



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Intesa su sedici schemi d'intesa sanciti in Conferenza Unificata ai fini dell'approvazione dei piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare, previsti dall'art. 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, su proposta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Repertorio n. 127/00 del 18 novembre 2010

LA CONFERENZA UNIFICATA

nell'odierna seduta del 18 novembre 2010

VISTO l'art. 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447 (legge quadro sull'inquinamento acustico), il quale prevede che le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade, nel caso di superamento dei valori limite pertinenti, hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con proprio decreto;

VISTO il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 29 novembre 2000, emanato ai sensi del richiamato art. 10, comma 5 della legge n. 447 del 1995, il quale, all'art. 5, comma 2, prevede che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con questa Conferenza, approvi i piani relativi alle infrastrutture di interesse nazionale o di più Regioni e provveda, ugualmente d'intesa con questa Conferenza, alla ripartizione degli accantonamenti e degli oneri su base regionale;

VISTO l'art. 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, il quale prevede che il Governo possa promuovere la stipula di intese, in sede di questa Conferenza, dirette a favorire l'armonizzazione delle rispettive legislazioni o il raggiungimento di posizioni unitarie o il conseguimento di obiettivi comuni, escludendo in tale caso l'applicazione dei commi 3 e 4 dell'art. 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

PR

PR





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

VISTA l'intesa sullo schema d'intesa - tipo sancita in questa Conferenza il 29 ottobre 2009 ai sensi del richiamato art. 8, comma 6, della legge n. 131 del 2003, ai fini dell'approvazione da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, prevista dall'art. 5, comma 2, del D.M. 29 novembre 2000, dei piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare;

VISTI i sedici schemi d'intesa in questione, trasmessi dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con note del 15 giugno 2010, 4 agosto 2010 e 22 settembre 2010, predisposti secondo lo schema - tipo di intesa sancita in questa Conferenza il 29 ottobre 2009, riguardanti i seguenti gestori:

- 1) Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.;
- 2) Autostrade Centropadane S.p.A.;
- 3) S.A.T.A.P. S.p.A.;
- 4) Autocamionale della Cisa S.p.A.;
- 5) S.A.T. Società autostrada Tirrenica S.p.A.;
- 6) Autostrada dei Fiori S.p.A.;
- 7) Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A.;
- 8) ATS Autostrada Torino Savona S.p.A.;
- 9) ATIVA S.p.A.;
- 10) Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.;
- 11) S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A.;
- 12) Autovie Venete S.p.A.;
- 13) S.A.L.T. S.p.A.;
- 14) Strada dei Parchi S.p.A.;
- 15) Autostrada A22 del Brennero S.p.A.
- 16) Autostrade per l'Italia S.p.A.;

CONSIDERATO che nella riunione tecnica del 5 ottobre 2010, in cui sono stati esaminati i predetti sedici schemi d'intesa, è stato concordato fra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, le Regioni e l'ANCI il testo del nuovo schema - tipo di intesa, già approvato il 29 ottobre 2009;

VISTE le nuove stesure degli stessi sedici schemi d'intesa, modificati in base al nuovo schema - tipo di intesa discusso nella richiamata riunione tecnica del 5 ottobre 2010, trasmessi dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota prot. DVA-2010-0025067 del 20 ottobre 2010, diramati con nota della Segreteria di questa Conferenza prot. n. 4989 del 22 ottobre 2010 e resi disponibili sul sito www.unificata.it per gli utenti abilitati;

4
RR





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

VISTO il nuovo schema-tipo di intesa approvato da questa Conferenza nella seduta del 28 ottobre 2010 (rep. n. 118/CU del 28/10/2010), conforme al testo approvato in sede tecnica il 5 ottobre 2010;

CONSIDERATI gli esiti della odierna seduta di questa Conferenza, nel corso della quale i rappresentanti delle Regioni e delle Province autonome, dell'ANCI, dell'UPI e dell'UNCEM hanno espresso la loro intesa sui sedici schemi d'intesa in esame, unitamente al rappresentante del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il quale ha espresso la propria soddisfazione per il costruttivo lavoro svolto che ha consentito finalmente di approvare i piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore dopo 15 anni dalla approvazione della legge n. 447 del 1995;

ESPRIME INTESA

ai sensi dell'art. 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, sulle sedici intese finalizzate all'approvazione dei piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare, trasmesse dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota del 20 ottobre 2010, di cui in premessa, parti integranti allegate al presente atto.

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi



Il Presidente
On. dott. Raffaele Fitto

RR



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

INTESA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 5, COMMA 2, DEL DECRETO 29 NOVEMBRE 2000 DEL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE, SULLA PROPOSTA DI PIANO DEGLI INTERVENTI DI CONTENIMENTO ED ABBATTIMENTO DEL RUMORE PREDISPOSTO DAL GESTORE "S.A.V. SOCIETÀ AUTOSTRADE VALDOSTANE S.P.A.", AI SENSI DELL'ARTICOLO 10, COMMA 5, DELLA LEGGE 26 OTTOBRE 1995 N. 447 (Legge quadro sull'inquinamento acustico)

LA CONFERENZA UNIFICATA

nella seduta del 18 novembre 2010

VISTA la legge 447/1995, art. 10 comma 5;

VISTO il DM 29 novembre 2000;

VISTO il DPR 30 marzo 2004 n. 142;

VISTA la legge 131/2003, art.8, comma 6;

VISTO il Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore predisposto dalla Società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A.", Gestore di infrastrutture di trasporto veicolare di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 10, comma 5, della Legge 447/95, nel testo trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota Prot. DSA-2008-0019035 del 09/07/2008;

CONSIDERATO inoltre che:

1. Con riferimento a quanto previsto dal DM 29.11.2000, articolo 3, comma 2, si è rilevato che il piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore presentato dalla Società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A." contiene gli ordini di priorità sia nazionali sia a livello regionale;

2. Per quanto previsto dal DM 29.11.2000, articolo 2, comma 4, lettera c), il piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore riporta l'indicazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti, se pur di massima, per ciascun intervento. Fornisce, inoltre, raggruppamenti per annualità e per Regione dei costi e dei tempi;

3. La presenza delle informazioni evidenziate ai precedenti punti 1 e 2 consente di procedere all'approvazione di massima del piano in quanto permette di individuare:

a) i fondi per gli interventi da realizzare in ogni singola Regione, essenziali al fine di poter eventualmente modificare, nell'ambito degli stanziamenti regionali previsti dal piano presentato, l'ordine di priorità degli stessi (art. 3, comma 3, DM 29.11.2000);

b) la suddivisione degli interventi in singole annualità, in quanto indispensabile per



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

approvare, in prima istanza, alcune annualità del piano stesso;

ESPRIME INTESA

ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 8, comma 6, della Legge 131/2003 e all'articolo 5 del DM 29.11.2000, sul Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore predisposto e presentato dalla società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A.", con le specificazioni e le prescrizioni contenute nei punti che seguono e negli allegati alla presente Intesa.

