

RUMORE DALL'AUTODROMO, IL CASO DI IMOLA

L'INFRASTRUTTURA MOTORISTICA È SORTA NEGLI ANNI '50 ALL'INTERNO DEL TESSUTO URBANO, CHE CON IL TEMPO SI È ESPANSO E HA VISTO SORGERE AREE RESIDENZIALI NELLE VICINANZE DELL'AUTODROMO. ARPAE EMILIA-ROMAGNA È IMPEGNATA, INSIEME AL COMUNE E ALL'AUSL, A MONITORARE E MITIGARE LE EMISSIONI ACUSTICHE PRODOTTE IN PISTA.

La presenza di un autodromo all'interno o vicino a un contesto urbano rappresenta certamente un importante elemento di attrazione turistica, commerciale ed economica per il territorio, ma allo stesso tempo costituisce una fonte di criticità ambientale, come rumore e inquinamento atmosferico, in particolare per coloro che vivono nelle aree adiacenti l'infrastruttura.

Gli interessi economici del territorio e degli appassionati degli eventi motoristici spesso si scontrano con le lamentele delle persone che risiedono o lavorano in prossimità dell'impianto e sono esposte ai disagi che un'attività motoristica continuativa nel tempo inevitabilmente comporta.

Non è un caso che nelle località in cui sono presenti i più importanti autodromi italiani si siano costituiti comitati di cittadini che lamentano i disturbi prodotti dalle diverse manifestazioni motoristiche, in particolare per le emissioni sonore.

Il circuito di Imola

L'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola non fa eccezione. L'impianto si snoda nella zona pedicollinare della città, a ridosso del fiume Santerno ed è collocato all'interno del tessuto urbano, vicino al centro storico. È stato inaugurato il 25 aprile 1953 durante la disputa del Gran premio Coni, prova del campionato italiano di motociclismo. Nel corso della sua storia l'impianto, il quale è stato oggetto più volte di ristrutturazioni del circuito, ha visto lo svolgimento delle più importanti manifestazioni motoristiche e automobilistiche, quali il campionato mondiale di Formula 1, il Motomondiale, il mondiale Superbike, il mondiale di Motocross, oltre alle gare del campionato Le Mans Series, campionato velocità moto ecc.



FIG. 1 AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI, IMOLA (BO)

Le 9 postazioni di misura per il monitoraggio dei livelli sonori prodotti dall'attività di pista.

Attualmente l'autodromo ospita nel corso dell'anno prove tecniche e gare sia di tipo automobilistico sia motociclistico, ma la loro massima espressione è nel campionato mondiale di F1; il circuito è inoltre utilizzato dalle case automobilistiche e motociclistiche per lo svolgimento di test dei propri veicoli. Oltre agli eventi sportivi strettamente motoristici l'autodromo si caratterizza per un utilizzo polifunzionale con lo svolgimento di manifestazioni sportive non motoristiche, eventi musicali e culturali, manifestazioni fieristiche. La lunghezza del tracciato varia in funzione della tipologia di manifestazione motoristica svolta, andando dai 4.909 metri per le auto ai 4.936 metri per le moto, con una pendenza intorno al 9%. Contrariamente alla maggior parte delle piste motoristiche, il senso di marcia del circuito è antiorario.

Dal punto di vista del contesto territoriale una caratteristica significativa, che lo distingue dai restanti impianti motoristici nazionali, è data dalla presenza di abitazioni residenziali poste nell'area interna alla pista, consistenti in circa 25 unità immobiliari che ospitano un'ottantina di residenti. Sono inoltre presenti aree agricole, un parco pubblico e un polo sportivo polifunzionale. Nell'area interna si intrecciano anche strade pubbliche, normalmente aperte alla libera circolazione.

A nord dell'area esterna all'autodromo si colloca il centro residenziale più importante della città di Imola, con le prime abitazioni poste a una distanza di circa 150 metri. A est, a ridosso della curva Rivazza, è presente un altro gruppo significativo di abitazioni. L'area sita a nord-ovest del circuito vede la presenza di un primo limitato fronte abitativo a circa 150 metri dalla pista e un

nucleo più consistente posto a circa un chilometro di distanza. L'area posta a sud-sud-est è caratterizzata da un'area agricola e dalla presenza di abitazioni sparse; fa eccezione un edificio scolastico situato a circa 70 metri dall'infrastruttura.

Il sistema di monitoraggio del rumore

La normativa di riferimento per la disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche di autodromi, piste motoristiche di prova e per attività sportive è rappresentata dal Dpr 304/2001 "Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche, a norma dell'articolo 11 della legge 26 novembre 1995, n. 447". Ai sensi della normativa vigente, gli autodromi sono classificati come sorgenti fisse di rumore e sono pertanto soggetti ai limiti determinati dai Comuni con la classificazione acustica, ma non si applica il disposto normativo che definisce i valori limite differenziali di immissione.

