

I VALORI LIMITE E LA LORO APPLICAZIONE

IL QUADRO DEI LIMITI DELLA NORMATIVA ACUSTICA ITALIANA È COMPLESSO ED ESISTONO PROBLEMI NON ANCORA RISOLTI O SOVRAPPOSIZIONI DI NORME CHE RICHIEDEREBBERO UNA SEMPLIFICAZIONE. ALCUNE PARTI DI NORMATIVA RESTANO NON ANCORA ATTUATE E MANCANO DECRETI, ANCHE SU QUESTIONI EMERGENTI CON IMPATTI SIGNIFICATIVI.

L'articolo che segue ha l'intento di illustrare brevemente i limiti in uso nella normativa italiana di carattere amministrativo sull'inquinamento acustico, nonché le modalità della loro applicazione, sottolineando gli aspetti di maggiore criticità. In tale senso non verranno quindi illustrati i valori limite dal punto di vista numerico; tali valori sono sempre reperibili nella normativa citata e la loro consultazione è lasciata al lettore.

La normativa italiana ha un'impostazione tipica del "comando e controllo": a fronte di limiti che devono essere rispettati da tutti, vi sarà chi è incaricato di effettuare i controlli, ossia, tipicamente, ma non solo, le Agenzie per la protezione dell'ambiente, ora appartenenti al Sistema nazionale di protezione dell'ambiente (Snpa).

In questo sistema diventa evidentemente importante che i limiti vengano formulati chiaramente, non solo in termini di definizioni coerenti, ma anche in termini di tecniche di rilevazione.

L'attuale impostazione dei limiti è strettamente legata alla tipologia di sorgente con una differenza fondamentale tra quelle che sono le sorgenti di tipo industriale o assimilabili rispetto alle infrastrutture di trasporto (stradali, ferroviarie, aeroportuali ecc.). Ovviamente ognuna di queste categorie gode delle proprie specificità che potrebbero essere individuate nei valori limite di immissione differenziali per le prime e nelle fasce di pertinenza per le seconde.

La normativa italiana

La figura 1 rappresenta la normativa italiana emanata dallo Stato centrale in materia di rumore (linea continua) e anche quella non ancora emanata (linea tratteggiata). A tale raffigurazione potrebbero essere associate anche altre figure, ognuna delle quali rappresenterebbe il quadro normativo di

una determinata regione. Nell'insieme si viene dunque ad avere un quadro normativo in materia di rumore certamente complesso. Nella figura sono stati evidenziati in giallo i riquadri che contengono decreti che introducono limiti (di valenza generale o specifica) e che quindi, come tali, saranno oggetto del presente articolo, ma non è talvolta possibile trascurare anche gli altri decreti (non evidenziati) in virtù del fatto che comunque forniscono indicazioni su come applicare i limiti (ad esempio per effettuare risanamenti) o anche su come effettuare la verifica in campo (rilevazioni).

Nel riquadro basso in tratteggiato è possibile anche notare che vi sono limiti non ancora emanati, come per il rumore da imbarcazioni o il rumore eolico. Quest'ultimo necessiterebbe in effetti che la specifica limitazione fosse emanata con una certa rapidità: si tratta di una fonte di energia rinnovabile che sta subendo un forte incremento, con impatti acustici

per nulla trascurabili e per cui è già stato emanato il Dm 1 giugno 2020 che illustra le tecniche di misura specifiche. Vale infine la pena di spendere due parole sul Dlgs 04/09/2002 n. 262 "Attuazione della direttiva 2000/14/Ce concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto". Si tratta di un decreto volto ad assegnare dei limiti di emissione alle macchine funzionanti all'aperto (tipicamente macchine da cantiere, ma non solo) come requisiti di prodotto per la messa in commercio. Come tale assume grande importanza, perché volto a diminuire l'emissione alla fonte e pure soggetto all'aggiornamento secondo il progresso tecnico. Occorrerebbe dunque incrementare l'utilizzo di valori limite d'emissione strettamente legati alle sorgenti: non solo si porterebbe la tutela alla fonte, ma si risolverebbe anche un problema di coerenza normativa, come vedremo nel seguito.