1. La presente Intesa stabilisce un'approvazione di massima del Piano, riferita alla programmazione degli interventi del primo stralcio. Tale periodo decorre dalla data del decreto di approvazione del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare fino al 1 gennaio 2014. Entro il 15 gennaio 2013 verrà presentato dalla società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A." al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, alle Regioni/Province Autonome interessate ed ai Comuni interessati lo stato di attuazione del Piano di cui alla presente Intesa con una ricognizione delle azioni svolte. Entro lo stesso 15 gennaio 2013 la società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A." deve presentare la documentazione relativa allo stralcio successivo del Piano che prenderà in considerazione gli interventi di cui alla presente intesa non ancora realizzati e l'aggiornamento e l'integrazione dello stesso per il successivo periodo di attuazione.

Detta documentazione conterrà anche elementi necessari alla valutazione ed alla verifica degli aspetti tecnici (anche in relazione alle migliori tecnologie disponibili), economici, realizzativi, di analisi territoriale, ambientale, di inserimento paesaggistico-visivo, per dedurre, eventualmente, nuovi criteri e modalità di realizzazione delle successive fasi del Piano. Entro il 31 dicembre 2013 sarà emanato il decreto ministeriale di approvazione del nuovo stralcio di Piano, d'intesa con la Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 5 del DM 29.11.2000. Nelle more dell'emanazione di detto decreto, vigono le disposizioni di cui al precedente decreto di approvazione. I periodi successivi di approvazione del Piano avranno durata quinquennale, fino alla concorrenza dei quindici anni previsti dall'art. 2, comma 2, lettera b) per la realizzazione degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare. Al fine di rendere attuabile ed efficace l'attività di controllo sull'attuazione del Piano, affidata al Ministero dall'art. 10, comma 5, della Legge 447/95, è stabilita una periodica ricognizione sullo stato di realizzazione degli interventi attraverso specifiche azioni di monitoraggio da avviare successivamente all'approvazione del Piano.

2. La presente Intesa sul Piano presentato dalla società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A." costituisce atto formale propedeutico alla necessaria approvazione da parte del Ministero prevista dall'articolo 5, comma 2, del DM 29.11.2000.





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

3. La Regione o Provincia Autonoma, d'intesa con i Comuni interessati ed il Gestore, comunica, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in casi particolari e motivati, fatto salvo quanto previsto dal comma 2, dell'art. 4 e dall'art.5 della Legge 447/95, un ordine di priorità che modifichi la graduatoria stabilita attraverso l'applicazione dell'indice di cui all'articolo 3, comma 1, del DM 29.11.2000 ed approvata attraverso il presente atto. Superata positivamente la fase istruttoria, tale modifica viene corredata da specifici atti amministrativi regionali che ne diano adeguata motivazione.

In caso di segnalazioni di situazioni di particolare e comprovata gravità, non considerate dal Piano, tali da comportare un intervento con ordine di priorità che ricadrebbe nello stralcio approvato dalla presente Intesa, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare disporrà l'integrazione immediata del Piano stesso, ferma restando la realizzazione di tutti gli interventi di cui allo stralcio approvato. Fatto salvo quanto specificato al successivo punto 4, in tutti gli altri casi di accertata carenza dello stralcio di Piano oggetto della presente intesa, il Gestore provvederà al necessario adeguamento nei successivi stralci di Piano, come previsto al punto 1.

Sulla base di esigenze di organizzazione di cantiere e di regolamentazione della circolazione veicolare o di natura tecnica, connesse alla realizzazione dei singoli interventi di risanamento, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, su indicazione del Gestore, può altresì autorizzare interventi, in anticipo rispetto alla graduatoria nazionale e facendo riferimento alle graduatorie regionali, senza pregiudizio delle tempistiche previste dalla graduatoria nazionale stessa.

4. Il Piano di contenimento ed abbattimento del rumore, redatto secondo i criteri contenuti nella Legge 447/95 e dei relativi decreti attuativi DM 29.11.2000 e DPR n. 142/2004, è stato sviluppato secondo le metodologie numeriche approssimate contenute nell'allegato 2 del DM 29.11.2000; come tale esso costituisce quindi una progettazione di massima con riferimento all'estensione e alla tipologia degli interventi di risanamento. In fase realizzativa i progetti acustici di dettaglio e i successivi progetti esecutivi degli interventi di risanamento acustico, sviluppati sulla base di eventuali rilievi fonometrici e di traffico specifici, di rilevazioni cartografiche aggiornate e di pertinenti segnalazioni delle Amministrazioni interessate, potranno avere caratteristiche differenti dal Piano approvato con la presente Intesa, sempre che siano rispettati gli obiettivi del risanamento acustico. Nel caso di variazioni sostanziali al progetto che comportino modifiche alle tipologie degli interventi del piano approvato con la presente intesa, esse saranno adeguatamente motivate dal Gestore e comunicate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, alle Regioni e ai Comuni interessati.

5. L'ammontare delle risorse finanziarie che la Società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A." impegna per la realizzazione degli interventi individuati nel Piano e non ancora realizzati può comprendere solo la propria quota di partecipazione finanziaria assunta dalla medesima Società nell'ambito di Accordi pregressi sottoscritti con Enti Locali, Amministrazioni o altri soggetti al di fuori delle procedure di elaborazione, di proposta e di approvazione del Piano oggetto della presente Intesa. In ogni caso faranno fede i tempi di





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

realizzazione eventualmente previsti negli Accordi di cui sopra, laddove non sussistano impedimenti legati all'organizzazione dei cantieri. In caso di controversia la questione è rimessa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al fine della sua risoluzione. Sono fatti salvi, e quindi computabili ai fini contabili, gli interventi comunque effettuati precedentemente all'entrata in vigore del DPR 142/2004, come previsto dall'art. 11, comma 1, dello stesso decreto.

6. Sono stralciati dal Piano presentato, in quanto dotati di procedimenti diversi dal presente, gli interventi di risanamento acustico stabiliti da procedure di Valutazione di Impatto Ambientale a livello nazionale o regionale già concluse. In particolare, nel caso di nuove realizzazioni con procedura di VIA conclusa che possono interferire con gli interventi previsti dal Piano, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, per le istruttorie nazionali, ovvero la Regione e le Province Autonome e i Comuni interessati per quelle regionali, terranno conto in sede di realizzazione del Piano della necessità di rendere coerenti gli interventi di risanamento acustico previsti dal Piano con quelli relativi alle nuove opere oggetto di VIA.

Il Gestore nella fase realizzativa del piano dovrà adeguare lo stesso in coerenza con gli interventi di ampliamento con terza o quarta corsia o ad altri interventi di adeguamento contenuti negli accordi di programma delle concessionarie.

