

ACUSTICA, PREVENZIONE E PIANIFICAZIONE COMUNALE

LE PRINCIPALI SFIDE PER LE AMMINISTRAZIONI COMUNALI NEL CAMPO DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO, DALLA PROGRAMMAZIONE ALLA GESTIONE DELLE ATTIVITÀ TEMPORANEE. È FONDAMENTALE CHE LA PIANIFICAZIONE ACUSTICA SIA INTEGRATA CON QUELLE DELLA MOBILITÀ E URBANISTICA. SERVE UN RIPENSAMENTO PER IL NODO CRITICO DEL RISANAMENTO.

Il tema dell'inquinamento acustico nelle aree urbane sta rivestendo sempre maggiore importanza. La presenza di numerose e differenziate sorgenti rumorose, l'incremento dell'attenzione alle tematiche ambientali di cittadini e stakeholder e le evidenze scientifiche che associano l'esposizione ad alti livelli di rumore all'insorgenza di gravi patologie (soprattutto cardiache) sono fattori che stanno spingendo le pubbliche amministrazioni ad affrontare in maniera decisa le misure di contenimento e riduzione delle criticità acustiche.

In generale, la scelta del Comune di Firenze è stata quella di puntare prevalentemente sulla prevenzione dell'insorgere di possibili superamenti dei limiti di legge. Analizzando le attività che la legge quadro 447/95 e la legge regionale Toscana 89/98 assegna ai Comuni, faremo un rapido excursus sullo stato dell'arte degli interventi di:

- programmazione e pianificazione, con particolare riferimento al tema del rumore prodotto dalle infrastrutture della mobilità
- risanamento e sue criticità
- regolamentazione delle attività rumorose
- autorizzazioni per le attività temporanee (cantieri e manifestazioni).

Programmazione e pianificazione

In ambito urbano il rumore prodotto da traffico veicolare, ferroviario e dove presente aeroportuale e tramviario costituisce la principale sfida per le amministrazioni comunali. Fin dalle fasi di programmazione e pianificazione sarebbe fondamentale il contributo del progettista acustico in grado di valutare tempestivamente soluzioni per prevenire problemi futuri. In quest'ottica (ma ancora purtroppo non è così) le attività di risanamento rimarrebbero confinate a un ruolo residuale. In termini di



strumenti di piano, è fondamentale che la pianificazione acustica sia integrata con quella della mobilità (Pums e Pgtu) e quella urbanistica (Piano operativo). I livelli di rumore massimi per le diverse zone della città previsti dalla classificazione acustica comunale indicano valori acustici che devono essere compatibili con le funzioni che vi sono allocate. Se, come spesso accade in città, la residenza è la funzione prevalente, occorre che la pianificazione della mobilità tenga conto dell'esigenza di tutela del riposo e della corretta fruizione degli spazi abitativi.

Quando si programmano nuovi interventi abitativi o di ricettori sensibili diventa fondamentale individuare aree che siano compatibili con queste funzioni.

La documentazione di clima acustico è lo strumento tecnico che consente questa valutazione: sarebbe importante utilizzarla già dalla fase di pianificazione, caratterizzando acusticamente l'area

prescelta e – nel caso di criticità e impossibilità di alternative – individuando tempestivamente correttivi da applicare in fase progettuale. Senza voler entrare troppo nei dettagli, alcune soluzioni organizzative degli spazi possono venire in soccorso: ad esempio riservando agli ambienti interni le funzioni che necessitano di maggior silenzio (tipicamente la zona notte di un'abitazione). Ma è sul tema della pianificazione che si gioca la partita vera e preventiva. A tale proposito occorre ampliare una riflessione – che nelle amministrazioni è già in corso – inerente alla necessità di avere gruppi di lavoro orizzontali e interdisciplinari che consentano di prevenire l'insorgere di criticità acustiche e non solo. In altri termini, occorre sempre di più lavorare con professionalità diverse che collaborino per migliorare la qualità degli interventi fin dalla pianificazione. Esempi di pianificazione e programmazione che, tra l'altro,

consentono di prevenire i problemi acustici sono rintracciabili in molte città europee che da tempo hanno scelto di puntare sullo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile e pedonale, relegando a residuale la mobilità privata (auto e motorini). Nei Paesi Bassi, a Houten una cittadina di circa 50.000 abitanti, è presente solo una strada per veicoli a motore ad anello che circonda la città, mentre all'interno ci si muove quasi solo in bici o a piedi. I residenti possono comunque arrivare a casa in auto tramite piste ciclabili abbastanza larghe per le auto, ma con un solo senso di marcia e un limite di velocità estremamente basso (20 km/h). In questo video la storia di Houten: www.youtube.com/watch?v=r-TuGAHR78w