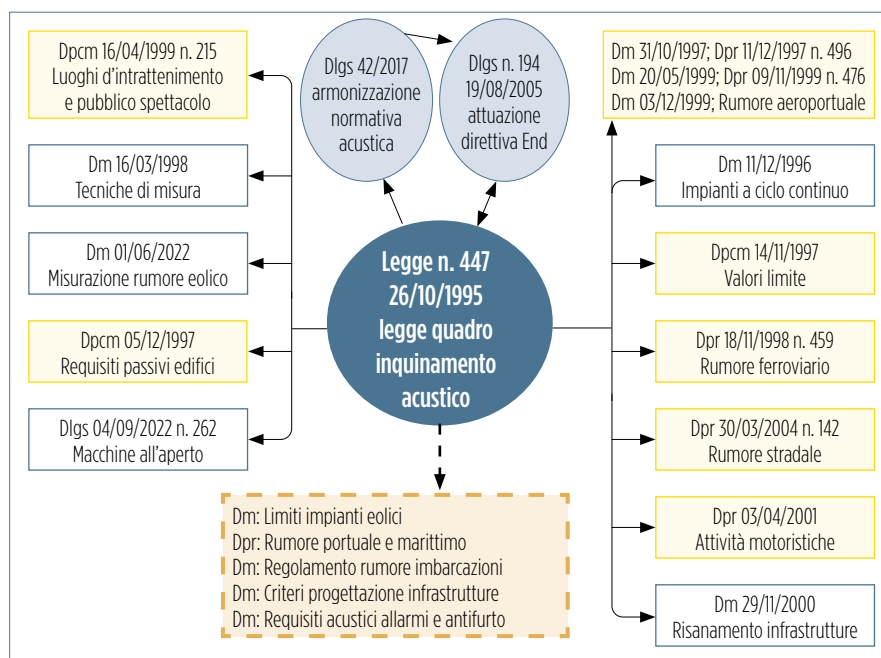


FIG. 1 NORMATIVA ACUSTICA
La normativa italiana statale in materia di rumore.

Considerazioni sulle definizioni

La prima considerazione riguarda la definizione di valore limite di emissione. La legge quadro riporta (art. 2, c. 1, lettera e): “*valori limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa*”, mentre il Dpcm 14/11/1997 (art. 2, c.3), con riferimento a dove rilevare questo limite, riporta: “*I rilevamenti e le verifiche sono effettuati in corrispondenza degli spazi utilizzati da persone e comunità*”. Ciò, in altre parole, in vicinanza dei ricettori che, tipicamente, ospitano appunto le persone o comunità.

È evidente il contrasto tra una misura da effettuare in vicinanza della sorgente secondo la legge quadro e, principalmente, in vicinanza dei ricettori, secondo il Dpcm citato. Ciò ha comportato e continua a comportare forti problemi nel decidere dove effettuare la verifica di questi valori limite con grandi differenze anche tra agenzie, come si è dato anche evidenza in report pubblicati e in convegni.

Con il Dlgs 42/2017, detto di “armonizzazione”, si è cercato di superare questo problema inserendo nella legge quadro sia la definizione di “sorgente sonora specifica” (art. 2, c. 1, lettera d-bis) sia di “valore limite di immissione specifico” (art. 2, c. 1, lettera h-bis). Nelle discussioni preparatorie del Dlgs 42/2017, precisamente nel 2015, sono

stati fatti diversi gruppi di lavoro con la partecipazione degli stakeholder (associazioni, Regioni, Agenzie, Ministero, Università ecc.) auspicando che si arrivasse a ridefinire gli attuali valori limite di emissione come limiti “di prodotto” da associare alle singole sorgenti, specificando chiaramente la distanza ravvicinata in cui effettuare la verifica e ridefinendo i valori numerici. Purtroppo, il decreto che avrebbe dovuto modificare il Dpcm 14/11/1997 inserendo valori numerici e indicazioni per la rilevazione dei valori limite di immissione specifica e ridefinire i valori limite di emissione, non solo non è stato emanato, ma non risulta a tutt’oggi che sia anche solo in preparazione.