7. Ai sensi dell'art. 5, comma 3, del DM 29.11.2000, gli interventi di mitigazione da considerare in via prioritaria sono quelli che interessano direttamente la sorgente del rumore e, solo successivamente, quelli da realizzare lungo la via di propagazione del rumore stesso. Nello specifico vanno dunque presi in considerazione prioritariamente le pavimentazioni fonoassorbenti o comunque a bassa emissione ed una sistematica azione di manutenzione nonché azioni dirette sulla mobilità. Va precisato che, con riferimento all'adozione di pavimentazioni fonoassorbenti o a bassa emissione, se tali interventi rientrano nell'ambito della normale manutenzione, gli oneri da contabilizzare nel Piano sono esclusivamente quelli derivanti dall'extracosto rispetto all'asfalto tradizionale. Viceversa, se l'intervento viene realizzato al di fuori della normale manutenzione, i relativi costi possono essere contabilizzati per intero.

8. Particolare attenzione andrà riservata alle motivazioni che giustificano eventuali interventi diretti sui ricettori. Potrà comunque essere valutata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dalla Regione/Provincia Autonoma, dai Comuni competenti e dal Gestore, nell'ambito di apposita Conferenza di Servizi, la possibilità di realizzare interventi sui ricettori, oltre che nei casi previsti dal DPR 142/2004 e dal DM 29.11.2000, anche ad integrazione di interventi con barriere acustiche con parziale realizzazione dimensionale in altezza, in particolare quelle poste in opera in situazioni che presentino problemi di inserimento paesaggistico-ambientale delle medesime (es. barriere in prossimità di particolari ricettori e/o rimodellamento geomorfologico, etc.), ovvero ad integrazione di interventi già realizzati.

9. Essendo state rilevate carenze nel Piano predisposto dalla Società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A." relativamente ai dati ed alle informazioni richiesti dal DM





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

29.11.2000, ritenute comunque non pregiudiziali all'approvazione del Piano medesimo, la Società, prima della approvazione del progetto definitivo, dovrà fornire a tutti i soggetti interessati, i dati mancanti e le integrazioni nel rispetto dei criteri di cui all'allegato n. 1 dell'Intesa.

10. Con riferimento all'art. 6, comma 1, del DM 29.11.2000, la "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A." dovrà fornire entro il 31 marzo di ogni anno al Ministero, alla Regione ed ai Comuni competenti i dati e le informazioni ivi previsti, con particolare riguardo agli aggiornamenti sullo stato di avanzamento degli interventi di risanamento previsti.

11. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare esercita le funzioni amministrative e di coordinamento per le attività di controllo per il conseguimento degli obiettivi di risanamento relative al Piano presentato dalla Società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A.", previste dall'articolo 6, comma 2, del DM 29.11.2000, tramite iniziative e attività periodiche di verifica organizzate in collaborazione con le Regioni e/o Province Autonome interessate.

12. Per ciascuno degli interventi di mitigazione acustica realizzato, la Società "S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.A." dovrà produrre al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, alla Regione/provincia Autonoma e ai Comuni interessati adeguata documentazione di verifica acustica, che ne certifichi il raggiungimento degli obiettivi indicati nel Piano ai sensi dell'art. 2, comma 5, del DM 29.11.2000. In particolare, la verifica del raggiungimento degli obiettivi di risanamento acustico degli interventi realizzati dovrà essere condotta a due livelli: sia attraverso il controllo del rispetto dei valori limite presso i ricettori secondo quanto stabilito dallo stesso art. 2, comma 5, del DM 29.11.2000, tenendo in considerazione esclusivamente la rumorosità dell'infrastruttura stradale, sia attraverso l'esame delle caratteristiche acustiche intrinseche delle opere realizzate come disposto dall'Allegato 2 dello stesso decreto avendo cura di controllare la rispondenza dell'intera opera e delle sue parti con quanto previsto dal progetto acustico attraverso la certificazione di laboratorio e quella prodotta in sito.

13. I progetti definitivi per la mitigazione ed il contenimento del rumore sono soggetti alle procedure di approvazione previste dalle vigenti norme in materia. I Comuni, nonché la Regione e le Province interessate si adoperano affinché l'iter approvativo dei progetti definitivi si concluda in modo celere. Eventuali cause di impedimento/rallentamento nello svolgimento dell'iter stesso sono prontamente comunicate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

14. I gestori, laddove non sussistano pregiudizi di carattere tecnico e/o economico, nella realizzazione dei singoli interventi dovranno favorire l'impiego di materiali e tecniche ecocompatibili, quali materiali riciclati e prodotti a base di materiale riciclato, ai sensi dell'articolo 195, comma 1, lettera i) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e del DM 203/2003, o l'installazione di barriere acustiche fotovoltaiche ai sensi del DM ambiente 23 novembre 2001, idonee all'ottenimento degli incentivi di cui al conto energia, ai sensi del DM 6 agosto 2010, anche promuovendo il ricorso al *project financing* di soggetti terzi.





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Allegati:

n.1 Verbale della riunione del 20.11.2008

n.2 Scheda istruttoria ISPRA (ex APAT)





Région Autonome Vallée d'Aoste
Regione Autonoma Valle d'Aosta

Assessorat du territoire et de l'environnement
Assessorato territorio e ambiente

2/a, Rue Promis - 11100 Aoste
Tél. 0165/272827- 0165/272328
Télécopie 0165/272816
E-mail d-ambiente@regione.vda.it

Département du territoire et de l'environnement
Direction de l'environnement
Dipartimento territorio e ambiente
Direzione ambiente

Prot. n. 4228 ITA
Vs./Rif.

Aoste, _____
Aosta, _____

19 DIC. 2008



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot DSA - 2008 - 0037101 del 15/12/2008

Al Ministero dell'Ambiente
Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 Roma
Dr. Lombardi Lorenzo

Regione Calabria
Delegazione di Roma
Coordinamento Nazionale Ambiente
e Protezione Civile
Piazza di Campitelli, 3
00186- Roma
Dott. Fabrizio L. Messina

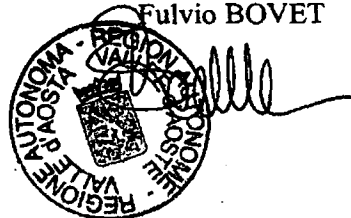


OGGETTO: Trasmissione verbale della riunione del 20 novembre 2008

Allegato alla presente vi trasmettiamo il verbale in oggetto relativo all'istruttoria tecnica della documentazione relativa al piano di contenimento ed abbattimento del rumore ex Legge 447/1995 e DM 29/11/2000 presentato dalla Società Autostrade Valdostrane S.p.A. debitamente firmati.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE
Fulvio BOVET



Sp



VERBALE DELLA RIUNIONE DEL 20 Novembre 2008

avente per oggetto:

"Istruttoria tecnica preliminare della documentazione relativa al piano di contenimento ed abbattimento del rumore ex Legge 447/1995 e DM 29 novembre 2000 presentato da SAV S.p.A.

La riunione riguarda le seguenti infrastrutture: Autostrada A5 Quincinetto-Aosta.

