



**PIANI DI AZIONE
DECRETO LEGISLATIVO 194 DEL 19 AGOSTO 2005**

Relazione Illustrativa

INDICE

1. PREMESSA.....	PAG. 3
2. CONTESTO GIURIDICO.....	PAG. 3
3. DESCRIZIONE DELL'ASSE STRADALE PRINCIPALE.....	PAG. 4
4. SINTESI DEI RISULTATI DELLA MAPPATURA ACUSTICA.....	PAG. 5
5. SITUAZIONI DA MIGLIORARE.....	PAG. 6
6. CONSULTAZIONI PUBBLICHE.....	PAG. 6
7. MISURE ANTIRUMORE IN ATTO E PROGETTI IN CORSO.....	PAG. 7
8. LA STRATEGIA DI LUNGO TERMINE.....	PAG. 8
9. INFORMAZIONI DI CARATTERE FINANZIARIO.....	PAG. 9
10. VALUTAZIONE DELL'EFFICACIA.....	PAG. 9

1. PREMESSA

Secondo quanto riportato dall'articolo 4 paragrafo 1 comma b) del decreto legislativo n. 194 del 19 agosto 2005, Autostrada SAT, in qualità di gestore di assi stradali principali su cui transitano più di 6.000.000 di veicoli all'anno, deve trasmettere entro 18 luglio 2008 agli enti competenti i dati relativi ai "piani di azione"; poiché la rete in gestione interessa due regioni, i dati devono essere inviati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed alle regioni Lombardia e Veneto: il presente documento, costituisce la relazione tecnica esplicativa dei contenuti dei piani di azione elaborati da Autostrada SAT.

In mancanza dei criteri procedurali da emanarsi da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, così come prescritto dal art.4 comma 5 del d.lgs. n. 194, i piani di azione sono stati elaborati in modo da fornire tutti i requisiti richiesti dall'allegato 5.

Le attività sono state svolte in maniera coerente con le linee guida esplicative predisposte dalla Commissione Europea relativamente alle procedure con cui effettuare le mappature acustiche, trasmettere i relativi dati agli enti interessati ed effettuare l'informazione del pubblico ^{(1), (2), (3)}.

2. CONTESTO GIURIDICO

Il principale riferimento è costituito ovviamente dal decreto legislativo n. 194 del 19 agosto 2005 per il recepimento della direttiva comunitaria 2002/49/CE relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale.

I contenuti e le prescrizioni di tale decreto vanno comunque interpretati congiuntamente a quanto disposto dalla vigente normativa nazionale relativa all'inquinamento acustico da traffico stradale, ovvero la legge quadro n. 447 del 1995, il decreto del Ministero dell'Ambiente del 29 novembre 2000 ed il decreto del Presidente della Repubblica del 30 marzo 2004. Infatti lo stesso decreto legislativo n. 194 riporta quanto segue:

Art. 4 Piani di azione

.....omissis.....

8. *I piani d'azione previsti ai commi 1 e 3 recepiscono e aggiornano i piani di contenimento e di abbattimento del rumore prodotto per lo svolgimento dei servizi pubblici di trasporto, i piani comunali di risanamento acustico ed i piani regionali triennali di intervento per la bonifica dall'inquinamento acustico adottati ai sensi degli articoli 3, comma 1, lettera i), 10, comma 5, 7 e 4, comma 2, della legge 26 ottobre 1995, n. 447.*
9. *Restano ferme le disposizioni relative alle modalità, ai criteri ed ai termini per l'adozione dei piani di cui al comma 8 stabiliti dalla legge n. 447 del 1995 e dalla*

normativa vigente in materia adottate in attuazione della stessa legge n. 447 del 1995.

Art. 5. Descrittori acustici e loro applicazione

.....omissis.....

4. Fino all'emanazione dei decreti di cui al comma 2 si utilizzano i descrittori acustici ed i relativi valori limite determinati ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 447 del 1995.

In conseguenza di quanto sopra, il piano di azione di Autostrada Torino-Savona, pur adottando i criteri di calcolo (NMPB Routes 96 – XPS 31-133) ed i descrittori acustici (L_{den} e L_{night}) del D.lgs. n. 194, riporta gli interventi definiti nel Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore (PCAR), ovvero quelli dedotti adottando come limiti ammissibili i valori riportati nel DPR 30 marzo 2004.

Il PCAR di Autostrada SAT non è stato ancora approvato da parte della Conferenza Unificata Stato-Regione e del Ministero dell'Ambiente e pertanto, dato che le priorità previste potrebbero essere modificate, il presente Piano di Azione deve essere considerato "non definitivo"; l'aggiornamento sarà realizzato non appena sarà possibile individuare le opere riferite al quinquennio 2008 – 2013 ed il relativo finanziamento.