Anche i “valori di attenzione” sono stati ridefiniti dal Dlgs 42/2017:

“g) valore di attenzione: il valore di immissione, indipendente dalla tipologia della sorgente e dalla classificazione acustica del territorio della zona da proteggere, il cui superamento obbliga ad un intervento di mitigazione acustica e rende applicabili, laddove ricorrono i presupposti, le azioni previste all’articolo 9 [della legge quadro, ndr]”

Non si tratta più dunque di un valore che “segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l’ambiente”, quanto piuttosto di un valore, indipendente sia dal tipo di sorgente sia dalla classificazione acustica che, se superato, segnala la necessità di adottare un intervento di mitigazione o adottare

un’ordinanza contingibile e urgente ai sensi dell’articolo 9.

Se si considera che “i valori di attenzione” dovrebbero far scattare i piani di risanamento di cui all’articolo 7 della legge quadro, non si può far altro che sottolineare l’estrema importanza che questo valore assume, valore che a tutt’oggi non risulta emanato e dettagliato.

I “valori limite di immissione” risultano invece coerentemente definiti nel Dpcm 14/11/1997 (articoli 3 e 4) e sono senza dubbio uno dei pilastri portanti dell’azione di vigilanza sul territorio, soprattutto per quanto riguarda i valori limite di immissione differenziale. Riprenderemo questi ultimi nel momento in cui dovremo affrontare alcune situazioni in cui la loro applicazione diventa problematica.

I valori limite per le infrastrutture di trasporto

Premesso che alle infrastrutture di trasporto non si applicano i limiti differenziali¹, i vari Dpr che esprimono i limiti per queste infrastrutture (Dpr 459/1998 e Dpr 142/2004) non fanno che assegnare dei valori numerici da rispettare entro determinate fasce, dette “di pertinenza”, coassiali all’infrastruttura. I limiti vengono differenziati a seconda del tipo di



FOTO: MONIA MASCAGNI - WIKIMEDIA COMMONS - CC BY-SA 4.0

ricettore presente nella fascia, fra infrastrutture di nuova costruzione o esistenti, così come tra periodo diurno e notturno; il fatto che il limite associato a quest'ultimo (ore 22.00-6.00) risulti più basso di 10 dBA rispetto al limite diurno, fa sì che il periodo notturno sia quello che, tradizionalmente, provoca il maggior numero di superamenti.

Proprio al fine di facilitare gli interventi di bonifica, questi decreti prevedono anche la possibilità che qualora i valori limite "non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzino l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato il rispetto" di determinati limiti rilevati all'interno della stanza a finestre chiuse.

Questa possibilità che il legislatore ha lasciato al gestore dell'infrastruttura per facilitare interventi di bonifica, non senza aver previsto specifiche commissioni che autorizzano l'intervento o linee guida che ne indicano le modalità d'esecuzione (previsioni entrambe attualmente disattese), è spesso oggetto d'abuso da parte di chi cerca a ogni costo di costruire a ridosso dell'infrastruttura, senza farsi carico di interventi lungo la via di propagazione (barriere) e/o di una ridefinizione del progetto costruttivo e della sua collocazione.

Il rumore aeroportuale è normato principalmente dal Dm 31/10/1997 che nonostante il titolo "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" va ben oltre la metodologia di misura, fissando tutti i principali capisaldi per gestire questa tipologia di rumore: istituzione della Commissione aeroportuale, introduzione delle procedure antirumore, definizione della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale (con relativi limiti), definizione del parametro di misura (livello di valutazione del rumore aeroportuale, Lva), introduzione della rete di monitoraggio ecc.