Senza arrivare a tanto, sempre nei Paesi Bassi, a Utrecht, il prossimo passo sarà un quartiere completamente pedonale che ospiterà 12.000 persone. Anche in questa città l'idea è che nella gerarchia degli spazi pubblici l'ordine di priorità sia mobilità ciclabile e pedonale, trasporto pubblico e mobilità privata residuale. Utrecht, che ha circa 375.000 abitanti, ha un budget annuale per la ciclabilità di 63 euro a persona. Il successo ambientale di questa città olandese si basa sulla combinazione di una rete ciclabile interconnessa, strade sicure e tranquille, uno sviluppatissimo sistema di trasporto pubblico e un numero crescente di corridoi ciclabili prioritari che, insieme, hanno dato vita a uno dei sistemi pedalabili urbani più completi dei Paesi Bassi e d'Europa.

A Firenze la realizzazione del sistema tramviario, che è attualmente in corso (dopo la parte nord ovest/sud ovest sono aperti i cantieri verso nord est e sud est), ha introdotto un elemento positivo di rigidità nel sistema della mobilità cittadina che, da un punto di vista acustico, porta approssimativamente a una riduzione di circa 3-4 dB (A) nelle strade che attraversa. Intorno alla tramvia e al successo di utenza che sta riscuotendo è stato possibile sviluppare una complessiva riqualificazione della mobilità che sta passando attraverso nuove piste ciclabili, incentivi per i mezzi elettrici, car sharing, aree 30 ecc., con generali benefici ambientali.

Il risanamento e le criticità

Il tema del risanamento acustico delle infrastrutture della mobilità fa invece i conti con il parziale fallimento degli obiettivi del Dm 29/11/2000.



Il risanamento che doveva essere conseguito entro 15 anni per ferrovie, strade e aeroporti dopo più di 25 anni dal decreto è lontano dall'essere raggiunto. Le difficoltà oggettive per i gestori a operare soprattutto nelle aree urbane si sono sommate alla sostanziale assenza di incentivi anche economici, l'assenza o quasi di sanzioni in caso di mancata realizzazione dei Piani, la non previsione di poteri sostitutivi e la non chiarezza sulla gestione del principio di concorsualità (come operare in uno scenario multisorgente). Nuovi impulsi e un ripensamento normativo e regolamentare non sono ulteriormente procrastinabili, tenendo conto del significativo numero di abitanti che continua a essere esposto a livelli di rumore sopra soglia.

Le attività produttive e temporanee

In ambito urbano e da un punto di vista acustico, riveste naturalmente notevole importanza il rumore prodotto dalle attività produttive e da quelle temporanee (cantieri e manifestazioni). Anche in questo caso, la scelta deve essere orientata a prevenire possibili superamenti dei limiti di legge e a coinvolgere tutti gli attori presenti in città negli obiettivi di qualità ambientale.

I regolamenti comunali (e questa è la scelta di Firenze) dovrebbero puntare prevalentemente sulla diffusione delle valutazioni d'impatto acustico. Si tratta di documenti tecnici che contengono non soltanto il quadro della

situazione dei livelli di rumore prodotti dall'attività nel suo complesso (impianti, musica, clienti ecc.) ma anche le soluzioni tecniche per non disturbare i ricettori. Inoltre, contenendo la descrizione degli impianti e le prescrizioni gestionali consentono attività di controllo amministrative (o comunque "a vista") senza la necessità di ricorrere sempre e comunque a fonometrie.

Anche per le attività temporanee le valutazioni preventive sono fondamentali. La corretta gestione acustica di cantieri e manifestazioni deve essere organizzata partendo da una puntuale caratterizzazione degli spazi (cosa posso fare e come in ogni singolo luogo) per poi usare una serie di leve che – se ben utilizzate – consentano di rendere compatibile la residenza con il rumore. Durata (e conseguente rispetto dei tempi), orari, macchinari o impianti di ultima generazione, limiti acustici massimi e soprattutto comunicazione sono gli strumenti da valorizzare nell'autorizzare le attività temporanee. Soprattutto la comunicazione preventiva ai cittadini è fondamentale: bisogna far sapere chiaramente soprattutto orari e durata per gestire correttamente gli eventi. E chiarire che un'autorizzazione in deroga ai limiti acustici non è una licenza per poter fare i propri comodi ma uno strumento amministrativo per armonizzare le attività temporanee con il contesto urbano.

Arnaldo Melloni

Responsabile Eq Igiene pubblica ambientale e vivibilità urbana, Comune di Firenze