



COMUNE DI RAVENNA

PIANO D'AZIONE DELL'AGGLOMERATO DI RAVENNA

(agglomerato con più di 100.000 abitanti)

in applicazione del D. Lgs. 194/2005

Assessore:
Gianandrea Baroncini

Sindaco:
Michele de Pascale

Segretario Generale:
Dott. Paolo Neri

**h) Verifica di assoggettabilità alla VAS (redatta ai sensi dell'allegato II del D.LGS. 4/2008)
IT_a_Ag00032_VAS**



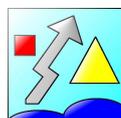
AREA ECONOMIA E TERRITORIO
Servizio Ambiente ed Energia
Piazzale Farini, 21 – 48121 Ravenna

Capo Area:
Dott.ssa Paola Bissi

Dirigente del Servizio:
dott. Gianni Gregorio

Responsabile del Procedimento:
dott. Gianni Gregorio

Collaboratori:
Tecnico Barbara Amadori
Arch. Nicola Scanferla
Ing. Bruno Longanesi



VIE EN.RO.SE. Ingegneria S.r.l.
Via Stradivari, 19 50127 Firenze
acustica@vienrose.it

Direttore Tecnico:
Dott. Ing. Sergio Luzzi
Dott. Ing. Francesco Borchi

Project Manager:
Dott.ssa Raffaella Bellomini

Responsabile modellistica:
Dott. Ing. Andrea Guido Falchi

23/08/2016 Rev.3

Scala: -

Formato: A4.pdf





INDICE

PREMESSA	5
1. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' DI PIANO (ALLEGATO I AL D.LGS. 4/2008)	7
1.1 CARATTERISTICHE DEL PIANO	8
1.2 CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE	11
1.3 CONCLUSIONI	12





PREMESSA

Il presente rapporto preliminare costituisce il documento tecnico a supporto della verifica di assoggettabilità al processo di Valutazione Ambientale Strategica del Piano d'Azione redatto ai sensi del D.Lgs. 194/05. Il documento è redatto ai sensi dell'art. 6 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, secondo gli indirizzi operativi della recente direttiva adottata con Delibera della Giunta Regionale in data 21 dicembre 2015.

Ai sensi del D.Lgs. 4/2008, art. 6 comma 2, il Piano d'Azione dell'Agglomerato non rientra tra le tipologie di piani che sono soggetti a VAS:

2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

Esso rientra dunque all'interno della casistica prevista dal successivo comma 3-bis dell'art. 6:

3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al paragrafo 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, possono avere effetti significativi sull'ambiente.

Il Piano d'Azione, così come definito all'art. 2 del D.Lgs. 194/2005 si configura come passo successivo rispetto alla Mappatura Acustica Strategica redatta, per l'Agglomerato di Ravenna, nell'anno 2014.

Il Piano d'Azione ha lo scopo di evitare ed abbattere il rumore, migliorando la situazione in aree dove l'esposizione dei residenti è ritenuta eccessiva e proteggendo le aree relativamente quiete e le zone ricreative in ambienti rurali ed urbani. Esso consiste in primo luogo in un'analisi dei risultati della mappatura acustica e in una valutazione quantitativa e qualitativa della stessa al fine di individuare le criticità presenti all'interno dell'Agglomerato. A seguito di questa analisi e con il coinvolgimento delle autorità locali e degli operatori interessati è dunque possibile stabilire le priorità di intervento e definire le soluzioni ai problemi del rumore.

Si tratta dunque di uno strumento multidisciplinare e dinamico, poiché il tessuto acustico di una città è in continua evoluzione e sono quindi soggetti a costante modifica anche gli strumenti di programmazione, pianificazione e gestione di un territorio.



Il presente documento riporta quindi una descrizione sintetica del Piano, le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti sull'ambiente attesi dalla sua attuazione. I contenuti del documento rispondono per quanto pertinente ai criteri dell'allegato I del D.Lgs. 152/2006.



