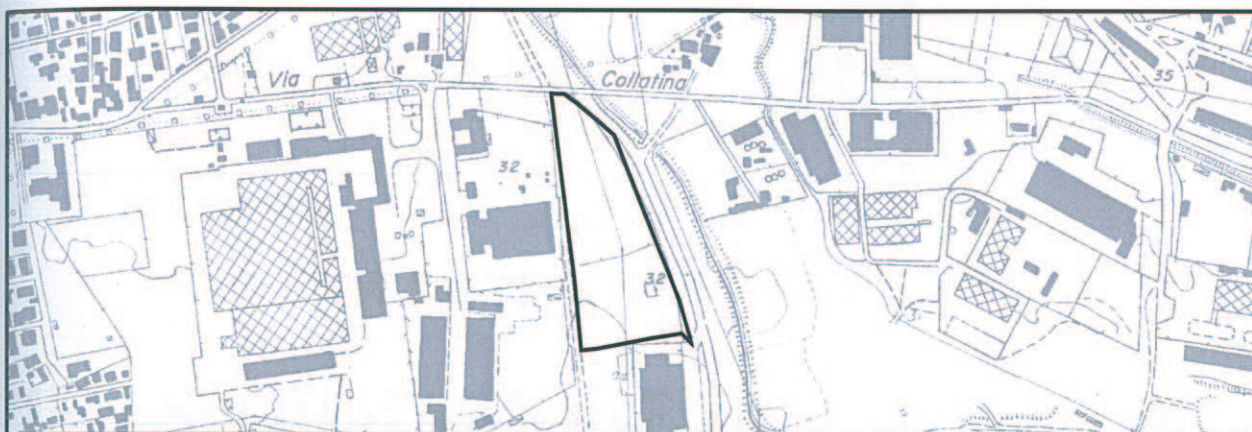




ELABORATO
EMENDATO

ROMA CAPITALE PROGRAMMA DI INTERVENTO URBANISTICO "VIA LONGONI"



PROGETTO URBANISTICO

AREA DI INTERVENTO VIA LONGONI

Elaborato grafico adeguato all'emendamento approvato dall'assemblea capitolina con Del. n. 63/2014

DATA
Giugno 2011

AGGIORNAMENTI
1- Ottobre 2014

2-
3-
4-
5-
6-

SCALA

PROPONENTE:
LUCIANI ELISABETTA
LUCIANI LUCIANO
LUCIANI LUIGI
LUCIANI MARIA TERESA

COMPENSANDO:
OPERA NUOVA SRL

PROGETTISTI:
Studio Guidi & Santori
Arch. Maurizio Cicchetti



ALLEGATO

A₁₂

RELAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

1. PREMESSA

VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO AI SENSI DELLE LEGGE QUADRO 447/95 E D.P.C.M. 14/11/97, RELATIVA AL PROGRAMMA DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA DENOMINATO "VIA LONGONI".

2. RELAZIONE TECNICA

Oggetto della presente relazione è la proposta di trasformazione urbanistica denominata "Via Longoni".

Il programma nelle sue linee generali prevede il posizionamento nel nuovo comprensorio, di complessivi mq. 10.835,1 di SUL ripartiti in mq. 4.754,96 per diritti compensatori e mq. 6.080,14 per quanto riguarda il diritto edificatorio della proprietà.

La SUL complessiva afferente la compensazione risulta essere pari a mq. 4.754,96.

L'area soggetta a convenzione, di forma trapezoidale, sviluppa una superficie territoriale pari a mq. 36.117.

Essa è ubicata nel settore est della città, all'interno del G.R.A., e più precisamente, nella porzione di territorio ricompresa tra la Via Longoni e Via Collatina.

Ricadente per quanto riguarda il P.R.G. Vigente, in sottozona M1 (attrezzature di servizi pubblici generali), sottozona M2 (attrezzature di servizi privati), sottozona M3 (attrezzature di servizi pubblici di quartiere), zona N (parchi pubblici ed impianti sportivi) e la restante parte in viabilità di previsione, secondo il P.R.G. Adottato, risulta formare l'intero sedime di un'area destinata a tessuti prevalentemente per attività all'interno del Programma integrato n.1.

In base all'analisi della Carta dell'Agro l'area ricade per la sua quasi totale interezza in un fondovalle.

Per quanto concerne invece la presenza di vincoli paesaggistici di cui all'elaborato E/1 – C del Piano Territoriale Paesistico l'area ricade in una zona interessata di fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/37 (punto C art.1 L.431/85), mentre la tavola di classificazione dei vincoli di cui al PTP 15/9 Valle dell'Aniene riporta per l'area prescrizioni di tutela di tipo Limitata TLa/27 con trasformazioni conformi agli strumenti urbanisti vigenti e Tutela Orientata TOd/7 al restauro ambientale.

L'area di intervento, costeggiata da Via Longoni che ne costituisce il limite est e lambita a nord da Via Collatina, è posizionata in una fascia ormai urbanizzata caratterizzata da nuclei edilizi a destinazione residenziale e non residenziale.

Attualmente, l'accesso all'area oggetto della proposta di trasformazione è assicurato dai tracciati esistenti che distribuiscono le zone già edificate e l'assetto orografico del comprensorio appare pianeggiante.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La proposta d'intervento urbanistico prevede, su una superficie territoriale di mq. 36.117, la realizzazione di un complesso edilizio di mq. 10.835,1 di SUL, suddivisi in mq. 9.101,1 con destinazione residenziale e mq. 1.734 con destinazione non residenziale e commerciale.

Una quota delle superfici totali di progetto, pari a mq. 4.754,96 di SUL, è destinata, come detto, nella proposta, alla compensazione delle cubature individuate dalla Variante delle Certezze (Del. C.C. n.92 del 29.05.1997).

L'impianto progettuale previsto si articola lungo un tracciato viario pubblico che percorre il lato sud-est dell'area di intervento e si raccorda con Via Longoni.

L'asse viario di progetto, concepito per assecondare l'orografica del terreno, costeggiando i comparti fondiari, distribuisce le aree pubbliche da standard creando un tessuto urbano vario ed integrato con i quartieri limitrofi.

L'organizzazione generale del progetto proposto si basa sulla creazione di due comparti fondiari posti lungo l'asse viario di progetto, uno a destinazione residenziale e l'altro a destinazione non residenziale-commerciale.

Le superfici da destinare al verde pubblico sono state posizionate una nella zona sud-est dell'area d'intervento e l'altra posta in adiacenza all'area destinata ai servizi pubblici.

Il progetto urbanistico prevede nel complesso una zonizzazione dell'area di intervento articolata come segue:

- Area per l'edificazione privata, suddivisa in due comparti fondiari di cui uno (contraddistinto con la lettera Z1 nella zonizzazione su base catastale) con destinazione residenziale, e uno (contraddistinto con la lettera Z2 nella zonizzazione su base catastale) con destinazione non residenziale (commerciale – servizi).
- Aree a verde pubblico (contraddistinte con le lettere V1 e V2 nella zonizzazione su base catastale), destinate a parco pubblico attrezzato per un totale di mq. 5.240.
- Area per servizi pubblici (contraddistinta con la lettera S1 nella zonizzazione su base catastale), per un totale di mq. 3.070 localizzata sul fronte nord dell'intervento.
- Aree per parcheggi pubblici (contraddistinte con le lettere P1 e P2 nella zonizzazione su base catastale), per un totale di mq. 3.973.
- Aree per la viabilità destinate al transito carrabile pubblico e verde arredo, per un totale di mq. 11.211.