La riunione è stata indetta dalla Regione Calabria, Regione capofila per materia, in accordo con il Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare, (MATTM) e i tecnici delle Regioni e Province Autonome e delle Agenzie nazionali e regionali per la Protezione dell'Ambiente; in quanto così concordato nella riunione svoltasi presso il MATTM il giorno 22 aprile 2008.

Lo scopo è quello di effettuare un primo esame della documentazione del piano di contenimento e abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture stradali di interesse nazionale gestite da SAV S.p.A, piano inviato alle Regioni Piemonte e Valle d'Aosta con nota datata 01/07/2008 prot. 1854/STM.

Tale esame istruttorio è preliminare alla riunione di Conferenza Unificata prevista dall'articolo 5, comma 2, del DM 29 novembre 2000 ed è finalizzato ad elaborare un contributo di carattere tecnico allo schema di determinazione da proporre all'approvazione della Conferenza Unificata.

Sono presenti i dirigenti/tecnici delle Regioni/Province Autonome e delle Agenzie (vedi foglio presenze allegato):

Regione Piemonte;

Regione Valle d'Aosta;

ARPA Valle d'Aosta;

ISPRA.

La verifica dei contenuti della documentazione presentata ha riguardato:

1. la presenza dei dati e delle informazioni essenziali e preliminari alla valutazione dei contenuti del piano così come individuati dal DM 29 novembre 2000 all'articolo 3, comma 2, e all'articolo 2, comma 4 lettera c).
2. un primo esame istruttorio, ed una valutazione di massima, dei contenuti di alcuni dei dettagli più rilevanti del piano degli interventi di risanamento previsti per la infrastruttura in questione.

1. **Presenza nella documentazione dei dati e delle informazioni essenziali e preliminari alla valutazione dei contenuti del piano, così come individuati**



dal DM 29 novembre 2000 all'articolo 3, comma 2, e all'articolo 2, comma 4 lettera c).

- a) Con riferimento a quanto previsto dal DM 29 novembre 2000, articolo 3 comma 2, si è rilevato che il piano di contenimento ed abbattimento del rumore presentato da SAV S.p.A. contiene gli ordini di priorità anche a livello regionale.
- b) Per quanto previsto dal DM 29 novembre 2000, articolo 2 comma 4 lettera c), si è rilevato che il piano di contenimento ed abbattimento del rumore riporta l'indicazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti, se pur di massima, per ciascun intervento. Fornisce, inoltre, raggruppamenti per annualità e per Regione dei costi e dei tempi.

2. Risultati di un primo esame istruttorio dei contenuti di dettaglio relativi al piano degli interventi di risanamento previsti.

Un primo esame istruttorio dei contenuti del piano ha fatto rilevare alcune carenze relative ai dati ed alle informazioni richiesti dal DM 29 novembre 2000. Si riporta in allegato un sintetico elenco di dette carenze che potranno essere colmate, qualora di tipo puntuale, nella progettazione esecutiva dei singoli interventi, ovvero, qualora di carattere più generale, nella fase di attuazione del piano nonché nelle successive fasi di aggiornamento e revisione del medesimo.

CONCLUSIONI

La presenza delle informazioni evidenziate al punto 1 consente di procedere all'approvazione di massima del piano in quanto permette di individuare (rif.to Documento interregionale del 21 febbraio 2008):

- a) i fondi per gli interventi da realizzare in ogni singola Regione, essenziali al fine di poter eventualmente modificare, nell'ambito degli stanziamenti regionali previsti dal piano approvato, l'ordine di priorità degli stessi (art.3, comma 3, DM 29/11/2000);
- b) la suddivisione degli interventi in singole annualità, in quanto indispensabile per approvare, in prima istanza, alcune annualità del piano stesso.

Pertanto si ritiene opportuno attivare le procedure per l'approvazione di massima del piano.

Per ciò che concerne i dati e le informazioni mancanti o carenti indicati al punto 2, si ritiene che gli stessi potranno essere forniti anche successivamente



alle determinazioni che saranno assunte dalla Conferenza Unificata di cui all'articolo 5, comma 2, del DM 29 novembre 2000, secondo le modalità già specificate.

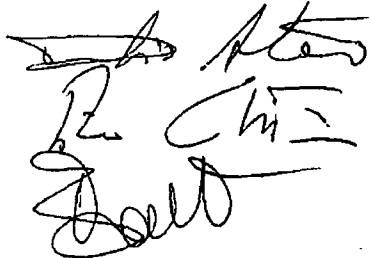
Con riferimento all'art. 6, comma 1, DM 29/11/2000, SAV S.p.A. dovrà fornire i dati e le informazioni ivi previsti. Si sottolinea che gli oneri, relativi all'eventuale impiego di asfalti drenanti fonoassorbenti, da contabilizzare sono esclusivamente quelli derivanti dall'extracosto rispetto agli asfalti tradizionali (rif.to Documento interregionale del 21 febbraio 2008).

Non è desumibile, infine, dalla documentazione relativa al piano se la stessa è stata inviata ai Comuni interessati, e sotto quale forma.

La copia del presente verbale verrà inviata a cura della Regione Valle d'Aosta a:

- Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare, (MATM) - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
- Regione Calabria, Settore Delegazione di Roma:

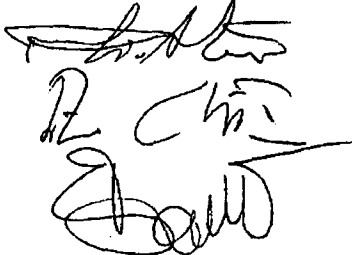
Roberta Baudino





ALLEGATO

1. I dati forniti non sono georeferenziati con sistema di riferimento UTM WGS 84 in formato vettoriale.
2. La procedura seguita per la determinazione dei valori del livello di soglia in presenza di sorgenti concorsuali non rispetta quanto richiesto dall'All. 4 del DM 29/11/2000 nei casi in cui il ricettore è contenuto in fasce di pertinenza aventi limiti differenti.
3. Non sono riportate le informazioni relative alla taratura della strumentazione utilizzata per i rilievi acustici e non viene allegata copia dei certificati di taratura.
4. Non risulta essere stato caratterizzato lo spettro medio del rumore.
5. Non vengono fornite indicazioni di dettaglio in merito alla tipologia ed alla composizione delle barriere previste.