Dal punto di vista della vigilanza si tratta di un decreto alquanto problematico. Il parametro su cui vengono posti i limiti, Lva, è una media pesata tra valori diurni e notturni² che devono essere rilevati nelle tre settimane a maggior traffico individuate ognuna in uno specifico quadrimestre in cui viene suddiviso l'anno. Si tratta dunque di una vigilanza alquanto strana che viene effettuata con l'attesa di almeno un anno sulla base di un dato (le settimane a maggior traffico) che viene fornito dal gestore aeroportuale (il vigilato).

Ma c'è di più. I valori limite espressi



in Lva sono legati alla specifica zona individuata dalla zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale che a sua volta è legata agli usi esistenti e previsti sul territorio, cioè alla pianificazione urbanistica. Una volta che la zonizzazione dell'intorno aeroportuale viene approvata, sarebbero fissati i "limiti". Ma il condizionale è d'obbligo, perché gli sviluppi degli aeroporti, che smistano milioni di passeggeri all'anno, ben presto provocano un'espansione dei valori di Lva e quindi dell'intorno aeroportuale innescando una specie di rincorsa continua di fasce aeroportuali che tendono ad allargarsi. Anche la pianificazione aeroportuale gioca dunque un ruolo importante nella definizione dei limiti. Non è quindi un caso che allo stato attuale non risultino sanzioni comminate per il superamento dei valori di Lva.

Il Dpr 03/04/2001 n. 304 che norma il rumore delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche fu oggetto alla fine del 2000 e l'inizio del 2001 di una grossa mediazione tra istituzioni e stakeholder, mediazione che ha portato, nonostante i periodici scontri tra associazioni e la

comminazione di diverse sanzioni, a una certa stabilità nel settore.

Il decreto fissa non solo i limiti, ma anche un sistema di deroghe che permette, a seconda della categoria dell'autodromo, non solo di affrontare i grandi eventi sportivi, ma anche le attività quotidiane di prova motori, di prova pneumatici ecc. che rendono l'autodromo competitivo dal punto di vista economico.

Non dobbiamo peraltro dimenticare che le più grosse proteste di cittadini disturbati provengono proprio da queste attività quotidiane routinarie, non tanto dai grandi eventi.

Purtroppo improvvisamente, nel 2013, l'art. 25, c. 11-quater, del Dl 21 giugno 2013 n. 69 (convertito dalla legge 9 agosto 2013 n. 98) ha modificato il campo di applicazione del Dpr che diventa: "1. Il presente regolamento disciplina le emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche di autodromi, aviosuperfici, luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile, piste motoristiche di prova e per attività sportive, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 26 ottobre 1995, n. 447".

Ossia un decreto pensato per normare

le piste motoristiche diventa anche incaricato di normare dal punto di vista acustico le aviosuperfici e le attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile.

Capisco la necessità di normare queste due nuove fattispecie, ma c'è da aspettarsi che un decreto nato per gestire una tipologia di rumore decisamente diversa qualche problema lo possa creare o, quanto meno, non affrontare.

Peraltro, mi verrebbe da chiedere perché le discipline olimpiche vengano separate dalle altre e a esse non si applichi il differenziale, come conseguenza dell'applicazione del Dpr nato appunto per normare infrastrutture di trasporto (gli autodromi ecc.) e dunque non soggette a tale valore limite. Il rumore di provenienza da attività sportive risulta ugualmente disturbante sia che si tratti di discipline olimpiche sia di discipline non olimpiche, soprattutto se parliamo di sport che utilizzano armi da fuoco. Ritorniamo più avanti su questa problematica.

Il valore limite di immissione differenziale

È venuto ora il momento di affrontare alcuni particolari casi di applicazione problematica del cosiddetto "criterio differenziale".

Quando si parla di applicazione del criterio differenziale escono sempre, improvvisamente, spinte viscerali che vorrebbero l'abbandono di questo parametro, per cui dovrò spendere alcune parole per ricordare alcuni concetti, già espressi peraltro in diversi convegni.