TIPOLOGIE EDILIZIE

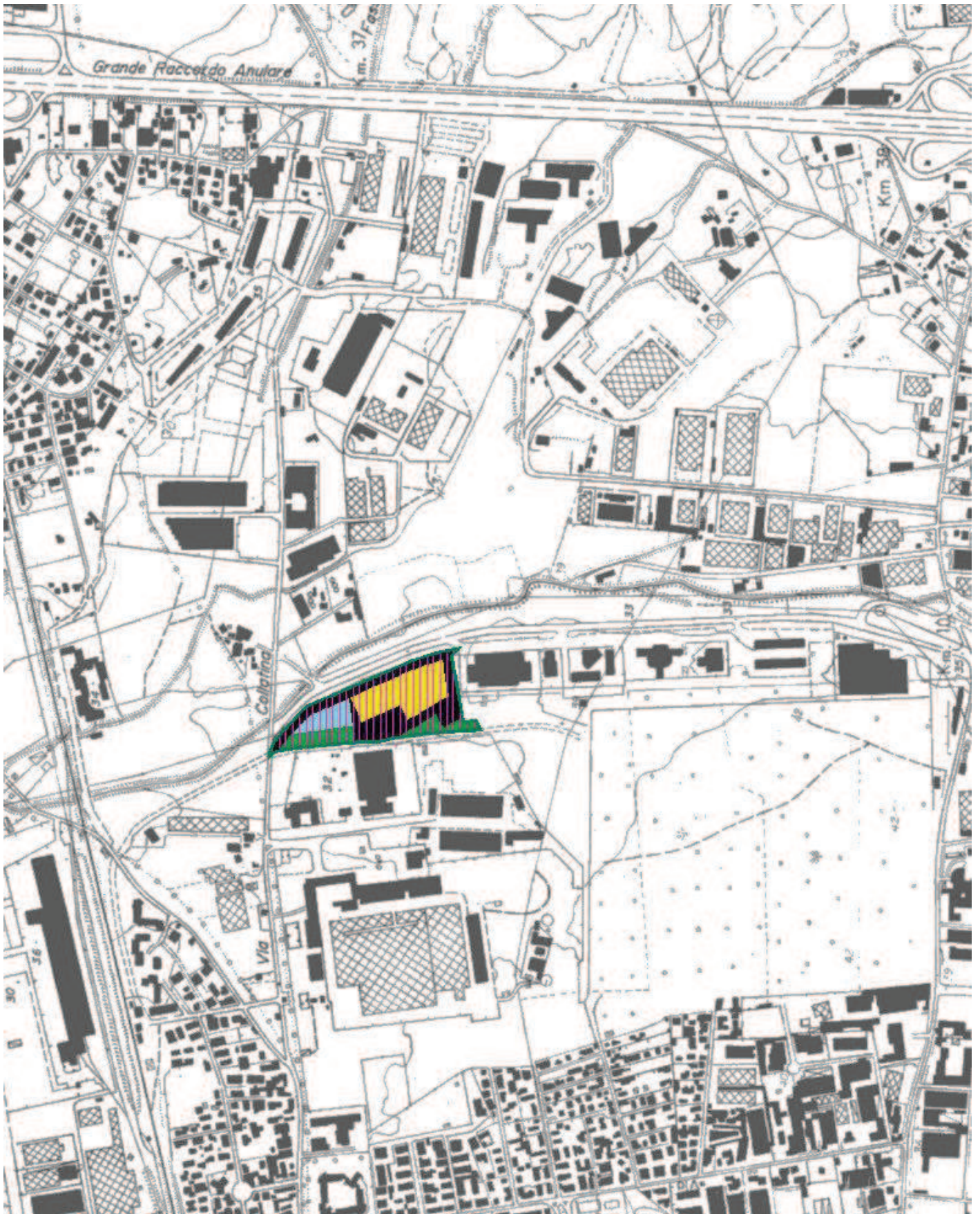
Le tipologie previste per le volumetrie residenziali sono state prescelte, tra quelle a torre e in linea, con altezza massima sei piani e poste in adiacenza del fronte strada esistente fatto salvo il distacco di normativa.

Gli edifici di progetto verranno realizzati con un'architettura articolata ma comunque rispondente alle caratteristiche del tessuto edilizio esistente e dei materiali che lo contraddistinguono garantendo così una buona integrazione del nuovo insediamento.









I parcheggi privati da standard saranno preferibilmente posizionati nel sottosuolo al fine di salvaguardare le superfici a verde privato e gli spazi aperti intorno ai nuovi edifici.








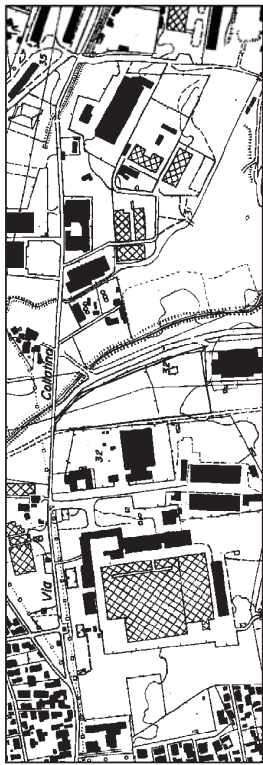
LEGENDA

-  PERIMETRO DEL "PROGRAMMA DI INTERVENTO URBANISTICO"
-  FASCIA DI PERTINENZA DELLA VIABILITA' PUBBLICA
-  FASCIA DI RISPETTO DELLA VIABILITA' PUBBLICA
-  QUOTA IMPOSTA FABBRICATI
- NP** NUMERO PIANI
- H** ALTEZZA MASSIMA
-  COMPARTI FONDIARI MISTI
-  COMPARTI NON RESIDENZIALI (Servizi, turistico ricettivo, commerciale)
-  PORZIONE DEI COMPARTI FONDIARI AFFERENTI ALLA COMPENSAZIONE
-  VERDE ARREDO STRADALE



ROMA CAPITALE

PROGRAMMA DI INTERVENTO URBANISTICO "VIA LONGONI"



