

CONTRIBUTO ISTRUTTORIO IN MATERIA DI VAS

- ☒ **PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ** – Contributo istruttorio emesso ai sensi dell'art. 22 comma 3 della L.R. 10/2010.
- ☐ **PROCEDURA PER LA FASE PRELIMINARE** – Contributo istruttorio emesso ai sensi dell'art. 23 comma 2 della L.R. 10/2010.
- ☐ **PROCEDURA DI CONSULTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE** – Contributo istruttorio emesso ai sensi dell'art. 25 comma 2 della L.R. 10/2010.

Classificazione: **LI.01.25.05/57.1**

Richiesta interna del: Dip. ARPAT di Livorno del 16/09/2019 - Integrazioni.

Atto oggetto di esame: VARIANTE SCHEDA URBANISTICA C35 - COMUNE DI CECINA

Autorità proponente: Comune di Cecina

Documentazione esaminata: Valutazione preliminare di clima acustico relativo alla variante urbanistica alla scheda normativa C35 a-b redatta dai TCAA Ing. Sollecito e Ing. Falorni in data 16/10/2019

DESCRIZIONE E OBIETTIVI DELLA VARIANTE IN OGGETTO

La Variante in oggetto si riferisce ad una variazione non sostanziale della scheda Normativa C 35 del RU del Comune di Cecina recependo i suggerimenti indicati dai Settori competenti della Regione Toscana e apportando alcuni miglioramenti normativi. Il progetto subisce una modifica sostanziale passando da edifici con destinazione residenziale di altezza pari a 9 piani ad una di 6 piani.

L'area è inserita in classe IV secondo il Piano di Classificazione acustica approvato dal Comune di Cecina con D.C.C. n. 15 del 28/2/2005.

L'intervento ricade, parzialmente, nella fascia A di pertinenza della linea ferroviaria tirrenica per la quale sono pertanto validi i limiti specifici della normativa di settore (DPR 459/98) e parzialmente in fascia B.

Attualmente l'area è caratterizzata da un abitato misto con quartieri caratterizzati da fondi commerciali al piano terra e unità abitative ed uffici ai piani superiori. Il progetto prevede la realizzazione di edifici con destinazione residenziale e attività urbane.

ESAME DEI CONTENUTI DELLA DOCUMENTAZIONE

Nella Valutazione preliminare di clima acustico redatta dai TCAA Ing. Sollecito e Ing. Falorni in data 16/10/2019 trasmessa come documentazione integrativa viene effettuata una stima dei livelli di esposizione della popolazione ipotizzabili presso l'edificio di nuova progettazione mediante uno studio modellistico basato su alcune misure di taratura svolte nel 2018.

Tali misure acustiche sono state effettuate a 1,5 m di altezza nel periodo estivo e pertanto risultano cautelative, per quanto riguarda il contributo del traffico veicolare, sulla base del periodo dell'anno scelto.

Sono state svolte 6 misure nel perfido diurno e 9 misure nel periodo notturno di durata variabile da un minimo di 12 minuti ad un massimo di 60 minuti.

Per quanto riguarda la verifica del traffico ferroviario, si evidenzia che i TCAA non hanno evidenziato gli eventuali transiti eventualmente registrati durante le acquisizioni.

Le misure più vicine alla linea ferroviaria sono P_{N1} e P_{A3} la cui durata è stata di circa 30 minuti circa. I livelli riscontrati in P_{N1} risultano di 64 dB(A) nel periodo diurno e di 62 nel periodo notturno.

Per nessuna delle misure i TCAA specificano il numero di transiti ferroviari e stradali evidenziabili durante le misure e pertanto non è possibile effettuare una valutazione che evidenzi i singoli contributi delle rispettive infrastrutture.

Si sottolinea che l'infrastruttura stradale nell'area in progetto passa in leggero rilevato (circa 1 m.) e in prossimità della stessa vi sono alcuni edifici bassi schermanti. Pertanto è plausibile che le misure svolte a 1.5 m di altezza abbiano sottostimato il livello di rumore prodotto dal transito ferroviario che in quel tratto corre su un leggero rilevato a circa 1 m.