Il criterio differenziale viene introdotto nel 1989-1990 nelle prime bozze ministeriali di quello che verrà promulgato come Dpcm 01/03/1991. Ciò su proposta di Mario Cosa, medico igienista della Usl Roma 1. Il primo documento ufficiale in cui il criterio viene espresso è la norma Uni 9433 "Acustica: descrizione e misurazione del rumore immesso negli ambienti abitativi" pubblicata nel maggio 1989 e perfezionata negli ultimi passaggi da Roberto Pompoli dell'Università di Bologna.

Attualmente il criterio differenziale espresso nella sua versione ultima all'art. 4 del Dpcm 14/11/1997 è il parametro fondamentale col quale avviene la vigilanza sulle sorgenti di tipo industriale/commerciale o assimilabili. Se consideriamo infatti l'annuario dei dati ambientali di Ispra, con

aggiornamento al 31 dicembre 2024 (ma la situazione è abbastanza costante negli anni), fra tutti i controlli effettuati, quelli che presentano almeno un superamento di limiti sono le sorgenti di tipo commerciale (60,6 %) seguite dalle attività produttive (25,5%). Per entrambe queste tipologie di sorgenti il parametro principe per la vigilanza è proprio il criterio differenziale.

Si potrebbe dunque affermare, senza sbagliare di molto, che più dell'80% della vigilanza sulle sorgenti di rumore con esito superiore ai limiti è fondato sull'uso del criterio differenziale.

Questo mi premeva dire affinché risulti chiaro cosa significherebbe abbandonare questo parametro, magari sotto la spinta di voler "armonizzare" la normativa.

Vediamo ora di affrontare singoli casi specifici in cui viene implicato il criterio differenziale.

Il primo di questi è il caso dei cosiddetti "cicli continui". Come noto il Dm 11/12/1996 "Applicazione del criterio differenziale per gli impianti a ciclo produttivo continuo" inserisce tra le condizioni per essere qualificati come impianto a ciclo continuo (e quindi escluso dall'applicazione del differenziale) l'essere "esistente" ossia "in esercizio o autorizzato all'esercizio o per il quale sia stata presentata domanda di autorizzazione all'esercizio precedentemente all'entrata in vigore" del decreto stesso.

E qui sorge il primo problema: come gestire dal punto di vista dell'applicazione del differenziale gli impianti che subiscono modifiche, rinnovamenti, espansioni, dopo l'entrata in vigore (19/03/1997) del decreto?

Sull'argomento è stata pure emanata dal Ministero la circolare 06/09/2004, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale serie generale n. 217 del 15/09/2004, ma l'argomento non viene chiarito.

È vero che viene affermato che i nuovi impianti sono soggetti al differenziale, ma non viene esplicitata la modalità con cui determinare il rumore residuo, soprattutto con riferimento ai vecchi impianti non oggetto di modifiche. Ma non sono solo le aziende a rinnovarsi: ciò vale anche per la normativa. Infatti, nel 1999 viene recepita in Italia con il Dlgs 372/1999 la direttiva Ippc 96/61/Ce, nota come Autorizzazione integrata ambientale (Aia).

Poiché trattasi di una vera e propria nuova autorizzazione che diverse aziende devono ottenere, si pose fin da allora il problema dei rapporti con il differenziale per quelle aziende che erano allora a ciclo

continuo. Stiamo parlando infatti di una normativa, l'Aia, che richiede in generale che si vada non solo a un mero rispetto dei limiti di legge, ma che l'inquinamento venga considerato in modo integrato (l'intero ciclo ambientale deve essere considerato) per andare al rispetto delle Bat, cioè delle *best available techniques*, con una chiara predilezione per gli interventi di mitigazione alla fonte. Ebbene in un quadro generale siffatto, valido per tutti i tipi di inquinanti, davvero quando si arriva al rumore si continua a non considerare il rispetto del differenziale?