**1. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' DI PIANO (ALLEGATO I AL
D.LGS. 4/2008)**



1.1 CARATTERISTICHE DEL PIANO

1.1.1. Struttura e contenuti del Piano d'Azione

Il Piano d'Azione può essere considerato strutturato in quattro parti anche se non suddivise in maniera consequenziale all'interno dell'elaborato di sintesi:

1. aspetti generali circa l'oggetto del piano e i riferimenti normativi;
2. quadro di sintesi dei risultati della mappatura acustica;
3. individuazione degli ambiti prioritari di intervento;
4. definizione degli strumenti di attuazione e di monitoraggio del piano.

La prima parte è contenuta all'interno dei capitoli 1 e 6 del report di sintesi. In questa parte sono definiti il contesto territoriale di riferimento, gli obiettivi e finalità del Piano, l'Autorità competente e il contesto normativo nonché i contenuti del piano previsti dalla normativa stessa. Sono inoltre fornite informazioni sulle risorse previste per il piano e sulle procedure di pubblicità per il pubblico.

Nella seconda parte (contenuta all'interno dei capitoli 1, 2 e 3 del report) sono riportati i dati di sintesi in merito all'esposizione al rumore degli edifici residenziali e dei siti sensibili (scuole, ospedali, case di cura e riposo).

Sono infine individuati alcuni criteri per l'individuazione delle aree silenziose.

La terza parte del Piano (capitoli 4 e 5 del report) individua gli ambiti di intervento, nei quali, applicando gli indirizzi strategici, verranno realizzate le opere di mitigazione acustica nel breve e medio periodo; l'individuazione degli ambiti di intervento definisce i criteri di priorità che la Città intende assumere per lo sviluppo delle azioni di mitigazione e risanamento.

La quarta parte del Piano (all'interno del capitolo 6) individua infine le attività da svolgere per il monitoraggio dell'attuazione.

1.1.2. In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse

Si ritiene che la terza parte del Piano (individuazione degli ambiti di intervento prioritari) sia la sola che definisce "quadro di riferimento per progetti ed altre attività", in particolare per la ripartizione delle risorse attraverso l'individuazione degli ambiti prioritari.

La definizione delle priorità, secondo la normativa, avviene oltre che sulla base delle scelte della Pubblica Amministrazione, anche e soprattutto sulla base dei risultati delle mappature acustiche, cioè della conoscenza dei livelli acustici presenti e della popolazione esposta.



A fronte delle considerazioni effettuate durante il percorso di sviluppo del Piano, sono stati ricercati criteri di priorità per i quali la componente di discrezionalità fosse dichiarata, giustificabile e facilmente comunicabile; in particolare sono stati individuati quali prioritari, secondo criteri di gravità ed opportunità:

1. le strutture scolastiche caratterizzate da livelli di immissione diurna particolarmente elevati e che presentano caratteristiche costruttive obsolete (con particolare riferimento all'isolamento acustico garantito dagli infissi esterni);
2. i tratti stradali caratterizzati da un fondo stradale deteriorato e che determinano livelli di rumorosità troppo elevati;
3. i tratti stradali molto trafficati e che attraversano zone altamente popolate;
4. il centro storico, caratterizzato, in buona parte, da traffico veicolare non limitato e piuttosto sostenuto.
5. Non si può tuttavia escludere l'applicazione di criteri di opportunità ed urgenza, in particolare nel caso del coordinamento con interventi previsti da altri piani e dai quali ci si attende benefici acustici.

1.1.3. In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati

Considerata la dipendenza tra le caratteristiche del traffico veicolare, la presenza di ricettori in prossimità delle strade e i livelli di inquinamento acustico, al fine di perseguire gli obiettivi del Piano è necessario che questo sia coordinato con i relativi strumenti di pianificazione e che questi recepiscano elementi ed indirizzi dal Piano d'Azione stesso.

Il Piano d'Azione è pertanto coordinato con il PGTU dai quali assume i principali interventi di breve e medio termine circa le infrastrutture per lo sviluppo del trasporto pubblico, la riduzione dei flussi e delle velocità del trasporto privato, il miglioramento della qualità ambientale.