PROGETTO URBANISTICO

AREA DI INTERVENTO
VIA LONGONI

DATA
Novembre 2010

AGGIORNAMENTI
1- Giugno 2011

2-
3-
4-
5-
6-

PROGETTISTI:
Studio Guidi & Santori
Arch. Maurizio Cicchetti

PROPRONTE:
LUCIANI ELISABETTA
LUCIANI LUCIANO
LUCIANI LUIGI
LUCIANI MARIA TERESA

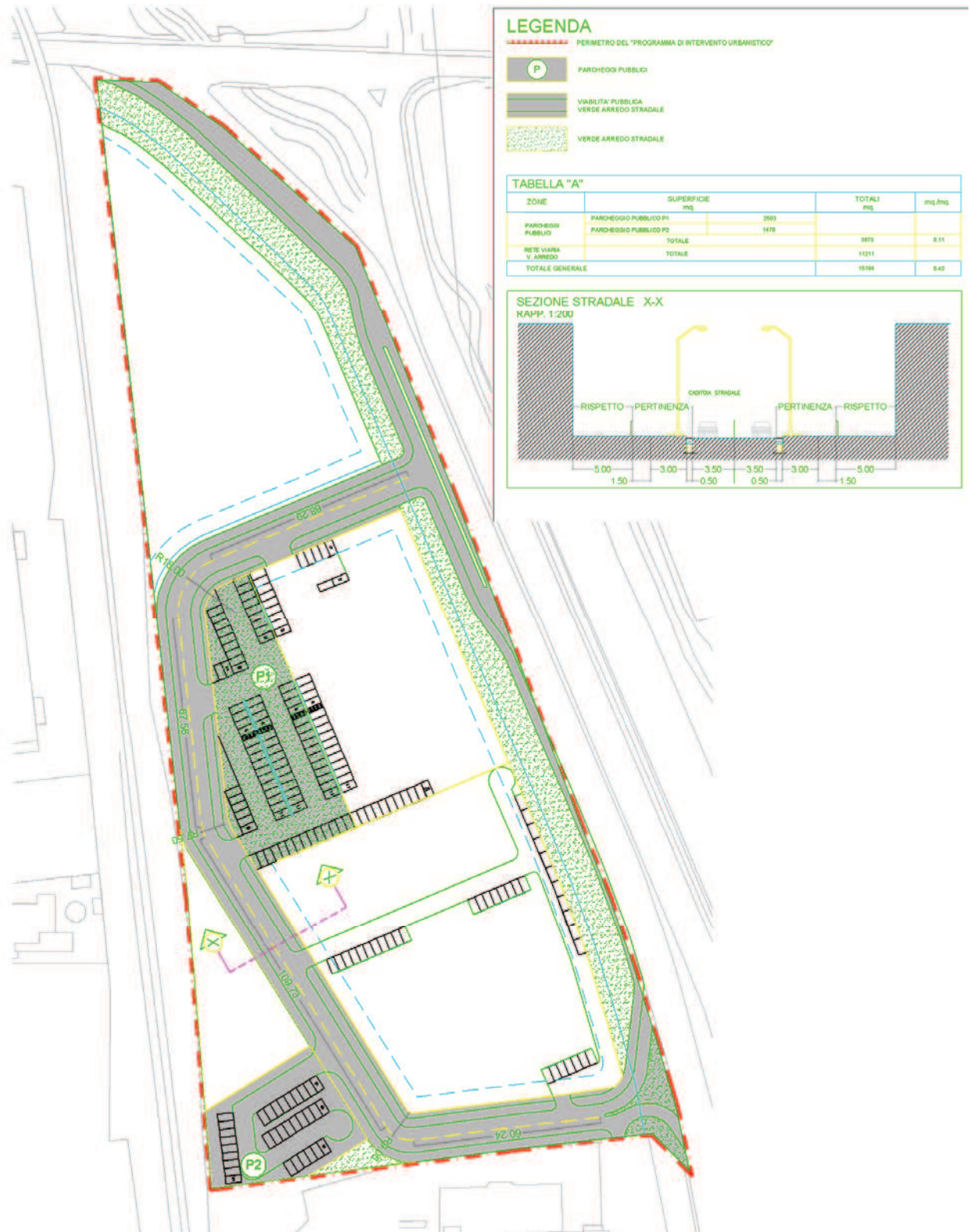
COMPENSAANDO:
OPERA NUOVA SRL

SCALA
1:1000

ALLEGATO

G

PLANOVOLUMETRICO ESECUTIVO



3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per gli scopi di cui al presente studio, sono state prese in considerazione le norme specifiche in materia di inquinamento acustico, di cui la fondamentale, risulta la Legge 26 ottobre 1995, n. 447, “Legge quadro sull’inquinamento acustico”; essa, fissando con decreti di attuazione le tecniche di misurazione, di valutazione, i limiti di emissione ed immissione delle sorgenti fisse e mobili, pone alla base della riduzione del danno ambientale conseguente all’inquinamento da rumore, la redazione e la attuazione di piani di risanamento acustico, peraltro già in passato previsti dal D.P.C.M. 1 marzo 1991, “Limiti massimi di esposizione al rumore degli ambienti abitativi e nell’ambiente esterno”. Tali piani devono essere redatti da Stato, Regioni, Comuni, Enti gestori dei servizi pubblici di trasporto pubbliche e private, ecc., ciascuno per le sue competenze. La definizione degli obiettivi di prevenzione, la individuazione delle aree da bonificare e la scelta delle azioni di risanamento, richiedono, così come previsto dalla Legge, la suddivisione previsionale in zone acusticamente omogenee dei territori comunali, cioè, in una frase, la classificazione acustica. Come è ben noto, la legge quadro 447/95 prevede che la classificazione acustica del territorio venga effettuata sulla base di criteri generali dettati dalle Regioni, mentre per quanto riguarda le modalità di effettuazione delle misure per la mappatura acustica occorre far riferimento al dettato di decreti e normative tecniche specifici.

Gli atti normativi ad oggi emanati a seguito della Legge 447/95, risultano:

- Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n. 262: Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto. (GU n. 273 del 21-11-2002- Suppl. Ordinario n.214) Il decreto abroga le seguenti disposizioni: D.Lvo 135/92; D.Lvo 136/92; D.Lvo 137/92; D.M. 316/94; D.M. 317/94.
- Legge 31/7/2002 n.179: Disposizioni in materia ambientale. (GU n.189 13-8-02)
- D.M. 23 novembre 2001: Modifiche dell'allegato 2 del decreto ministeriale 29 novembre 2000 - Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. (Gazzetta Ufficiale n. 288 del 12 dicembre 2001).
- Decreto 31 maggio 2001: Recepimento della decisione 2000/63/CE della commissione del 18 gennaio 2000, che modifica la decisione 96/627/CE della commissione del 17 ottobre 1996, recante attuazione dell'articolo 2 della direttiva 77/311/CEE del Consiglio, relativa al livello sonoro all'orecchio dei conducenti dei trattori agricoli o forestali a ruote.(G.U. n. 147 del 27/06/2001)
- D.P.R. 3 aprile 2001, n. 304: Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche, a norma dell'articolo 11 della legge 26 novembre 1995, n. 447. (G.U. 26-7-2001 n. 172).
- Legge 23 marzo 2001, n. 93: Disposizioni in campo ambientale.
- D. M. 29 novembre 2000: Criteri per la predisposizione, da parte delle società e dagli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. (G.U. del 6 dicembre 2000, n. 285).