Ovviamente questo problema continua a porsi anche oggi a quasi 27 anni di distanza da allora, soprattutto nei momenti di rinnovo/modifica delle autorizzazioni Aia.

Affrontiamo ora un secondo problema che affligge in alcuni casi l'utilizzo del differenziale. Si tratta del caso in cui più sorgenti, appartenenti a soggetti diversi, funzionano contemporaneamente con difficoltà a separare le sorgenti, soprattutto se sono dello stesso tipo. È il caso tipico della *movida*, ma non solo. Qui il problema non è solo metrologico, cioè come fare a effettuare rilevazioni in situazioni in cui è pressoché impossibile discernere tra di loro le sorgenti. Il problema è innanzitutto concettuale e riguarda soprattutto il rumore residuo. Si procede a considerare lo spegnimento e dunque il residuo riferito a ogni singola sorgente o il residuo viene rilevato facendo spegnere tutte le sorgenti, ammesso che ciò sia possibile? E inoltre, soprattutto in quest'ultimo caso, chi è il responsabile del superamento a cui, eventualmente, comminare la sanzione? Una risposta a questi quesiti dovrebbe inoltre essere coerente sul come vengono svolte le valutazioni preventive/previsionali quando le varie attività si insediano sul territorio. Ad esempio, se una nuova attività si insedia sul territorio e il suo differenziale viene valutato preventivamente considerando le altre sorgenti già presenti come residuo, ne dovrebbe conseguire che la stessa metodica dovrebbe essere utilizzata in una successiva fase di vigilanza, cioè si dovrebbe spegnere la sola sorgente imputata del disturbo, mentre le altre farebbero parte del residuo. Certamente aiuterebbe capire come debba essere individuata la sorgente "imputata del disturbo".

Infine, occorre riprendere qui il tema delle discipline olimpiche in forma stabile a cui ho fatto cenno nel paragrafo

precedente. Non solo sarebbe utile sapere cosa si intende per “forma stabile”, tenuto conto che molto spesso si va verso pesanti contenziosi e dunque un po’ di chiarezza non guasterebbe, ma sarebbe prezioso poter rispondere alla parola *frammistione*. In effetti succede quasi sempre che:

- le discipline olimpiche avvengono in luoghi in cui spesso si svolgono anche discipline non olimpiche, vedi ad esempio il tennis col padel, il tiro a segno, gli sport acquatici ecc.
 - oltre alle discipline olimpiche vi sono spesso impianti tecnologici di supporto (impianti di climatizzazione, riciclo acqua ecc.)
 - alle discipline olimpiche si accompagnano bar, punti di ristoro, diffusione musicale amplificata ecc.
- La presenza, dunque, di discipline olimpiche sportive in forma più o meno stabile è da ritenersi sufficiente per non applicare il criterio differenziale in tutti i casi dell'elenco ora riportato? Richiamando quanto già detto nel paragrafo precedente, la scelta di differenziare le discipline olimpiche rispetto alle altre discipline sportive, facendo sì che ad esse non si applichi il differenziale, non è stata una gran scelta.

Altri valori limite

Il decreto che norma la rumorosità nei locali di pubblico spettacolo, vale a dire il Dpcm 16/04/1999 n. 215, presenta attualmente due soli valori limite. Si tratta dei 102 dBA di L_{ASmax} da misurare in qualunque posizione occupabile dal pubblico, segnatamente la più rumorosa, e del valore di 95 dBA di L_{Aeq} da mediare, con media pesata, nelle zone a maggior frequentazione di pubblico.

Ovviamente il primo parametro è quello elettivo per la vigilanza in loco, che deve essere effettuata in tempi rapidissimi, prima che il livello musicale venga abbassato. Il secondo è un parametro maggiormente adatto alle valutazioni preventive, magari in sede di concessione dei permessi.