Roberto Baudino






ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

Allegato 2



Piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore prodotto da infrastrutture di trasporto veicolare di interesse nazionale o di più regioni ai sensi del D.M. 29 novembre 2000

**Scheda sintetica di verifica della completezza della documentazione
ed elementi tecnici per la richiesta di eventuali integrazioni**

Piano di risanamento acustico

S.A.V. Società Autostrade Valdostane S.p.a. "Autostrada A5 Quincinetto-Aosta"



Elenco della documentazione presentata dalla SAV S.p.a. esaminata ai fini dell'istruttoria tecnica

FASE I

Regione Piemonte - Relazione Tecnico Illustrativa

- Allegato 1 - Sorgenti di Rumore Concorsuali
- Allegato 2 - Sintesi dati Meteorologici
- Allegato 3 - Schede di Monitoraggio per la taratura del modello
- Regione Piemonte - Sintesi Comunale - Comune di Quincinetto
- Regione Piemonte - Sintesi Comunale - Comune di Carema

Regione Valle d'Aosta - Relazione Tecnico Illustrativa

- Allegato 1 - Sorgenti di Rumore Concorsuali
- Allegato 2 - Sintesi dati Meteorologici
- Allegato 3 - Schede di Monitoraggio per la taratura del modello
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Donnas
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Pont Saint Martin
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Home
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Bard
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Arnad
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Verres
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Issogne
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Montjovet
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Champ De Praz
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Saint Vincent
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Chatillon
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Pontey
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Saint Denis
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Chambave
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Verrayes
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Fenis
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Nus
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Saint Marcel



- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Quart
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Brissogne
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Pollein
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Saint Christophe
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Charvensod
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Aosta
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Gignod
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Gressan
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Sarre
- Regione Valle d'Aosta - Sintesi Comunale - Comune di Jovencan

FASE II

Volume 1

- **Relazione Generale**

Allegato 1 - "Localizzazione interventi di mitigazione" al continuo lungo il tracciato autostradale, scala 1:5000

Allegato 2 - Efficacia acustica degli interventi

Allegato 3 - Schede di sintesi comunale (Regione Piemonte)

- Comune di Carema
- Comune di Quincinetto

Volume 2

Allegato 3 - Schede di sintesi comunale (Regione Valle d'Aosta)

- Comune di Donnas
- Comune di Pont Saint Martin
- Comune di Hone
- Comune di Arnad
- Comune di Verres
- Comune di Issogne
- Comune di Mont Jovet
- Comune di Champdepraz
- Comune di Saint Vincent
- Comune di Chatillon
- Comune di Pontey
- Comune di Saint Denis



- Comune di Chambave
- Comune di Verrayes
- Comune di Fenis
- Comune di Nus
- Comune di Saint Marcel
- Comune di Quart
- Comune di Brissogne
- Comune di Charvensod
- Comune di Aosta
- Comune di Gressan
- Comune di Sarre



Dati generali dell'infrastruttura oggetto del Piano di risanamento acustico

La documentazione presentata dalla SAV S.p.a. per il piano di contenimento e abbattimento del rumore dell'Autostrada A5 Quincinetto-Aosta, inclusa la tangenziale Aosta Est – Aosta Ovest e il raccordo autostradale alla Strada Statale SS27 del Gran San Bernardo, riguarda complessivamente 65,6 km di tracciato autostradale, il cui ambito di interazione acustica coinvolge 28 comuni territorialmente compresi nella Regione Valle d'Aosta e 2 comuni della Regione Piemonte.

Caratteristiche principali del tratto autostradale:

- Sviluppo totale dei tratti autostradali	~65,6 km
- Tratti in rilevato/mezzacosta	Non indicati nella relazione
- Tratti in trincea	c.s.
- Tratti in viadotto	c.s.
- Tratti in galleria	c.s.
- Svincoli presenti	c.s.

Regioni, Province e Comuni attraversati:

- Regioni attraversate	Piemonte Valle d'Aosta
- Province attraversate	Torino Aosta
- Comuni attraversati	Quincinetto (TO) Carema (TO) Donnas (AO) Pont Saint Martin (AO) Hone (AO) Bard (AO) Arnad (AO) Issogne (AO) Verres (AO) Champdepraz (AO) Mont Jovet (AO)



Pontey (AO)
Saint Vincent (AO)
Chatillon (AO)
Saint Denis (AO)
Chambave (AO)
Verrayes (AO)
Fenis (AO)
Nus (AO)
Saint Marcel (AO)
Brissogne (AO)
Quart (AO)
Pollein (AO)
Saint Christophe (AO)
Aosta (AO)
Charvensod (AO)
Gressan (AO)
Jovencan (AO)
Sarre (AO)
Gignod (AO)



Scheda di verifica dei criteri di progettazione degli interventi di risanamento

Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione criticità e richieste di eventuali integrazioni
1.	Riferimenti normativi	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I Cap. 2	7÷12	- Sono richiamati tutti i principali riferimenti normativi.	
2.	Caratterizzazione del territorio e delle sorgenti emissive					
2.1	Verifica della coerenza della cartografia di riferimento utilizzata	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 3.1	13÷15	La base cartografica utilizzata per la realizzazione del modello 3D dell'infrastruttura autostradale, dell'ambiente di propagazione e dell'edificato è derivata dalle carte tecniche delle Regioni Valle d'Aosta e Piemonte, integrate dai rilievi svolti dalla SAV e da censimenti di aggiornamento effettuati mediante verifiche in situ. Il rilievo planoaltimetrico della SAV in 3D è in scala 1:1.000 ed ha una copertura di circa 150 m dal ciglio autostradale. Viene indicato che la cartografia è stata aggiornata al mese di ottobre-novembre 2005 sulla base di specifici sopralluoghi, che hanno permesso di riportare gli edifici di nuova costruzione ed il rilievo delle altezze degli stessi.	
2.2	Verifica della correttezza delle fasce di pertinenza acustica dell'infrastruttura di interesse	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 3.2.1 Allegati 4 Fase I e Allegati 1 Fase II	15÷22	Le fasce di pertinenza acustica dell'infrastruttura di interesse sono individuate con differenti colori su tutti gli elaborati grafici allegati di Fase I e Fase II.	

Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione criticità e richieste di eventuali integrazioni
2.3	Verifica della correttezza delle fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture concorsuali e valutazione della procedura seguita per la determinazione dei valori limite adottati	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 3.3 Allegato 1 e Allegati 4 Fase I Relazione generale Fase II Cap. 3.	30÷34 18÷24	Nella Relazione tecnico descrittiva di Fase I (a pag. 32) viene indicato le infrastrutture di trasporto principali che interessano acusticamente le fasce di pertinenza della A5 sono rappresentate da strade statali (SS26, SS27), strade provinciali (SP69), strade regionali (SR2, SR4, SR6, SR10), strade comunali e dalla linea ferroviaria Ivrea-Aosta e le relative fasce di pertinenza sono riportate con differenti colori negli elaborati cartografici.	La procedura seguita per la determinazione dei valori del livello di soglia in presenza di sorgenti concorsuali rispetta quanto richiesto dall'All. 4 del DM 29/11/2000 nei casi in cui il ricettore è contenuto in fasce di pertinenza aventi gli stessi limiti. Invece, nei casi in cui il ricettore è contenuto in fasce di pertinenza aventi limiti differenti, la determinazione dei valori del livello di soglia è stata ottenuta attraverso una procedura <u>non prevista dall'All. 4 del DM 29/11/2000</u> , che dà luogo ad una riduzione paritetica dei valori limite da adottare.
2.4	Verifica della corretta individuazione e collocazione dei ricettori, anche ai fini del calcolo dell'indice di priorità di cui all'All. 1 del DM 29/11/2000	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 3.2 Allegati 4 Fase I Relazione generale Fase II Cap. 2.	15÷29 6÷9	E' stato svolto un censimento dettagliato in Fascia A con restituzione di schede per tutti i ricettori residenziali presenti; in Fascia B, è stato attuato invece un riconoscimento generale delle destinazioni d'uso presenti e dei parametri necessari alla modellazione acustica non acquisibili direttamente dalle basi cartografiche. Una scheda di dettaglio è stata predisposta inoltre per tutti i ricettori sensibili identificati nel corso dei sopralluoghi, sia in fascia A che in fascia B. Nell'ambito della Fase II sono stati svolti ulteriori verifiche e aggiornamenti sui ricettori considerati.	

Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione critica richieste di eventuali integrazioni
3.	Verifica dei requisiti del modello di simulazione utilizzato in riferimento a quanto richiesto dall'allegato 2 del DM 29/11/2000	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.1	50÷54	Per la previsione dell'impatto acustico prodotto dal traffico autostradale è stato utilizzato il modello di simulazione SoundPLAN.	
3.1	<ul style="list-style-type: none"> la descrizione dell'ambiente di propagazione del rumore, la morfologia del terreno, la presenza di edifici ed infrastrutture, con la possibilità di attribuire valori dei coefficienti di assorbimento o indici di isolamento per le superfici, almeno per bande di ottava; 	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.1	50	Il modello di simulazione utilizzato, consente di tenere conto delle caratteristiche geometriche e morfologiche del territorio e dell'edificato, della tipologia delle superfici e della pavimentazione stradale, dei traffici e dei relativi livelli sonori indotti, della presenza di schermi naturali alla propagazione del rumore. Inoltre consente l'inserimento di appositi coefficienti legati alle caratteristiche più o meno riflettenti delle facciate dei fabbricati e dell'assorbimento dovuto alla presenza di aree boschive.	
3.2	<ul style="list-style-type: none"> l'archivio di dati relativi alla potenza sonora delle sorgenti, aggiornabile mediante rilievi strumentali: tale archivio deve essere rappresentativo ad esempio delle tipologie delle autovetture circolanti, delle pavimentazioni; 	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.1.1	50÷54	Per quanto concerne le emissioni viene indicato che i calcoli sono stati svolti utilizzando i valori tabellari contenuti nel metodo di calcolo ufficiale francese NMPB-Routes-96	



Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione criticità e richieste di eventuali integrazioni
3.3	– l'archivio di dati relativi alle caratteristiche acustiche di isolamento e di assorbimento dei materiali usati in edilizia e per la realizzazione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, con possibilità di aggiornamento;	No	-	-	Anche se non indicato nella documentazione esaminata, il modello utilizzato, prevedendo l'inserimento di appositi coefficienti, è in grado di tenere conto delle caratteristiche più o meno riflettenti delle facciate dei fabbricati.	
3.4	– di tenere conto, negli algoritmi di calcolo, dei principali fenomeni caratterizzanti la propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore, come le riflessioni del primo ordine e quelle secondarie, le diffrazioni semplici e multiple, l'attenuazione per divergenza e quella per assorbimento;	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.1	50÷54	Il modello utilizzato si basa sul metodo di calcolo per "raggi" (Ray Tracing). Il sistema di calcolo fa dipartire dal ricevitore una serie di raggi ciascuno dei quali analizza la geometria della sorgente e quella del territorio, le riflessioni e la presenza di schermi. Il modello tiene inoltre conto dei parametri che influenzano la propagazione del rumore, quali l'attenuazione dovuta a divergenza geometrica, assorbimento atmosferico ed effetto del terreno.	
3.5	– di ottenere risultati su base cartografica in scala non inferiore a 1:1.000, sotto forma di punti singoli, curve di isolivello sia in pianta che in sezione trasversale relative a situazioni precedenti e seguenti l'intervento.	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 3.1	14÷15	Per l'elaborazione del modello tridimensionale del terreno è stata utilizzato il rilievo effettuato da SAV S.p.a. in scala 1:1.000 che copre una fascia di circa 150 m dal ciglio autostradale, integrato per le restanti parti con la cartografia numerica regionale.	
4.	Verifica del corretto utilizzo del modello adottato					



Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione criticità e richieste di eventuali integrazioni
4.1	– verifica della correttezza delle modalità di realizzazione e del dettaglio adottato nel modello 3D del terreno	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 3.1	14÷15	La geometria (forma e dimensioni) del corpo stradale e delle aree ad esso adiacenti, è stata definita in base al rilievo 3D della SAV S.p.a.. L'integrazione tra le informazioni cartografiche disponibili ha permesso la produzione di un modello digitale tridimensionale del terreno (DTM, digital terrain model) e di un modello tridimensionale dell'edificato DBM (Digital Building Model) in formato vettoriale, ottenuto mediante tracciatura dei poligoni che individuano gli edifici e le costruzioni di ogni tipo, con l'assegnazione della quota media di gronda di tutti gli edifici. La cartografia permette altresì di restituire in formato vettoriale tridimensionale georeferenziato i cigli e l'asse del tracciato autostradale, i cigli e linee d'asse delle sorgenti concorsuali, i confini amministrativi dei Comuni interessati	
4.2	– verifica delle misure fonometriche effettuate per la caratterizzazione delle aree interessate	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.2 Allegato 3 Fase I	56÷58	Per la valutazione dei livelli acustici delle aree interessate dall'infrastruttura sono state svolte nel 2005 delle campagne di monitoraggio in corrispondenza di 2 sezioni autostradali nel territorio della Regione Valle d'Aosta nei comuni di Verres e Brissogne. Sono state effettuate misure in continuo di durata settimanale nei periodi 26 settembre-5 ottobre e 5/12 ottobre. Le misure in continuo sono state poi integrate con misure effettuate con tecnica spot. I rilievi acustici sono stati affiancati da misure meteorologiche in continuo e da misure di traffico.	Nella documentazione esaminata non sono riportate le informazioni relative alla taratura della strumentazione utilizzata per i rilievi acustici e, inoltre, non sono riportati i certificati previsti dal DM 16/03/1998. <u>Si richiede pertanto di fornire le necessarie integrazioni in merito a quanto sopra indicato.</u>



Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione criticità e richieste di eventuali integrazioni
4.3	– verifica della corretta collocazione e modellizzazione delle sorgenti lineari costituite dai flussi veicolari	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 3.1	14÷15	La modellizzazione della geometria dell'infrastruttura deriva dal rilievo planoaltimetrico fornito da SAV S.p.a. in scala 1:1.000, integrato, laddove necessario con le cartografie tecniche regionali. La cartografia utilizzata permette la restituzione in formato vettoriale tridimensionale georeferenziato dei cigli e dell'asse del tracciato autostradale, nonché dei cigli e delle linee d'asse delle sorgenti concorsuali. Per ciascun asse sono stati poi assegnati i dati relativi ai flussi di traffico.	
4.4	– verifica della procedura di calibrazione del modello	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.2.3 Allegato 3 Fase I	71÷80	La calibrazione del modello previsionale è stata svolta in base ai risultati delle campagne di monitoraggio realizzate nel 2005 in corrispondenza di 2 sezioni autostradali. In tali sezioni sono state effettuate misure in continuo di durata settimanale, integrate con misure svolte con tecnica spot, e affiancate da misure meteorologiche in continuo e da rilievi di traffico. Il confronto tra i livelli di campo e i livelli calcolati nelle condizioni meteorologiche contestuali alle misure di rumore mostrano nelle postazioni settimanali un'accuratezza di ± 2 dB(A) nella maggior parte delle situazioni.	
5.	Verifica degli output richiesti dall'allegato 2 del DM 29/11/2000					

Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione critica richieste di eventuali integrazioni
5.1	a) l'individuazione delle vie di propagazione del rumore dalla sorgente all'ambiente ricevente;	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.1.2	53÷54	Il modello SoundPLAN, basato sul metodo del Ray Tracing, tiene in considerazione le caratteristiche geometriche e morfologiche del territorio e dell'edificato, la tipologia delle superfici e della pavimentazione stradale, la presenza di schermi naturali alla propagazione del rumore, quale ad esempio lo stesso corpo stradale. Il modello tiene conto inoltre dell'influenza delle condizioni meteorologiche sulla propagazione del rumore, nonché degli effetti di attenuazione dovuti alla divergenza geometrica, all'assorbimento atmosferico, all'effetto del terreno e alla riflessione e diffrazione delle onde sonore.	
5.2	b) le misure e/o le stime del livello massimo di rumore esterno agli edifici in dB(A) con caratterizzazione dello spettro medio del rumore;	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.3.2 Schede di sintesi comunali di Fase II	61	L'identificazione della facciata più esposta e del punto di massima esposizione, limitatamente agli edifici residenziali e sensibili, è stata svolta disponendo un punto di calcolo su ogni facciata dell'edificio e in corrispondenza di ogni piano (localizzato a quota +1.5 m sul solaio corrispondente). In seguito ai risultati delle simulazioni è stato identificato il punto di calcolo in corrispondenza del quale risultano i livelli di impatto diurno o notturno massimi. Tali valori sono stati quindi associati all'edificio come livello di massima esposizione sul periodo di riferimento.	Nella documentazione presentata non risulta essere stata riportata la caratterizzazione dello spettro medio del rumore.
5.3	c) il dimensionamento delle pareti delle facciate sulla base dell'indice dell'isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al D.P.C.M. 5/12/1997, allegato A, e sulla base dei dati di progetto;	NO			Tale dimensionamento si può ritenere non essenziale in questa fase della progettazione acustica, ma dovrà essere effettuato nella fase di progettazione esecutiva per quanto riguarda gli interventi diretti sui ricettori.	



Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione di eventuali richieste di integrazioni
5.4	d) la verifica della condizione che l'indice dell'isolamento acustico standardizzato di facciata sia maggiore o eguale a quello stabilito nel D.P.C.M. 5/12/1997, allegato A, tabella B.	NO			Tale verifica si può ritenere non essenziale in questa fase della progettazione acustica, ma dovrà essere effettuata nella fase di progettazione esecutiva per quanto riguarda gli interventi diretti sui ricettori.	
6.	Verifica della progettazione acustica degli interventi in riferimento a quanto richiesto dall'allegato 2 del DM 29/11/2000					
6.1	– rilevazione dei flussi di traffico e loro disaggregazione per tipologie di mezzi di trasporto e loro categorie, per periodi della giornata, per velocità media;	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 4.3	48-49	<p>I dati di traffico utilizzati sono quelli forniti da SAV S.p.a., riferiti all'anno 2004. Il Gestore ha fornito i volumi annuali di traffico suddivisi per tratta, per direzione di marcia e per classe di veicoli, dai quali sono stati ricavati i valori di TGM.</p> <p>A partire dalle percentuali di traffico note nel periodo notturno relativamente ai veicoli leggeri e pesanti, sono stati elaborati i valori di TGM (6-22) e TGM (22-6) scomposti per classe di veicoli. Le percentuali di traffico derivano in parte dai flussi acquisiti nelle sezioni di taratura del modello.</p> <p>Sono state considerate velocità di 120 Km/h per i veicoli leggeri e 80 Km/h per i veicoli pesanti sulla corsia di marcia, di 130 Km/h per i veicoli leggeri e 90 Km/h per i veicoli pesanti sulla corsia di sorpasso. Per gli svincoli sono state considerate velocità di 60 km/h per i veicoli leggeri, 40 km/h per i veicoli pesanti.</p>	

Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione critica delle richieste di eventuali integrazioni
6.2	<p>– caratterizzazione acustica della sorgente mediante l'acquisizione dello spettro medio del rumore, dei livelli sonori equivalenti continui diurni e notturni, della distribuzione statistica dei livelli;</p>	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 5.1.1	50÷53	<p>Il metodo di calcolo utilizzato, NMPB-Routes-96, basa il calcolo dell'emissione sul livello di potenza sonora del singolo veicolo, che implica pertanto la suddivisione della sorgente stradale in singole sorgenti di rumore assimilate a sorgenti puntiformi. Il livello di potenza sonora è ricavato a partire da un nomogramma che riporta il livello equivalente orario all'isofonica di riferimento dovuto a un singolo veicolo in funzione della velocità del veicolo per differenti categorie di veicoli, classi di gradiente e caratteristiche del traffico.</p> <p>Il livello di potenza sonora, corretto in funzione del numero di veicoli leggeri e di veicoli pesanti nel periodo di riferimento e della lunghezza della sorgente stradale, viene a sua volta scomposto in bande di ottava.</p>	
6.3	<p>– acquisizione della corografia della zona in scala non inferiore a 1:5.000 e della planimetria dell'area interessata e della infrastruttura in scala non inferiore a 1:1.000, con l'indicazione degli edifici da risanare: nel caso di strade urbane, devono essere acquisite le sezioni stradali tipiche (L,U) ed i profili degli edifici;</p>	SI	Relazione tecnico descrittiva Fase I par. 3.1 par. 5.3 e 5.4 Allegato 4	14÷15 61÷74	<p>Tutte le planimetrie presenti nella documentazione sono in scala 1:5.000. La base cartografica utilizzata deriva dal rilievo (in scala 1:1.000) fornito da SAV S.p.a., integrato con le cartografie tecniche regionali, aggiornate con gli edifici di nuova costruzione al mese di ottobre-novembre 2005, a seguito di sopralluoghi, svolti all'interno della fascia di pertinenza di 250 m. Negli elaborati riportati nell'Allegato 4 sono indicati tutti i ricettori interessati dai superamenti e nelle tabelle di sintesi di ciascun comune sono evidenziati per ciascun ricettore i livelli acustici calcolati, gli esuberi e le aree di superamento.</p>	Non sono presenti nella documentazione fornita planimetrie in scala non inferiore a 1:1.000



Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione critica richieste di eventuali integrazioni
6.4	<ul style="list-style-type: none"> tracciamento di una mappa acustica dell'area circostante l'infrastruttura da effettuare sulla base di misure e con l'ausilio di un modello previsionale; la mappa deve contenere le curve di isolivello, gli edifici da risanare; 	SI	Relazione tecnico Descrittiva par. 5.3.3 Allegato 4	62	<p>La mappatura è stata svolta sull'intero ambito di studio di 250 m dal ciglio autostradale, considerando come estremi i confini comunali e il limite di Fascia B di pertinenza.</p> <p>Le mappe di rumore sono contenute nelle sintesi comunali: l'Allegato B contiene le planimetrie ACU02 "Livelli di rumore periodo diurno Leq(6-22) e Allegato C le planimetrie ACU03 "Livelli di rumore periodo notturno Leq(22-6) e aree di superamento"</p>	
6.5	<ul style="list-style-type: none"> individuazione di interventi opportuni, per il contenimento del rumore immesso anche mediante l'utilizzo di modelli matematici di dettaglio 	SI	Relazione generale di Fase II par. 6.1 Allegato 2	52-59	<p>L'estensione longitudinale totale e la superficie totale schermante delle barriere antirumore previste dal Piano sono riportate nella Tabella 6.1.1/1 di pag. 52.</p> <p>Gli interventi di mitigazione sono riportati nelle planimetrie degli Allegati 2; nelle schede di sintesi comunali (Allegato F) sono indicate anche la localizzazione delle barriere antirumore e la loro geometria.</p>	
7.	Interventi di risanamento					



Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione critica richieste di eventuali integrazioni
7.1	- modalità di realizzazione degli interventi (barriere acustiche artificiali, pavimentazioni antirumore, etc.)	SI	Relazione generale di Fase II Cap. 6. par. 6.1	51 52÷59	<p>A pag. 51 della relazione generale viene indicato che i risultati e l'efficacia degli interventi previsti nel piano tengono conto anche della sostituzione dell'asfalto con pavimentazioni a più elevate prestazioni fonoassorbenti.</p> <p>Il piano prevede l'installazione di circa 8 km di barriere antirumore, sostanzialmente equidistribuite sul lato direzione Torino e sul lato direzione Aosta, caratterizzate da una superficie totale di 25.070 mq e da una altezza compresa tra 2,5÷4 m.</p> <p>Nella Regione Piemonte l'installazione di barriere riguarda solo il comune di Quincinetto per uno sviluppo pari a 716,5 m. Nella Regione Valle d'Aosta sono previsti 7.340 m di barriere. Le Tabelle 6.1.1/2-3 della relazione descrittiva riportano nel dettaglio le barriere antirumore previste in ciascun comune.</p>	Nella documentazione esaminata non vengono fornite indicazioni di dettaglio in merito alla tipologia ed alla composizione delle barriere antirumore previste. Tale specificazione viene rinviata alla fase di progettazione esecutiva degli interventi.
7.2	- motivazioni per eventuali interventi diretti sui ricettori	SI	Relazione generale di Fase II par. 5.1.3 par. 6.1.2	43 60÷67	<p>Allo stato attuale non risultano essere stati individuati interventi diretti sui ricettori.</p> <p>Nella relazione viene indicato che l'eventuale ricorso a questa tipologia di intervento sarà verificata su quei ricettori per i quali la realizzazione di barriere antirumore non consentirà il raggiungimento degli obiettivi di mitigazione. Comunque nel piano sono state previste 114 verifiche di intervento sui ricettori, 11 nella Regione Piemonte e 103 nella Regione Valle d'Aosta.</p> <p>La ripartizione comunale delle verifiche di intervento sui ricettori è riportata nella Tabella 6.1.2/2 della relazione.</p>	-



Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione criticità e richieste di eventuali integrazioni
8.	Verifica dell'indicazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti per ciascun intervento	SI	Relazione generale di Fase II par. 6.2 Schede di sintesi comunali	68÷74	<p>Nella tabella 6.2.1/1 è riportata la stima degli interventi previsti lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore. Per ciascun intervento vengono indicati: il codice, la Regione e il comune interessato, il lato di installazione delle barriere, il periodo di esecuzione, la stima di costo.</p> <p>Nella tabella 6.2.1/2 viene riportata la stima dei costi previsti e dei tempi di esecuzione relativa alle verifiche e agli eventuali interventi diretti sui ricettori.</p> <p>Viene anche indicato che il cronoprogramma di dettaglio di esecuzione degli interventi e delle verifiche sarà aggiornato con cadenza quinquennale.</p> <p>Nelle schede di sintesi comunali, per ciascun intervento, oltre ai dati sopra indicati, sono riportate anche le progressive di inizio/fine intervento, l'altezza e la lunghezza delle barriere e i tempi previsti.</p>	

Rif.	Descrittore	Presenza argomento	Fonte	Pag. di riferimento	Note in merito alla caratterizzazione del descrittore	Evidenziazione criticità e richieste di eventuali integrazioni
9.	Grado di priorità di esecuzione di ciascun intervento ai sensi dall'allegato 1 del DM 29/11/2000	SI	Relazione generale di Fase II par. 4.2 Schede di sintesi comunali	31-40	<p>I valori ottenuti per ciascun intervento dell'indice di priorità per ciascuna regione e per ciascun comune interessato dall'infrastruttura sono riportati nelle tabelle 4.2./1, 4.2/2, 4.2/3, 4.2/4, 4.2/5, 4.2/6 del par. 4.2 della relazione generale.</p> <p>Va evidenziato che nella tabella 6.2.1/1 a pag. 69 della relazione è riportato il riepilogo degli interventi di protezione acustica previsti entro i 15 anni successivi all'approvazione del piano con l'indicazione dell'effettivo ordine di esecuzione degli stessi.</p> <p>In tale tabella vengono evidenziati in rosso gli interventi che il Gestore indica come "in avanzata fase di progettazione" la cui realizzazione sarà precedente agli altri. Inoltre viene indicato che nella definizione dell'ordine di esecuzione degli altri interventi sono stati tenuti in conto i seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la tipologia di ricettore protetto (sensibile, fascia A e B); - lo stato della programmazione di altri interventi sulla struttura autostradale e di manutenzione straordinaria; - l'impatto generato dai cantieri per la realizzazione delle opere di protezione acustica sul traffico e sul normale esercizio dell'infrastruttura in modo da ridurre al minimo il disagio per gli utenti. 	<p>Il metodo utilizzato per il calcolo dell'indice di priorità, riportato al par. 4.2 della relazione generale di Fase II, nonché la metodologia di determinazione delle aree "Ai", di cui al par. 5.4 della relazione tecnico descrittiva di Fase I, non sono conformi al metodo di calcolo richiesto dall'All. 1 del DM 29/11/2000.</p> <p>La determinazione dei gradi di priorità, in alcuni casi, risente anche della procedura utilizzata per la determinazione dei valori limite adottati, così come evidenziato nella colonna criticità del punto 2.3 della presente scheda.</p>