- Legge 21 novembre 2000, n. 342: Misure in materia fiscale, Artt. 90-91-92-93-94-95 (imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili). (S.O. n. 194 G.U. n. 276 del 25.11.2000).
- D. L.vo 18 agosto 2000 n. 262: Antirumore
- Decreto 13 aprile 2000: Recepimento della direttiva 1999/101/CE della Commissione del 15 dicembre 1999 che adegua al progresso tecnico la direttiva 70/157/CEE del Consiglio relativa al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore.
- D.M. 3 dicembre 1999: Procedura antirumore e zone di rispetto negli aeroporti.
- D.Lgs. 19 novembre 1999, n. 528: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 494, recante attuazione della direttiva 92/57/CEE in materia di prescrizioni minime di sicurezza e di salute da osservare nei cantieri temporanei o mobili.
- D.P.R. 9 novembre 1999 n. 476: Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 11.12.1997, n. 496, concernente il divieto di voli notturni (G.U. del 17.12.1999, n. 295).
- D. M. 20 maggio 1999: Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico (G.U. del 24.09.1999, n. 225).
- D.P.C.M. 26 aprile 1999, n. 215: Regolamento recante norme per la determinazione dei requisiti acustici delle sorgenti sonore nei luoghi di intrattenimento danzante e di pubblico spettacolo e nei pubblici esercizi. Abroga il Dpcm 18 settembre 1997. (G.U. del 2.07.1999 n. 153).
- D.M. 3 dicembre 1999: Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti (G.U. del 10.12.1999, n.289).
- D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459: Regolamento recante norme di esecuzione dell'art. 11, L. 447/1995, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario (G.U. n. 2 del 4/1/99).
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 31 marzo 1998: Atto di indirizzo e coordinamento recante criteri generali per l'esercizio dell'attività del tecnico competente in acustica, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera b) , e dell'art. 2, commi 6, 7 e 8, della l. 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico".(Gazz. Uff., 26 maggio, n. 120).
- DM 16 marzo 1998: Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico (G.U. n. 76 dell'1/4/98).
- DPR 11 dicembre 1997 n. 496: Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili" (GU n.20 26/1/98).
- DPCM 5/12/1997: Determinazione dei requisiti acustici passivi delle sorgenti sonore interne e i requisiti acustici passivi degli edifici e dei loro componenti al fine di ridurre l'esposizione umana al rumore. (G.U. n. 297 del 22/12/97).
- DPCM 14/11/1997: Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore in attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. a), L. n. 447\1995. (GU n. 280 dell'1/12/97).

- DM 31/10/1997: Metodologia di misura del rumore aeroportuale ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile (GU n. 267 del 15/11/97).
- DPCM 18/9/1997: Determinazione dei requisiti delle sorgenti sonore nei luoghi di intrattenimento danzante (GU n. 233 del 6/10/97).
- D.M. 11 dicembre 1996: Applicazione del criterio differenziale per gli impianti a ciclo produttivo continuo ubicati nelle zone diverse da quelle esclusivamente industriali o le cui attività producono i propri effetti in zone diverse da quelle esclusivamente industriali (G.U. n. 52 del 4/3/97).
- LEGGE QUADRO sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447: Principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico. Disciplina tutte le emissioni sonore prodotte da sorgenti fisse e mobili. (S. O. G.U. n. 254 del 30/10/95).
- D.M. 25 marzo 1994, n. 317: Regolamento recante norme relative al livello di potenza acustica ammesso per i tosaerba (G.U. 27.05.1994, n. 122). Abrogato dal Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n. 262.
- D.M. 4 marzo 1994, n. 316: Regolamento recante norme in materia di limitazione del rumore prodotto dagli escavatori idraulici e a funi, apripista e pale caricatrici. (G.U. 27.05.1994, n. 122). Abrogato dal Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n. 262.
- D.L.vo 27 gennaio 1992, n. 137: Attuazione della Direttiva 87/405/CEE relativa al livello di potenza acustica ammesso delle gru a torre (G.U. 19.02.1992, n. 41). Abrogato dal Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n. 262.
- D.L.vo 27 gennaio 1992, n. 136: Attuazione delle Direttive 88/180/CEE e 88/181/CEE in materia di livello di potenza acustica ammesso nei tosaerba (G.U. 19.02.1992, n. 41). Abrogato dal Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n. 262.
- D.L.vo 27 gennaio 1992, n. 135: Attuazione delle Direttive 86/662/CEE e 89/514/CEE in materia di limitazione del rumore prodotto dagli escavatori idraulici e a funi, apripista e pale caricatrici (G.U. 19.02.1992, n. 41). Abrogato dal Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n. 262.
- D.L.vo 27 gennaio 1992, n. 134: Attuazione delle Direttive 86/594/CEE relativa al rumore aereo emesso dagli apparecchi domestici (G.U. 19.02.1992, n. 41).
- D.P.C.M. 1 marzo 1991: Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno.
- D.P.R. 30 marzo 2004, n° 142 Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n°447 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 1 giugno 2004 n°127)

Altre ulteriori norme di riferimento nel campo della acustica ambientale e degli edifici, risultano:

- Circolare Min. LL.PP. 22 maggio 1967, n. 3150: Criteri di valutazione e collaudo dei requisiti acustici negli edifici scolastici.
- Circolare Min. LL.PP. 30 aprile 1966, n. 1769: Criteri di valutazione e collaudo dei requisiti acustici nelle costruzioni edilizie.
- Norma UNI 8270/7, “Acustica. Valutazione delle prestazioni acustiche di edifici e di componenti di edificio”, 1987.
- Norma UNI 9433, “Valutazione del rumore negli ambienti abitativi”, 1989.
- Norma UNI 9884, “Acustica. Caratterizzazione acustica del territorio mediante la descrizione del rumore ambientale”, 1991.
- Progetto di Norma UNI U20000780 – “Prestazioni acustiche degli edifici – linee guida per il calcolo di progetto e verifica”

Come sopra indicato, la Legge 447/95 ed il D.P.C.M. 14/11/97 emettono l’obbligo ai comuni di classificare il proprio territorio dal punto di vista acustico, creando uno strumento di pianificazione e programmazione urbanistica e di tutela ambientale. Le aree omogenee per rumorosità dovrebbero quindi essere annoverate alle seguenti classi acustiche:

*D.P.C.M. 14 novembre 1997 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”
Tabella A - Classificazione del territorio comunale*

<i>CLASSE I - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.</i>
<i>CLASSE II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali</i>
<i>CLASSE III - aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici</i>
<i>CLASSE IV - aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali, le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie, le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie</i>
<i>CLASSE V - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.</i>
<i>CLASSE VI – aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi</i>

A tali classi, corrispondono quindi dei valori limite di emissione e di immissione che vengono riportati nelle tabelle di seguito esposte.

D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"
Tabella B - VALORI LIMITE DI EMISSIONE - Leq in dB(A)

<i>Classi di destinazione d'uso del territorio</i>	<i>Tempi di riferimento</i>	
	<i>Diurno (06.00-22.00)</i>	<i>Notturmo (22.00-06.00)</i>
<i>I Aree particolarmente protette</i>	45	35
<i>II Aree prevalentemente residenziali</i>	50	40
<i>III Aree di tipo misto</i>	55	45
<i>IV Aree di intensa attività umana</i>	60	50
<i>V Aree prevalentemente industriali</i>	65	55
<i>VI Aree esclusivamente industriali</i>	65	65

D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"
Tabella C - VALORI LIMITE ASSOLUTI DI IMMISSIONE - Leq in dB(A)

<i>Classi di destinazione d'uso del territorio</i>	<i>Tempi di riferimento</i>	
	<i>Diurno (06.00-22.00)</i>	<i>Notturmo (22.00-06.00)</i>
<i>I Aree particolarmente protette</i>	50	40
<i>II Aree prevalentemente residenziali</i>	55	45
<i>III Aree di tipo misto</i>	60	50
<i>IV Aree di intensa attività umana</i>	65	55
<i>V Aree prevalentemente industriali</i>	70	60
<i>VI Aree esclusivamente industriali</i>	70	70

Oltre ai valori limite sopra rappresentati, la legge prevede il rispetto dei valori limite differenziali di immissione, che sono definiti (Art. 4 del D.P.C.M. 14 novembre 1997, “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”) come la differenza tra il livello equivalente di rumore all’interno degli ambienti abitativi ed il rumore residuo e valgono 5 dB per il periodo diurno e 3 dB per il periodo notturno.