Rimane dunque da affrontare il Dpcm 05/12/1997 sulla “Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici”, ma per affrontare adeguatamente questo argomento occorrerebbe un convegno specifico. Ci limiteremo dunque a trattare solo alcune cose.

Si tratta di uno dei primi decreti attuativi della legge quadro e fin dalla sua uscita fu messo sotto discussione a causa degli errori che presenta, tanto che si parlò di rivederlo in tempi brevi.

I parametri sui quali vengono date limitazioni (a seconda della tipologia di edificio) sono:

- l'indice del potere fonoisolante apparente di partizioni fra ambienti (R_w)
 - l'indice dell'isolamento acustico standardizzato di facciata ($D_{2m,nT,w}$); l'indice del livello di rumore di calpestio di solai, normalizzato ($L_{n,w}$).
- a cui si aggiungono, per gli impianti tecnologici, valori limite di L_{ASmax} se a funzionamento discontinuo e di L_{Aeq} se a funzionamento continuo.

Occorre attendere la seconda metà del 2015 per avere una bozza di nuovo testo (concordato con le Regioni) che considera l'emaneazione, avvenuta nel 2010, della norma Uni 11367 sulla “Classificazione acustica delle unità immobiliari - Procedura di valutazione e verifica in opera”.

Tale bozza non è mai stata promulgata, probabilmente per coperture finanziarie mancanti e quindi a tutt'oggi il testo vigente del Dpcm è quello del 1997.

Sovrapposizione di limiti

Viene ora da porsi il problema su come i valori limite di immissione si sovrappongano ai valori limite propri delle fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto.

Un'illustrazione (*figura 2*) ci aiuterà in questa spiegazione.

Nella sostanza la normativa italiana è costruita in modo che ogni tipologia di sorgente segua i propri limiti e, nel caso in cui si sia al di fuori delle fasce di pertinenza infrastrutturali, tutti

i tipi di rumore debbono rispettare, complessivamente, i valori limiti di immissione assoluti della classificazione acustica (Dpcm 14/11/1997, art. 3, c. 2). Rimane ora da illustrare quali limiti occorra rispettare in una zona di sovrapposizione delle fasce di pertinenza di due o più infrastrutture di trasporto, ossia il problema della cosiddetta “concorsualità”. La situazione è definita dal Dm 29/11/2000 che recita (art. 4, c. 2): “Il rumore immesso nell'area in cui si sovrappongono più fasce di pertinenza, non deve superare complessivamente il maggiore fra i valori limite di immissione previsti per le singole infrastrutture”.

La prima cosa che si può affermare è che il decreto di cui trattasi non concede, né avrebbe potuto farlo tenuto conto della gerarchia normativa, deroga alcuna al rispetto del limite proprio di ogni infrastruttura. Quindi alla precedente indicazione dovremmo aggiungere l'assioma: “ogni infrastruttura deve rispettare i propri limiti”.

Sembra banale che le due indicazioni sopra riportate tra virgolette debbano coesistere, ma è certo che parecchi Piani di contenimento e abbattimento del rumore (P_{car}) presentati ai sensi del Dm 29/11/2000 non rispettavano per nulla quell'assioma che ho riportato, anzi si ingegnavano nell'escogitare formule che permettevano di guadagnare qualche dB rispetto al proprio limite.

Il problema è stato affrontato anche nei famosi incontri del 2015 preparatori del Dlgs 42/2017 e la metodica corretta è riportata anche in forma tabellare nella delibera 68/CF del Consiglio federale Snpa del 15/03/2016.



- 2 Tutti i tipi di rumore devono rispettare i limiti imposti dalla classificazione acustica
- 1 Il rumore dell'infrastruttura deve rispettare specifici limiti. Gli altri tipi di rumore debbono rispettare i limiti della classificazione acustica

FIG. 2 SOVRAPPOSIZIONE DI LIMITI

Sovrapposizione fra valori limite di immissione e limiti delle infrastrutture di trasporto.

Sanzioni

L'argomento delle sanzioni è un argomento molto critico ed è quello con cui concludo.