Tra i punti recettori individuati nella modellizzazione, quello più assimilabile al punto di misura P_{N1} è R1: i livelli di esposizione ad un'altezza di 2 m (ovvero comparabile con l'altezza a cui è stata svolta la misura) sono però ben diversi da quelli ottenuti nella misura stessa ovvero 48,4 dB(A) per il periodo diurno e 39,4 dB(A) per il periodo notturno.

Tali livelli tendono ad incrementarsi per lo stesso punto recettore R1 alle altezze maggiori in quanto, probabilmente, tengono conto anche del rumore ferroviario che invece al piano terra risulta almeno parzialmente schermato, considerando sia il piccolo dislivello tra il luogo di progetto rispetto alla sede dell'infrastruttura ferroviaria, sia la presenza di edifici schermanti.

I livelli evidenziati si intendono in facciata delle potenziali abitazioni in corrispondenza di ognuno dei sei piani in progetto.

CONCLUSIONI

Le valutazioni presenti nella documentazione effettuano una prima valutazione sui livelli ipotizzabili presso i recettori futuri che si andranno a generare.

Riteniamo plausibile, visti i livelli ipotizzati dalla modellizzazione rispetto alle misure acustiche riportate, una sottostima dei livelli ipotizzati non ben determinabile considerando la presenza di alcuni elementi non chiari nella documentazione, come ad esempio la descrizione degli eventi registrati durante le misure e la loro durata breve soprattutto se riferiti al traffico ferroviario.

Si evidenzia pertanto la necessità di approfondire le valutazioni mediante un confronto più adeguato con le misure di taratura effettuate o eseguendo nuove misure di durata maggiore che possano consentire una taratura del modello più adeguata, evidenziando il numero e il livello dei transiti rilevati durante le misure.

In particolare riteniamo necessaria una verifica per il punto P_{N1} presso cui il rumore dovuto al traffico dell'infrastruttura stradale si somma con quello dovuto al traffico ferroviario, con particolare riferimento ai piani dal secondo al quarto.

Si ricorda che per la porzione di edificato in fascia A i limiti acustici sono più elevati (70 dB(A) nel periodo diurno - 60dB(A) nel periodo notturno) mentre per la parte ricadente in Fascia B (oltre i primi 100 m) i limiti previsti sono di 65 dB(A) nel periodo diurno – 55 dB(A) nel periodo notturno).

Alla luce di ciò, si conferma che il progetto non possa essere escluso da VAS per quanto riguarda la problematica acustica al fine di definire elementi sostenibili di progettazione dell'insediamento e minimizzare l'influenza acustica della ferrovia.

Le integrazioni e ulteriori verifiche dovranno essere predisposte prima dell'approvazione dei progetti esecutivi, e/o negli eventuali atti regolamentari sussidiari al piano in oggetto (piani particolareggiati, progetti esecutivi, etc.), previste dalla normativa vigente.

Si ricorda infine la necessità di predisporre una dettagliata valutazione di impatto acustico relativa anche alla fase di cantiere che tenga in considerazione tutti i macchinari che verranno utilizzati, le lavorazioni necessarie, la loro durata, la loro sovrapposizione, in modo da effettuare valutazioni fase per fase e determinare l'eventuale superamento dei limiti previsti (assoluti e differenziali) e la necessità di autorizzazione in deroga in periodi specifici di attività. Nell'ambito di tali valutazioni devono essere presi in considerazione i contributi dovuti sia alle sorgenti fisse dovute ai macchinari utilizzati, sia al traffico pesante indotto dovuto al trasporto dei materiali.

LA RESPONSABILE Settore Agenti Fisici
Dott.ssa Barbara Bracci*

**Documento informatico sottoscritto con firma elettronica qualificata così come definita all'art.1, co.1, lett. r) del D.Lgs 82/2005.*