I valori limite differenziali di immissione non si applicano:

- nelle aree classificate nella classe VI della Tabella A;
- nei seguenti casi in quanto ogni effetto del rumore è da ritenersi trascurabile:
 - se il rumore misurato a finestre aperte sia inferiore a 50 dB(A) durante il periodo diurno e 40 dB(A) durante il periodo notturno;
 - se il livello di rumore ambientale misurato a finestre chiuse sia inferiore a 35 dB(A) durante il periodo diurno e 25 dB(A) durante il periodo notturno;
- alla rumorosità prodotta da:
 - infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime;
 - attività e comportamenti non connessi con esigenze produttive, commerciali e professionali;
 - servizi e impianti fissi dell’edificio adibiti ad uso comune, limitatamente al disturbo provocato all’interno dello stesso.

Tra le competenze dei Comuni, la L.447/95, prevede che questi si dotino di appositi regolamenti per lo svolgimento delle attività temporanee e di intrattenimento musicale.

Per quanto riguarda la rumorosità delle infrastrutture dei trasporti, deve essere sottolineato che in data 1 giugno 2004 è stato pubblicato il decreto di attuazione della legge quadro in materia di infrastrutture veicolari che risulta il D.P.R. 30 marzo 2004, n° 142 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 1 giugno 2004 n°127).

Tale decreto fissa la larghezza delle fasce di pertinenza e ne fissa i limiti al loro interno, sia per le infrastrutture stradali di nuova costruzione che per quelle esistenti; per quest’ultimo insieme, si riporta di seguito la specifica tabella.

In sintesi, per quello che riguarda più da vicino le infrastrutture stradali ed il rumore da traffico veicolare, la legge quadro introduce alcune novità:

- le infrastrutture stradali vengono inserite fra le sorgenti sonore fisse, escludendole però dal rispetto dei valori limite di emissione previsti dal D.P.C.M. 14/11/97 sopra esposti rimandandone i limiti all'applicazione del D.P.R. 142/04;
- la pianificazione e la gestione del traffico stradale vengono annoverati fra i provvedimenti da adottare per la limitazione delle immissioni sonore;
- allo Stato viene assegnata la competenza per l'adozione di piani pluriennali per il contenimento delle emissioni sonore prodotte da autostrade e strade statali;
- la produzione della documentazione di impatto acustico viene prescritta per la realizzazione, la modifica o il potenziamento delle strade, inserendo tale documentazione fra gli elementi costituenti la valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349;
- gli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture (comprese quelle stradali) hanno l'obbligo di predisporre ed attuare i piani di contenimento ed abbattimento del rumore nei casi di superamento dei limiti di legge, destinando allo scopo una considerevole aliquota dei relativi fondi di bilancio per la manutenzione (dal 1,5 al 5 % di tali fondi);
- viene preannunciata l'emanazione di uno specifico regolamento di esecuzione che risulta il recente D.P.R. 142/04;
- viene sancita l'inapplicabilità alle infrastrutture stradali (almeno fino all'adozione del regolamento di esecuzione di cui sopra) del criterio del valore limite differenziale tra il livello di rumore ambientale ed il livello di rumore residuo.

In data 1 giugno 2004 è stato pubblicato il decreto di attuazione che risulta il D.P.C.M. 30 marzo 2004, n° 142 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 1 giugno 2004 n°127). Tale decreto fissa le fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali e ne fissa i limiti all'interno di queste con le tabelle di seguito esposte.

Tabella 1 D.P.R. n° 142
(Strade di nuova realizzazione)

Tipo di Strada (secondo il Codice della Strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo il D.M. 8/11/01 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (metri)	Scuole, Ospedali Case di Cura e di Riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A – Autostrada		250	50	40	65	55
B – extraurbana principale		250	50	40	65	55
C – extraurbana secondaria	C1	250	50	40	65	55
	C2	150	50	40	65	55
D – urbana di scorrimento		100	50	40	65	55
E – urbana di quartiere		30	Definiti dai comuni nel rispetto dei valori riportati in tabella C del DPCM 14/11/97 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6 comma 1 lettera a) della legge 447/95			
F - locale		30				

Tabella 2 D.P.R. n° 142
(Strade esistenti)

Tipo di Strada (secondo il Codice della Strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo il D.M. 8/11/01 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (metri)	Scuole, Ospedali Case di Cura e di Riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A – Autostrada		100 (FASCIA A)	50	40	70	60
		150 (FASCIA B)			65	55
B – extraurbana principale		100 (FASCIA A)	50	40	70	60
		150 (FASCIA B)			65	55
C – extraurbana secondaria	Ca Strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 983	100 (FASCIA A)	50	40	70	60
		150 (FASCIA B)			65	55
	Cb Tutte le altre strade extraurbane secondarie	100 (FASCIA A)	50	40	70	60
		150 (FASCIA B)			65	55
D – urbana di scorrimento	Da Strade a carreggiate separate e interquartiere	100	50	40	70	60
	Db Tutte le altre strade urbane di scorrimento	100	50	40	65	55
E – urbana di quartiere		30	Definiti dai comuni nel rispetto dei valori riportati in tabella C del DPCM 14/11/97 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6 comma 1 lettera a) della legge 447/95			
F - locale		30				