L'aver introdotto nella legge quadro il comma 5-ter nell'articolo 10, rafforzandolo pure con l'introduzione della lettera d-bis al c. 2 dell'art. 14 ha costituito un forte impulso alla sanzionabilità delle infrastrutture di trasporto, soprattutto a fronte di Pcar approvati con mancato rispetto dei tempi anche sull'esecuzione dei singoli interventi.

A questo proposito si invita a leggere quanto già pubblicato dall'autore col titolo "Modifiche al sistema sanzionatorio" al seminario "La revisione della normativa sull'inquinamento acustico: modifiche introdotte e sviluppi futuri", tenutosi a Torino il 19 ottobre 2017.

Tenuto conto che allo stato attuale i Piani sono tutti scaduti essendo passata dalla loro presentazione più di 15 anni (per quelli a maggior respiro temporale) con scarsa realizzazione delle mitigazioni previste, soprattutto da parte del gestore ferroviario, occorrerebbe seriamente porsi il problema della sanzionabilità dei gestori da parte di Snpa.

Allo stesso modo si dovrebbe seriamente pensare a razionalizzare i Piani di risanamento posti a carico dei Comuni. Se pensiamo, ad esempio, a un Comune che è anche agglomerato ai sensi del Dlgs 194/2005, sono ben 3 le incombenze in tale senso:

- Pcar ai sensi del Dm 29/11/2000
- Piano di risanamento ai sensi dell'art. 7 della legge quadro
- Piano d'azione ai sensi del Dlgs 194/2005.

Peraltro, il mancato adempimento nella presentazione del Pcar o nella realizzazione degli interventi da esso previsti, si configura come una violazione dell'art. 5-ter citato e dunque soggetta a sanzione comminata dal Comune a sé stesso in quanto autorità competente in materia, ribadita proprio della lettera d-bis al c. 2 dell'art. 14.

Un'evidente assurdità, per cui almeno il Pcar dovrebbe essere risparmiato ai Comuni, che dovrebbero essere eliminati dal Dm 29/11/2000. In effetti così si fece in una proposta di modifica normativa di tale decreto già concordata con le Regioni nel marzo 2018, ma la proposta non fu mai promulgata.

Conclusioni

Alla luce di quanto detto finora, credo proprio di poter concludere che molta strada è stata fatta e che il quadro dei limiti della normativa acustica italiana è complesso e piuttosto sviluppato. Esistono certamente diversi problemi non ancora risolti o che, talvolta, si sono venuti a creare per interventi normativi alquanto frettolosi, senza considerare le conseguenze e i legami con norme già esistenti. Su questi aspetti è possibile

lavorare per eliminare i problemi, magari semplificando l'attuale normativa. Lo spazio più grande di lavoro è certamente riferibile a quelle parti di normativa non ancora attuata, ad esempio nelle definizioni di cui all'articolo 2 della legge quadro o nei decreti non ancora emanati, in primis quelli sui limiti per il rumore eolico e per il rumore da imbarcazioni.

Maurizio Poli

Arpa Emilia-Romagna

L'articolo è una rielaborazione dell'intervento dell'autore tenuto al Convegno "Trent'anni della legge quadro sull'inquinamento acustico: bilancio e prospettive" (Roma, 5 maggio 2026)

NOTE

¹ Affermare che alle infrastrutture di trasporto non si applicano i valori limite di immissione differenziali non significa che dette infrastrutture entrino a pieno titolo nella determinazione del rumore residuo e ambientale nel caso in cui il differenziale venga applicato ad impianti produttivi o assimilabili.

² Anche la durata dei periodi diurno e notturno è particolare: il periodo diurno va dalle ore 6.00 alle ore 23.00, mentre il periodo notturno va dalle ore 23.00 alle ore 6.00. Questo significa che una normale rilevazione in termini di L_{Aeq} dovrà quanto meno essere rielaborata per avere il valore di L_{va} (o viceversa).