Il Dpr 304/2001 prevede l'installazione di un sistema di monitoraggio del rumore a cura dei gestori degli autodromi, in accordo con i Comuni interessati, sentito l'organo tecnico di controllo (Arpae Emilia-Romagna).

Presso l'autodromo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, è attiva dal 2003 una rete di monitoraggio dei livelli sonori prodotti dall'attività di pista, più volte oggetto di revisione e attualmente composta da nove postazioni di misura, riportate nella *figura 1*. Per una gestione condivisa delle problematiche acustiche, nel 2014 è stato sottoscritto, tra Comune, Ausl, Arpae, ConAmi e Formula Imola Spa, uno specifico protocollo, successivamente sostituito nel 2020 con un altro accordo firmato da Comune, Arpae e Ausl. I protocolli, pur nel rispetto delle specifiche competenze dei soggetti sottoscrittori, rappresentano uno strumento di raccordo fra le diverse esigenze per rendere sostenibile, sul piano ambientale, un'infrastruttura che per sua natura e collocazione ha un impatto significativo sulla città, tramite la condivisione delle informazioni, delle criticità e della ricerca di azioni migliorative.

I principali obiettivi degli atti sottoscritti sono i seguenti: implementare la conoscenza del clima acustico delle zone circostanti la struttura sportiva, rendere pubblici i dati di rilevamento ambientale, valutare la ricaduta territoriale



delle emissioni sonore prodotte dall'autodromo, valutare i possibili interventi di mitigazione, condividere le regole per la predisposizione di un piano di gestione acustica e autoregolamentazione dell'attività da parte del gestore.

Nell'ambito di quanto previsto dalla normativa e degli accordi locali, compito del gestore è quello di verificare il corretto funzionamento delle centraline di monitoraggio, eseguendo le necessarie manutenzioni ordinarie e straordinarie e le periodiche tarature, provvedendo, con cadenza mensile, allo scarico, elaborazione e trasmissione ad Arpae dei dati registrati dalle postazioni di misura.

I dati acquisiti nel corso degli anni dal sistema di monitoraggio rappresentano un riferimento per il gestore nella programmazione annuale delle attività. Le singole manifestazioni motoristiche sono infatti distribuite nel corso della stagione sulla base dei calendari delle varie Federazioni motoristiche, delle esigenze commerciali e dei livelli sonori attesi. Verifiche tecniche sono inoltre eseguite dagli addetti alla pista durante le giornate di attività, anche con misure fonometriche puntuali, finalizzate ad accertare la conformità acustica dei singoli veicoli alle regole contrattuali sottoscritte e a definire il numero dei mezzi che possono accedere contemporaneamente in pista.

Arpae esegue la verifica del corretto funzionamento delle centraline fonometriche del sistema di monitoraggio dell'autodromo mediante misure comparative con la propria strumentazione, il controllo amministrativo sulla documentazione tecnica relativa alla strumentazione utilizzata dal gestore, l'esecuzione di ulteriori monitoraggi presso abitazioni, edifici scolastici o aree circostanti la pista motoristica.

Oltre all'attività istituzionale sopra riportata Arpae esegue, con cadenza di norma mensile, anche la verifica e la validazione dei dati elaborati dal gestore, trasmettendo una specifica relazione tecnica a Comune e Ausl.

Se necessario vengono eseguite anche elaborazioni e valutazioni specifiche dei dati rilevati dalla rete di monitoraggio con l'obiettivo di approfondire l'esposizione sonora complessiva di ricettori sensibili quali ad esempio le strutture scolastiche presenti nell'intorno dell'infrastruttura motoristica, oltre a studi specifici su alcuni ricettori sensibili al fine di acquisire elementi di conoscenza utili anche a individuare eventuali interventi di mitigazione.

Dati, informazioni, valutazioni e criticità emergenti vengono riportati all'interno di un tavolo tecnico, istituito nell'ambito dei protocolli operativi, che rappresenta un importante momento di confronto fra i diversi soggetti sottoscrittori, per cercare, attraverso le rispettive competenze e conoscenze, di giungere a decisioni e soluzioni che contemperano i diversi interessi coinvolti.

Il tavolo tecnico si riunisce periodicamente, coinvolgendo in alcuni casi anche la proprietà e la gestione dell'impianto, oltre ai rappresentanti di altre realtà interessate, come dirigenti scolastici e comitati cittadini, per confrontarsi su tematiche specifiche. Proprio in considerazione dell'importanza che riveste l'autodromo in merito al clima acustico della città è attualmente in fase di predisposizione, da parte del Comune di Imola, una revisione del piano di risanamento comunale del polo funzionale autodromo.

Tiziano Turrini, Raffaele Ferrillo

Arpae Emilia-Romagna