4. INQUADRAMENTO ACUSTICO – AMMINISTRATIVO DELL'AREA

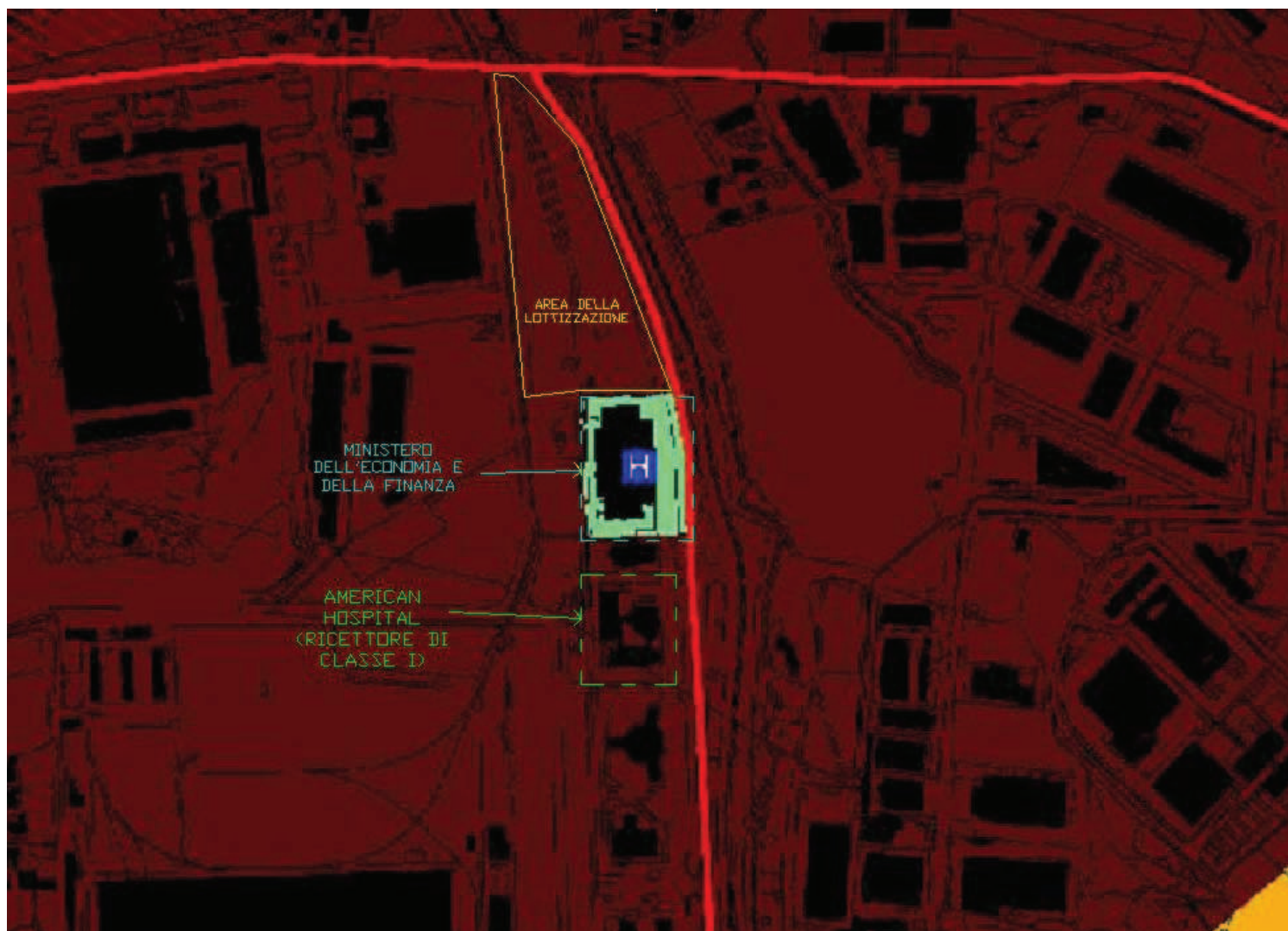
Per quanto riguarda l'inquadramento acustico-amministrativo dell'area in oggetto, va considerato che il Comune di Roma, ha provveduto alla classificazione acustica del proprio territorio annoverando l'area in Classe IV (area di intensa attività umana).

Come da stralcio della zonizzazione acustica, che di seguito si riporta, le sorgenti inserite dal progetto nell'ambiente acustico attuale dovranno rispettare i seguenti valori limite:

<i>D.P.C.M. 14 NOVEMBRE 1997 "DETERMINAZIONE DEI VALORI LIMITE DELLE SORGENTI SONORE"</i>	<i>Tabella - D.P.C.M. 14/11/97 VALORI LIMITE ASSOLUTI DI EMISSIONE Leq in dB(A)</i>		<i>Tabella C - D.P.C.M. 14/11/97 VALORI LIMITE ASSOLUTI DI IMMISSIONE Leq in dB(A)</i>	
<i>Classi di destinazione d'uso del territorio</i>	<i>Tempi di riferimento</i>		<i>Tempi di riferimento</i>	
	<i>Diurno (06.00-22.00)</i>	<i>Notturmo (22.00-06.00)</i>	<i>Diurno (06.00-22.00)</i>	<i>Notturmo (22.00-06.00)</i>
IV Aree di intensa attività umana	60	50	65	55

Tali sorgenti, debbono rispettare, oltre ai limiti assoluti sopra riportati, anche il limite differenziale di immissione previsto in 5 dB(A) per il periodo diurno e 3 dB(A) per il periodo notturno, calcolato come differenza tra il livello ambientale ed il livello residuo (LA – LR).





Nell'influenza acustica dell'intervento edilizio in oggetto, vi è la presenza di un ricettore appartenente alla Classe I o avente destinazione d'uso assimilabili alla Classe I (secondo la tab. A del D.P.C.M. 14/11/97), quali Scuole, Ospedali Case di Cura e di Riposo .

Ricettore di classe I: AMERICAN HOSPITAL – Viale E. Longoni.

Per quello che riguarda le infrastrutture stradali ed il rumore da traffico veicolare l'area è interessata da: Via E. Longoni, Via Collatina e Via Prenestina.

Tali strade secondo il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Roma sono classificate rispettivamente come:

Via E. Longoni - Inter Zonale

Via Collatina - Quartiere

Via Prenestina - Quartiere

Le strade di quartiere e quelle inter zonali sono assimilabili alla categoria E - urbana di quartiere (D.P.R. n° 142 - Strade esistenti -Tabella 2).

Tabella 2 D,P,R, n° 142 - Strade esistenti

Tipo di Strada (secondo il Codice della Strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo il D,M, 8/11/01 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (metri)	Scuole, Ospedali Case di Cura e di Riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
E – urbana di quartiere		30	Definiti dai comuni nel rispetto dei valori riportati in tabella C del DPCM 14/11/97 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6 comma 1 lettera a) della legge 447/95			

Per quello che riguarda le infrastrutture di nuova realizzazione (strade pubbliche interne all'area in oggetto) trattandosi di viabilità di quartiere sarà assimilabile alla categoria E - urbana di quartiere (D.P.R. n° 142 – strade di nuova realizzazione -Tabella 1).

Tabella 1 D.P.R. n° 142 - Strade di nuova realizzazione

Tipo di Strada (secondo il Codice della Strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo il D,M, 8/11/01 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (metri)	Scuole, Ospedali Case di Cura e di Riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
E – urbana di quartiere		30	Definiti dai comuni nel rispetto dei valori riportati in tabella C del DPCM 14/11/97 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6 comma 1 lettera a) della legge 447/95			

