le seguenti classi di destinazione d'uso:

	classe di destinazione d'uso
le strade ad intenso traffico (orientativamente oltre i 500 veicoli l'ora) e quindi le strade primarie e di scorrimento, le tangenziali, le strade di grande comunicazione, specie se con scarsa integrazione con il tessuto urbano attraversato e le aree interessate da traffico ferroviario	IV
le strade di quartiere (orientativamente con un traffico compreso tra 50 e 500 veicoli l'ora) e quindi le strade prevalentemente utilizzate per servire il tessuto urbano	III
le strade locali (orientativamente con un flusso di traffico inferiore ai 50 veicoli l'ora) prevalentemente situate in zone residenziali	II

Di seguito si riportano i risultati dei rilievi effettuati (rif. cap. 4 relazione tecnica descrittiva e Tav.2 – Centro abitato).

### Rilievi in prima fascia (dalle 08.00 alle 10.00)

Luogo	Leq	L95	L50	L10	L10-L95	veicoli/h	L10-Leq
1	62	58	60	69	11	<b>240</b>	7
2	58	53	55	65	12	<b>180</b>	7
3	46	45	----	----	----	<b>40</b>	----
4	60	56	58	63	7	<b>140</b>	3
5	45	45	----	----	----	----	----

### Rilievi in seconda fascia (dalle 15.00 alle 17.00)

Luogo	Leq	L95	L50	L10	L10-L95	veicoli/h	L10-Leq
1	56	52	54	64	12	<b>160</b>	8
2	55	52	52	60	8	<b>150</b>	5
3	43	43	----	----	----	<b>36</b>	----
4	57	51	55	61	10	<b>120</b>	4
5	48	46	----	----	----	----	----

**Punto di rilevazione 1 – viale Repubblica (c/o Centro di aggregazione)**

	fascia A	fascia B	Ipotesi: zona IV	
Leq	62	56	limite diurno	limite notturno
L95	58	52	65	55
L10	69	64	Ipotesi da L95: zona III	
L10-L95	11	12	60	50
Media auto:	240	160	<b>Media diurna auto 200 Classe strada:III</b>	

**Punto di rilevazione 2 – via Moro (c/o Scuole Materna ed Elementare)**

	fascia A	fascia B	Ipotesi: zona III	
Leq	58	55	limite diurno	limite notturno
L95	53	52	60	50
L10	65	60	Ipotesi da L95: zona II	
L10-L95	12	8	55	45
Media auto:	180	150	<b>Media diurna auto 165 Classe strada:III</b>	

**Punto di rilevazione 3 - via Risorgimento (c/o Scuola Media)**

	fascia A	fascia B	Ipotesi: zona I	
Leq	46	43	limite diurno	limite notturno
L95	45	43	50	40
L10	---	---	Ipotesi da L95: zona I	
L10-L95	---	---	50	40
Media auto:	40	36	<b>Media diurna auto 38 Classe strada:II</b>	

**Punto di rilevazione 4 – via Garibaldi – incrocio via Nazionale**

	fascia A	fascia B	Ipotesi: zona III	
Leq	60	57	limite diurno	limite notturno
L95	56	51	60	50
L10	63	61	Ipotesi da L95: III	
L10-L95	7	10	60	50
Media auto:	140	120	<b>Media diurna auto 130 Classe strada:III</b>	

Di seguito, si riportano le classificazioni che si dovrebbero assegnare alle diverse posizioni investigate affinché il valore di  $L_{eq}$  rilevato non risultasse superiore al limite. Delle rilevazioni è stata evidenziata quella che nel periodo ha mostrato il maggior contenuto energetico: la classificazione viene di conseguenza. I valori sono riportati nella colonna “Esito totale ( $L_{eq}$ )”.

Nella colonna successiva, peraltro, sono riportate considerazioni del tutto analoghe formulate a partire dal valore di  $L_{95}$  (colonna “Esito totale ( $L_{95}$ )”)

Inoltre si è valutata l'influenza del traffico viario nelle zone esaminate. Per oggettivare l'analisi si è proceduto anche al rilevamento di dati quali il numero di veicoli/h nelle posizioni identificate come significative.

LUOGO	Pos.	Esito totale ( $L_{eq}$ )	Esito totale ( $L_{95}$ )	Classe strada	Classe assegnata
<i>viale Repubblica (c/o Centro di aggregazione)</i>	1	IV	III	III	III (strada III)
<i>via Moro (c/o Scuole Materna ed Elementare)</i>	2	III	II	III	II (strada III)
<i>via Risorgimento (c/o Scuola Media)</i>	3	I	I	II	I (strada II)
<i>via Garibaldi – incrocio via Nazionale</i>	4	III	III	III	III (strada III)
<i>Frazione S.Leonardo (c/o anfiteatro)</i>	5	I	I	---	III

Partendo dall'analisi del semplice valore strumentale di  $L_{eq}$ , e ancor di più del valore di  $L_{95}$  (che permette di eliminare le punte di maggiore incidenza energetica, ma non temporale), si è stabilito di attribuire alla gran parte del territorio indagato una classificazione valida per zone residenziali.

Naturalmente, l'osservazione sviluppata sulla base dei parametri sopra elencati non comporta per ciò stesso un'assegnazione automatica: come già indicato, la classificazione acustica del territorio ha anche, se non soprattutto, una valenza *programmatica*, nel senso della volontà di indicare quali possano e debbano essere – nelle intenzioni dell'Amministrazione che adotta il piano – le linee di sviluppo del territorio.

Infatti le stesse linee guida Regionali sottolineano che:

- lo spazio di autonomia ed il margine delle scelte per la gestione del territorio devono essere assolutamente lasciati alla singola Amministrazione comunale, fatte comunque salve le determinazioni derivanti dalla pianificazione sovracomunale;
- i parametri quantitativi possono risultare non parimenti validi per territori comunali estremamente variabili per numero di abitanti;
- sono necessarie valutazioni distinte per attività e insediamenti che, pur appartenendo alle stesse categorie economiche e tipologie produttive, evidenziano notevoli peculiarità ai fini dell'impatto acustico;
- la classificazione è pur sempre un atto basato su scelte politico-amministrative e di pianificazione del territorio, da correlare strettamente all'attività urbanistica e ai vincoli economici ed ambientali.

**Osservazione n. 3: Aree destinate a spettacolo temporaneo, o mobile, o all'aperto**

non si è provveduto alla individuazione, sui pertinenti elaborati grafici, di aree da destinare a pubblico spettacolo a carattere temporaneo, mobile o all'aperto.

\*\*\*

Di seguito sono indicate le Aree destinate a spettacolo temporaneo, o mobile, o all'aperto, riportate nella Tav.2 – Centro abitato:

- l'area caratterizzata dalla presenza degli Impianti sportivi comunali;
- la piazza Dante e la piazza S. Giacomo;
- l' anfiteatro c/o la frazione S. Leonardo.