3. Descrizione dell'asse stradale

L' Autostrada Livorno Rosignano M.mo, prima tratta della Livorno Civitavecchia, costituisce il prolungamento verso sud della direttrice Ligure Tirrenica (A12).

Consente il collegamento, lungo il Corridoio Plurimodale Tirrenico, tra Piemonte, Liguria, Lombardia, Firenze, Valdarno e Grosseto, l'Argentario, la Sardegna, Roma e il Sud.

Le caratteristiche del tracciato e le favorevoli condizioni climatiche, per assenza di neve, nebbia, ghiaccio anche nei mesi piu' rigidi, consentono una facile percorribilita' in ogni stagione.

In pratica il Piano di Azione riguarda quindi 8 comuni di due provincie.

Per quanto riguarda invece il territorio circostante la rete, in pratica si riscontrano molteplici e differenziati contesti naturali, orografici ed antropici, il che rende impossibile una descrizione sia pur generale delle varie situazioni presenti. Si rimanda pertanto alla rappresentazione georeferenziata della rete (riportata negli shape-file allegati) che, in abbinamento con i dati di Corine Land Cover (<http://reports.eea.europa.eu/COR0-landcover/en>) consente una corretta caratterizzazione del territorio.

4. SINTESI DEI RISULTATI DELLA MAPPATURA ACUSTICA

Per i dettagli si rimanda a quanto consegnato nel luglio del 2007 (shape files e reporting mechanism).

Ricordiamo che sebbene la procedura di calcolo del numero di abitanti per edificio sia simile (1 abitante per ogni 100 m³ di volume degli edifici esposti) i dati riportati per la mappatura acustica ed i piani di azione non sono paragonabili a quanto calcolato per i PCAR, poiché per la normativa europea il calcolo viene fatto ad un'altezza fissa dal suolo (4 metri), mentre per la normativa nazionale il calcolo viene fatto a diverse altezze (in corrispondenza di ogni piano); inoltre secondo la END occorre non considerare il contributo della riflessione della facciata più esposta, il che comporta sensibili differenze rispetto ai valori di immissione calcolati seguendo la procedura prevista dalla normativa italiana (a parità di volumi, composizione e velocità di traffico).

5 . SITUAZIONI DA MIGLIORARE

Gli obiettivi della direttiva europea 2002/49/CE, e quindi del decreto legislativo n. 194, sono quelli di *“evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell’ambiente quando questa è buona”* e in modo più specifico *“riguardano in particolare le priorità che possono essere individuate sulla base del superamento dei valori limite pertinenti”*.

In Italia non sono ancora state definite le procedure di conversione dei limiti espressi in $L_{Agiorno}$ e L_{Anotte} (normativa nazionale) nei limiti L_{den} e L_{night} (normativa europea): pertanto per individuare le situazioni dove si verifica un “superamento dei limiti pertinenti” si sono utilizzati i dati relativi all’individuazione delle aree critiche, ovvero quanto ottenuto nella prima fase delle attività svolte a fronte del DMA 29/11/2000 e DPR 30/03/2004.

6. CONSULTAZIONI PUBBLICHE

In ottemperanza a quanto disposto dalla normativa vigente (decreti legislativi n. 194 e 195 del 19 agosto 2005, decreto legislativo n. 39 del 25 febbraio 1997), Autostrada SAT ha effettuato la trasmissione dei dati agli enti competenti (Regioni e Ministero dell’Ambiente).

Inoltre è stato attivato un sistema innovativo per rappresentare in modo tridimensionale i risultati della mappatura acustica e dei piani di azione, utilizzando il sistema di navigazione di Google Earth[®] , in modo da rendere possibile la “navigazione” in un ambiente virtuale delle

aree interessate e visionare le condizioni presenti e future di inquinamento acustico (<http://sat.informativaend.info/>)

8. LA STRATEGIA DI LUNGO TERMINE

SAT ha elaborato i piani di azione secondo i requisiti riportati nell'allegato 5 del decreto legislativo n. 194 per l'intera rete in concessione.

Il Piano di Azione predisposto da SAT mira alla conservazione della situazione rilevata con la mappatura acustica. Con tale piano SAT considera la necessità nel futuro di continuare a verificare i livelli di comfort acustici rilevati e muovere verso la ricerca di una sostanziale stabilizzazione dei livelli di rumore rilevati.

Secondo quanto disposto dal decreto legislativo n. 194, il Piano di Azione definitivo, ossia quello relativo agli interventi del primo quinquennio, sarà formalizzato e pubblicato con le medesime modalità, e successivamente aggiornato ogni cinque anni.

BIBLIOGRAFIA

- 1) European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), Position Paper "Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure", January 2006
- 2) European Commission - Directorate General Environment Directorate C - Climate Change & Air "Reporting Mechanism proposed for reporting under the Environmental Noise Directive 2002/49/EC"
- 3). European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), Position Paper "Presenting Noise Map Information to the Public", March 2008