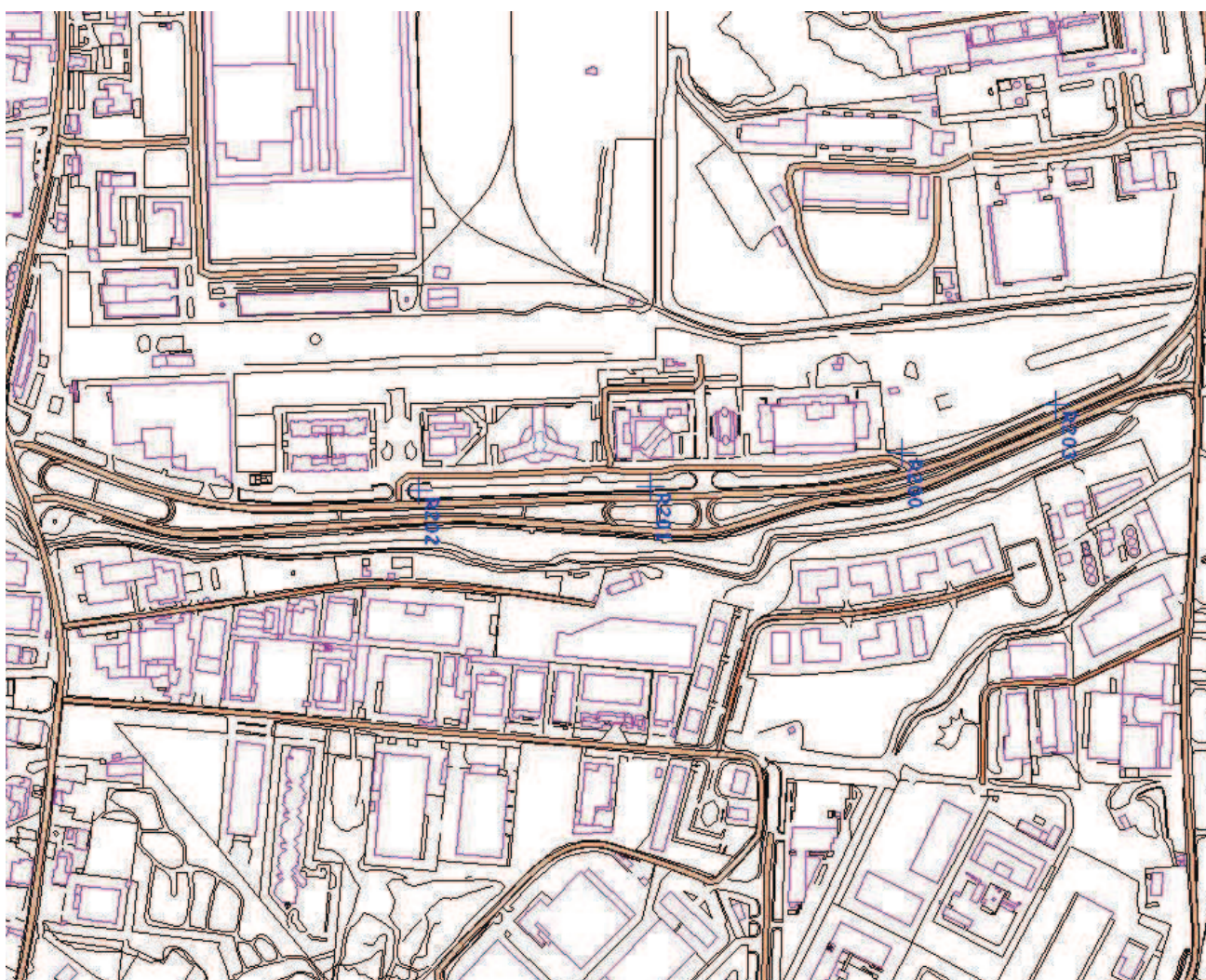
5. RILEVAMENTO DEL CLIMA ACUSTICO ATTUALE

Per la caratterizzazione del clima acustico attuale, sono state effettuate misure fonometriche in varie postazioni nell'intorno dell'area in oggetto.

Le misure effettuate sono state utilizzate per la taratura del modello di calcolo. Tale operazione consiste nella scelta dei flussi veicolari (da confrontare con il conteggio diretto in sito nel corso della misura fonometrica), della percentuale di veicoli pesanti e della velocità media di percorrenza sulle rispettive strade. I valori misurati e simulati sono riassunti nella seguente tabella.

DATA	14/06/2011
TEMPO DI RIFERIMENTO	Periodo diurno (06.00 – 22.00)
TEMPO DI OSSERVAZIONE	ore 07.30 - 08.30
TEMPO DI MISURA	30 minuti per postazione

<i>Stazione di Misura</i>	<i>Ricettore su modello</i>	<i>LAeq in dB(A) misurato</i>	<i>LAeq in dB(A) simulato nello scenario ante-operam</i>
P1	R203	63,0	63,3
P2	R200	61,0	61,2
P3	R201	62,0	61,8
P4	R202	58,0	57,9





6. STRUMENTAZIONE DI RILEVAMENTO

Per l'effettuazione delle misurazioni fonometriche è stata utilizzata una strumentazione di tipo digitale costituita da:

- Sistemi 01dB modelli "HARMONIE" e "SOLO"; Fonometri/analizzatori integratori in tempo reale con analisi in frequenza fino a 20KHz (con risoluzione FFT), Omologato PTB di Berlino in classe di precisione 1 secondo normative IEC 651 ed IEC 804 (fonometri integratori) e certificati presso centri SIT (servizi italiani di taratura). L'intera catena di misura fonometrica sarà costituita dai seguenti accessori:
 1. Microfoni in classe di precisione 1 (risposta in frequenza lineare fino a 12.5 KHz) Aclan, a campo libero elettretici (utilizzabili per qualsiasi condizione di temperatura e di umidità) da ½ pollice con relativi preamplificatori di precisione a basso rumore e cuffie di protezione antiventata.
 2. Calibratore acustico in classe di precisione 1 (secondo IEC 942) 01dB, modello "cal. 01" ad emissione di segnali sinusoidali di riferimento di 94 dB a 1000 Hz

La metodologia di misura adottata è in tutto conforme alle specifiche riportate nel D.M.A. 16 marzo 1998.

Le condizioni meteorologiche sono sempre state normali, con assenza di precipitazioni e/o di fenomeni eolici di rilievo e sempre ben al di sotto dei 5 m/sec.; le misurazioni sono sempre state condotte con le strade in condizioni perfettamente asciutte.

In calce alla presente relazione si riporta il certificato di taratura della strumentazione di misura utilizzata.

7. ANALISI ACUSTICA CON CODICE DI CALCOLO MITRHA

Come già accennato, ai fini della presente valutazione, si è impiegato il codice di calcolo acustico previsionale MITHRA vers.4.00 CSBT, metodo di previsione della rumorosità ambientale, validato dalla comunità scientifica.

Il codice, che sostanzialmente utilizza la teoria del ray-tracing in campo libero, partendo dalla ricostruzione 3D dell'area e dall'immissione delle sorgenti presenti e future, permette di rappresentare presso i ricettori sensibili la rumorosità ambientale.

Nel caso in oggetto, il modello 3D è stato costruito partendo dalle planimetrie dell'area ed immettendovi gli assetti stradali attuali, nonché nello scenario post-operam l'edificio in progetto e la strada di accesso ai parcheggi.

Il modello 3D è stato costruito il più fedelmente possibile e tiene conto delle reali quote del terreno, delle strade e degli edifici.

I dati di input comuni agli scenari ante e post operam di seguito rappresentati, risultano:

Tipologia di asfalto = normale (tarmac)	Temperatura = 20 °C
Umidità relativa = 70%	Metodo di calcolo ISO 9613
Assorbimento acustico dell'intorno $G = 0.68$	$S = 300$ standard ground
N° raggi per sfera di propagazione: 25	N° ordini di riflessioni: 5
Distanza di propagazione: 250 metri	

Per la valutazione dei livelli di pressione sonora in facciata agli edifici esistenti, sono stati inseriti dei ricettori indicati nelle tavole grafiche con la lettera R seguita da un numero progressivo. Per ogni ricettore il software effettua il calcolo del livello ad ogni piano.

La posizione dei ricettori esistenti risulta uguale sia per lo scenario ante che post-operam.

Con i dati di input sopra mostrati è stato simulato il clima acustico dello scenario dello stato attuale e, una volta inserita la nuova realizzazione, si è verificato il clima acustico dell'area nello scenario post-operam.

Si specifica che gli scenari acustici di simulazione sono stati tarati ed implementati per la rappresentazione delle peggiori condizioni acustico-ambientali, che potranno verificarsi nell'area.