Da parte sua, il PUMS di prossima elaborazione, assumerà la sintesi dei risultati della mappatura acustica quale elemento conoscitivo, richiamerà il Piano d'Azione e i Piani di Abbattimento e Contenimento dei gestori delle infrastrutture come strumenti per la riduzione del rumore ambientale.

Il Piano d'Azione inoltre contribuisce alla definizione del Piano di Risanamento Acustico Comunale, risponde a quanto previsto per il Piano di Abbattimento e Contenimento ai sensi del D.M. 29.11.2000 in merito all'individuazione delle aree dove è stimato o rilevato il

superamento dei limiti previsti.

La progettazione e l'attuazione degli interventi di riduzione del rumore sono da realizzare prioritariamente nel quadro dei Programmi Triennali delle OO.PP. ovvero attraverso i nuovi progetti dei Piani Operativi Comunali.

1.1.4. La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile

Il Piano d'Azione è un piano di carattere ambientale volto ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale, nonché a conservare la qualità acustica dell'ambiente laddove non interessato da tali effetti, al fine di conseguire e garantire un elevato livello di tutela della salute e dell'ambiente.



Le azioni di controllo sul rumore ambientale sono ricomprese a livello internazionale nel quadro più ampio delle azioni per uno sviluppo sostenibile.

In particolare L'Agenda XXI (1992, Conferenza ONU su Ambiente e Sviluppo di Rio de Janeiro) individua infatti tra le azioni finalizzate a "Protecting and promoting human health" lo specifico obiettivo "Reducing health risks from environmental pollution and hazards", prevedendo per il rumore: "Develop criteria for maximum permitted safe noise exposure levels and promote noise assessment and control as part of environmental health programmes".

Il Piano assume i limiti di rumorosità definiti a livello nazionale, inquadra l'attività di valutazione degli aspetti di inquinamento acustico di nuove infrastrutture e ricettori nel quadro più ampio del miglioramento della qualità ambientale e individua azioni per il controllo e la riduzione della rumorosità in area urbana.

1.1.5. Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma

Il Piano d'Azione è finalizzato alla gestione del rumore ambientale e in particolare alla riduzione dell'inquinamento acustico generato dal traffico veicolare. L'analisi della mappatura acustica comunale permette di evidenziare alcuni indicatori in merito alla rilevanza del fenomeno.

Il numero di persone che vivono in abitazioni esposte a livelli superiori LDEN di 65 dB(A) è stimato in circa 32.000 (20% della popolazione dell'Agglomerato), mentre per livelli superiori a $L_{night} > 55$ dB(A) è stimato in circa 50.000 (30% della popolazione dell'Agglomerato).

Per quanto riguarda scuole, ospedali, case di cura e di riposo, i dati evidenziano come la quasi totalità delle strutture scolastiche (95,8%) presenti livelli sonori oltre il livello limite di 50 dB(A) nel periodo diurno, mentre per gli ospedali e le case di cura e di riposo, il rumore è quasi sempre superiore ai limiti di 50 dB(A) nel periodo diurno e 40 dB(A) nel periodo notturno (rispettivamente 92% e 98%); si deve evidenziare che tali limiti sono estremamente prudenziali (anche inferiori alle raccomandazioni OMS) e poco aderenti ai contesti urbani.

1.1.6. La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente

L'iniziativa legislativa europea in tema di rumore ambientale trae origine dal "Libro verde sulle politiche future in materia di inquinamento Acustico" (COM(96) 540, novembre 1996), nel quale la Commissione definisce il rumore ambientale uno dei maggiori problemi ambientali in Europa.

La Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale risponde in particolare alla necessità che "nell'ambito della politica comunitaria deve essere conseguito un elevato livello di tutela della salute e dell'ambiente ed uno degli obiettivi da perseguire in tale contesto è la protezione dall'inquinamento acustico" così come evidenziato dal Libro Verde.

Il Piano d'Azione è previsto dal D.Lgs. 194/05, proprio in recepimento della Direttiva 2002/49/CE, e ha come finalità di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio.



