

Arch. Francesco Vallicelli
Tecnico Competente in Acustica
Via L. Cobelli, 21/23 - 47121 Forlì
P.IVA 03350530402 - C.F.: VLLFNC68R05D704V
e-mail: vallicelli.francesco@gmail.com
fax 054325255 - Tel: 3921455120

VALUTAZIONE PREVENTIVA DI IMPATTO ACUSTICO AI SENSI DELLA L. 447/95 E DELLA D.G.R. 673/04

**VARIANTE A PIANO URBANISTICO ATTUATIVO APPROVATO CON DEL. DI G.C. 83/2015,
MODIFICATO CON DEL. DI G.C. 45/2018, RIGUARDANTE UN'AREA UBICATA
A MONTALETTO DI CERVIA CON ACCESSO DA VIA DELL'INDUSTRIA**

INTEGRAZIONE A NOTA ARPAE DELL'08/09/2020

PROPRIETA':
SOC. IMMOBILIARE ELISA SRL
Via Togliatti, 19 - 47034 Forlimpopoli (FC)

Il Tecnico Competente in acustica
Arch. Francesco Vallicelli
(Iscrizione n. 5406 Elenco Nazionale TCA)

Data dell'Integrazione:
20/09/2020

INDICE

1	PREMESSA	3
2	INTEGRAZIONE.....	4

1 PREMESSA

Il presente documento integrativo viene redatto in risposta alla nota tecnica dell'ente ARPAE avente per oggetto "Variante a Piano Urbanistico Attuativo approvato con Del. di G.C. 83/2015, modificato con Del. di G.C. 45/2018, riguardante un'area ubicata a Montaletto, con accesso da Via dell'Industria" (rif. SINADOC 20273/2020, PG/2020/98165 del 08/07/2020).

Si riportano i punti essenziali individuati dall'ente ARPAE, con richiesta di approfondimento:

1) dichiarazione che il parcheggio è a uso pubblico come servizio all'area e alla viabilità interna e, pertanto, variante alla infrastruttura viaria esistente ai sensi anche del DPR 142/04. Qualora vi fosse un uso privato l'opera deve essere soggetta anche al rispetto dei limiti differenziali del DPCM 14/114/97;

2) una valutazione di dettaglio degli effetti acustici sul ricettore di civile abitazione posto in adiacenza al parcheggio della rumorosità indotta da questo, con particolare riferimento ai transiti e manovra degli automezzi pesanti, in considerazione delle opere di mitigazione previste in prescrizione nel parere già inviato da questa Agenzia (rif. SINAPOLI 92/2013 Prot PGRA 8095/2013).

2 INTEGRAZIONE

Punto 1)

Si allega dichiarazione del legale rappresentante della società proponente circa la tipologia di parcheggio, ad uso pubblico ed a servizio della viabilità esistente, e come tale non soggetto al rispetto dei limiti differenziali di immissione di cui al DPCM 14/11/97.

Punto 2)

La valutazione richiesta parte dal dato di progetto della presenza di n. 4 stalli per mezzi pesanti previsti nel parcheggio pubblico e dalla dichiarazione resa dal proponente dell'intervento in cui si stima mediamente il transito giornaliero di n. 2 mezzi pesanti a 2 o 3 assi per conferimento prodotti.

Per valutare il contributo energetico al ricettore dei mezzi pesanti in transito e/o in manovra presso le aree dedicate, si farà di seguito riferimento ai valori medi di SEL di camion a 3 assi in fase di accelerazione e/o decelerazione, con velocità compresa tra 0-30 km/h, così come di quelli a velocità costante di 50 km/h, su superficie stradale asfaltata pianeggiante, alla distanza di 7,5 m (Farina, Brero, Pollone, *Computer code based on experimental results for acoustical mapping of urban areas*, Proceedings Noise & Planning '96, Pisa, 1996) di cui alla tabella seguente:

VALORI MEDI DI SEL IN FUNZIONE DELLA VELOCITA' DI MARCIA SU STRADA ASFALTATA PIANEGGIANTE			
tipo di veicolo	Acc. 0-30 km/h	Dec. 30-0 km/h	Velocità costante 50-70 km/h
camion 3 assi	88.1 dB(A)	90.9 dB(A)	82.2 dB(A)

Prendendo in considerazione le fasi maggiormente critiche tra quelle sopra riportate, ipotizzando un massimo afflusso giornaliero al parcheggio di n.4 mezzi pesanti (mediamente n.2) e per ciascun mezzo, una prima fase di decelerazione ed una successiva di accelerazione, si ricava il SEL totale alla distanza di 7,5 m, pari a:

$$SEL_{tot(7,5\ m)} = 10 \log [10^{(88.1 \times 10 \log 2)/10} + 10^{(90.9 \times 10 \log 2)/10}] = 95.7 \text{ dB(A)}$$

Dal $SEL_{tot(7,5\ m)}$ si calcola il $LA_{eq,tr,(7,5\ m)}$ attraverso la relazione:

$$LA_{eq,tr} = SEL_{tot} - 10 \log T$$

Con $T = 57600\ s$

$LA_{eq,tr,(7,5\ m)} = 48,1\ dB(A)$ apporto energetico della componente mezzi pesanti in arrivo ed in partenza presso il parcheggio pubblico, alla distanza di 7,5 m;

Considerato che il centro geometrico dell'area di parcheggio dedicata a mezzi pesanti è posto alla minima distanza di 58.0 m dalla facciata più vicina del ricettore abitativo ed ipotizzando altresì un coefficiente di divergenza geometrica, pari a 3 dB per raddoppio della distanza (sorgente lineare), si ottiene:

$$LA_{eq,tr, R1) = LA_{eq,tr,(7,5\ m)} + 10 \log d1/d2$$

con $d1 = 7,5\ m$ e $d2 = 58,0\ m$;

$LA_{eq,tr, R1) = 39.2\ dB(A)$ apporto energetico diurno della componente mezzi pesanti in arrivo ed in partenza presso il parcheggio pubblico, in facciata del ricettore abitativo;

Ne deriva, in facciata del ricettore, un contributo energetico sul livello assoluto di immissione diurno del tutto privo di rilevanza (inferiore di ben oltre 10 dB ai livelli assoluti già stimati in sede di approvazione del piano urbanistico originario).

Quanto sopra indipendentemente dal sistema di opere di mitigazione prescritte in sede di approvazione del piano urbanistico originario, nel quale erano peraltro già contemplati i transiti di mezzi pesanti incrementali sull'infrastruttura viaria verso i nuovi lotti produttivi.