1.2 CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

Il Piano d'Azione è finalizzato al miglioramento della qualità ambientale, attraverso la riduzione della rumorosità, principalmente causata dall'impatto del sistema dei trasporti veicoli in area urbana.

In riferimento ai criteri individuati dell'allegato I del D.Lgs. 152/2006 per la descrizione degli impatti, si ritiene che questi siano prevalentemente orientati agli impatti negativi, che se significativi, richiedono la valutazione ambientale strategica del Piano. Al contrario, nel caso di impatti positivi, la normativa non prevede la necessità di ulteriori approfondimenti istruttori. Si rileva come nella fase di approvazione del Piano d'Azione sia comunque garantita la partecipazione del pubblico.

I fattori determinanti dell'inquinamento acustico da traffico veicolare a Ravenna sono da ricercare nell'elevato tasso di motorizzazione (circa 850 veicoli per 1000 abitanti, in confronto a EU15: 506 e EU27: 466), insieme ad una rilevante densità urbanistica e di strade che contraddistinguono in maniera particolare il capoluogo. In merito alla estensione delle sorgenti di inquinamento acustico si evidenzia infatti che l'Agglomerato di Ravenna (corrispondente al territorio comunale) ha una rete stradale di circa 750 km, dei quali circa 350 km (47%) è di propria competenza. All'interno del totale della rete stradale una buona parte (circa il 25%) è costituito da assi principali con traffico stimato superiore a 3.000.000 veicoli/anno, di cui il 10% (costituito dalla diramazione dell'autostrada A14 e dalla SP 253 R (San Vitale) da assi principali con traffico stimato superiore a 6.000.000 veicoli/anno.

Gli impatti previsti (riduzione dei livelli sonori) dall'attuazione degli indirizzi strategici negli ambiti di riferimento sono stati quantificati nel capitolo 6 del report.

Sempre nel capitolo 6 vengono riportati i dati di popolazione esposta ai diversi livelli di rumore. Si può facilmente dedurre che vi è una notevole riduzione della popolazione esposta ai valori più elevati, all'interno delle aree critiche individuate: la percentuale esposta ad un livello LDEN superiore a 65 dB(A) passa da circa il 20% a circa il 16% mentre la percentuale di popolazione esposta ad un livello Lnight > 55 dB(A) passa da circa il 32% a circa il 28%.

In generale si può osservare che il piano prevede solo interventi diretti sulla sorgente quali la nuova asfaltatura (soggetta inevitabilmente a decadere nel tempo) ma anche interventi sistematici (o strategici) come la riduzione dei flussi, delle velocità, l'aumento delle ZTL la cui efficacia risulta più duratura nel tempo e con effetti migliori.

Considerata la natura dell'inquinamento acustico e degli interventi proposti, per la maggior parte degli ambiti gli effetti attesi sono locali e limitati alla aree prossime alle infrastrutture e alla popolazione negli edifici che fronteggiano le infrastrutture stradali.

Assunta la priorità che la normativa assegna alla tutela della popolazione (residenziale in periodo notturno, scolastica, ospedalizzata), il Piano d'Azione non prevede interventi specifici di risanamento acustico delle aree verdi e naturali, ma individua criteri per l'individuazione anche in queste aree delle zone silenziose da tutelare e valorizzare.



1.3 CONCLUSIONI

In conclusione, considerati i contenuti e gli obiettivi del piano che hanno una valenza di contenimento degli impatti acustici, le azioni proposte non determinano particolare impatti nelle aree interessate, se non per le criticità che potrebbero emergere in fase di cantiere nella realizzazione delle opere. Tali impatti sono da considerarsi temporanei e non di particolare rilevanza. In ogni caso gli interventi che riguarderanno le strutture scolastiche si cercherà di programmarle durante il periodo di chiusura estiva.

A seguito della stesura del rapporto preliminare si ritiene dunque non necessario assoggettare il Piano d'Azione a valutazione ambientale strategica (VAS).

Il Dirigente del Servizio Ambiente ed Energia

(dott. Gianni Gregorio)