8. SORGENTI SONORE IMMESSE NELL'AMBIENTE DALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Il progetto di trasformazione urbanistica denominata "Via Longoni" prevede l'immissione nell'ambiente di sorgenti fisse e mobili che vengono di seguito sintetizzate.

Sorgenti Fisse

All'atto della redazione del presente documento e allo stato di progettazione attuale non si conoscono le caratteristiche tecniche ed acustiche degli impianti tecnici asserviti alle unità abitative e commerciali che verranno poste in opera; ma considerando la tipologia del nuovo insediamento che è di carattere residenziale (9.101,1 mq per 243 abitanti) e commerciale (1.734 mq con una superficie di vendita pari a 1.400 mq) si prevedono solo impianti di riscaldamento e climatizzazione.

Le sorgenti fisse asservite alle unità immobiliari sono riconducibili esclusivamente alle caratteristiche degli impianti di:

- Riscaldamento, che verrà realizzato con caldaie autonome a gas metano, alimentate dalla rete urbana, o da impianto centralizzato con utenze separate per ogni appartamento.
Tali sorgenti, collocate in appositi locali tecnici, non producono livelli sonori tali da incrementare la rumorosità ambientale sia in periodo diurno che notturno e pertanto risultano non significative sul clima acustico attuale.
- Refrigerazione estiva con impianti di climatizzazione; tali impianti di bassa potenza, costituiti da split ambientali e da unità esterna poste nei terrazzi, propongono livelli di rumorosità normalmente pari a circa 35 dB(A) a 5 metri di distanza in campo libero in regime di massimo funzionamento. Tali sorgenti, collocate nei punti sopra indicati, non producono livelli sonori tali da incrementare la rumorosità ambientale sia in periodo diurno che notturno e pertanto risultano non significative sul clima acustico attuale.

Le sorgenti fisse asservite alle unità commerciali sono riconducibili esclusivamente alle caratteristiche degli impianti di climatizzazione; tali impianti di bassa potenza, costituiti da split ambientali e da unità esterna, propongono livelli di rumorosità normalmente pari a circa 35 dB(A) a 5 metri di distanza in campo libero in regime di massimo funzionamento. Tali sorgenti, collocate di solito sulla copertura del fabbricato, non producono livelli sonori tali da incrementare la rumorosità ambientale nel periodo diurno pertanto risultano non significative sul clima acustico attuale.

Il progetto dell'edificio commerciale allo stato attuale non prevede la realizzazione e/o l'installazione di UTA, pompe di calore, centrali di trasformazione dell'energia elettrica, gruppi di continuità, od altri apparati elettromeccanico con potenze medie od alte, che possono apportare nel loro funzionamento, variazioni del clima acustico attuale; in caso contrario tali impianti verranno scelti e posizionati in modo tale da rispettare la classe acustica di appartenenza dell'area (Classe IV).

Sorgenti Mobili

Le sorgenti mobili risultano sostanzialmente quelle dovute al traffico veicolare privato allo stato attuale e allo stato futuro sulle infrastrutture stradali esistenti e su quelle di nuova realizzazione. Per gli scopi di cui alla presente valutazione qui di seguito si riporta uno stralcio della relazione di preverifica trasportistica (capitolo 6 e 7 - da pag. 20 a pag 23).

6 Analisi della domanda

In generale, la domanda di trasporto è rappresentabile attraverso diverse grandezze, più o meno aggregate che, per fini operativi, vengono legate ed attribuite ai centroidi di zona definiti nella fase di zonizzazione e di cui ai capitoli precedenti.

I potenziali di generazione/attrazione sono dati aggregati che individuano il numero di spostamenti generati (potenziale di generazione) od attratti (potenziale di attrazione) da una zona in un determinato intervallo di tempo (ad esempio l'ora di punta).

Le matrici O/D forniscono il numero di spostamenti che, nello stesso intervallo di tempo, si verificano tra ogni coppia di zone.

Al fine di valutare gli effetti sul sistema di trasporto e gli impatti ad esso connessi in seguito alla realizzazione degli interventi, si eseguirà *in primis* l'analisi dello stato attuale.

La fase di ricostruzione della matrice O/D è stata condotta secondo i seguenti input:

- matrice di partenza, a disposizione della scrivente società;
- grafo della rete stradale;
- conteggi veicolari su una serie di archi del grafo in possesso della scrivente società.

La matrice ottenuta è stata assegnata alla rete e sono stati confrontati i flussi rilevati con quelli ottenuti dall'assegnazione stessa.

Nella fase successiva dello studio trasportistico vero e proprio, se ritenute necessarie, verranno effettuate ulteriori indagini presso alcune sezioni spia delle principali infrastrutture viarie limitrofe l'area d'intervento. Tali indagini consentiranno di aumentare il livello di dettaglio del processo di calibrazione della matrice O/D dello stato attuale.

Successivamente si procederà alla ricostruzione della domanda di mobilità nello scenario di progetto.

L'ipotesi di base per la ricostruzione della domanda di mobilità nello scenario di progetto sarà quella di considerare una domanda di tipo rigido, ovvero non verranno considerati incrementi di domanda dovuti ad incrementi di popolazione presente e le modifiche delle dinamiche degli spostamenti per effetto delle variazioni della struttura urbanistico-territoriale.

La domanda di mobilità nello scenario di progetto varierà, rispetto allo stato attuale, quindi, solo per gli spostamenti generati/attratti dalle nuove infrastrutture oggetto di intervento.

L'intervento oggetto di studio prevede la realizzazione di insediamenti per una superficie utile lorda (SUL) di 10.835,10 mq. In particolare, sono previste le seguenti destinazioni d'uso:

- insediamenti residenziali per 9.101,10 mq di SUL per 243 abitanti da insediare;
- insediamenti commerciali per 1.734 mq di SUL con una superficie di vendita pari a 1.400 mq.

Da una stima preliminare della domanda indotta dai nuovi insediamenti, effettuata in base alle indagini in possesso della scrivente, è scaturito che l'intervallo di punta si verifica la mattina del giorno feriale tipo.

La struttura commerciale, infatti, presenta caratteristiche tali da poter essere considerata ad attrattività locale. In particolare, per circa 1.400 mq di superficie di vendita della struttura commerciale, si è stimato un movimento di circa 840 visitatori giornalieri e di circa 180 visitatori nell'ora di punta del giorno prefestivo tipo.

Si ritiene opportuno, quindi, effettuare le simulazioni, sia dello scenario attuale che di quello di intervento, nell'ora di punta della mattina di un giorno feriale tipo (7:30-8:30).

7 Interrelazione domanda offerta

Nel presente capitolo si riportano i risultati della simulazione effettuate allo stato attuale.

Nella fase successiva dello studio trasportistico vero e proprio, in tale capitolo, si riporteranno anche i risultati delle simulazioni effettuate all'orizzonte temporale di realizzazione dell'intervento.

In tale fase di preverifica, l'intervallo orario preso in considerazione, ai fini della simulazione, è l'ora di punta della mattina (7:30-8:30) di un giorno feriale tipo che risulta il più gravoso in termini trasportistici poiché si ha il picco degli spostamenti sistematici (residenti e addetti).

La tecnica di assegnazione utilizzata per le simulazioni è la *equilibrium users assignment*, ovvero l'assegnazione all'equilibrio dell'utente.

Con questa tecnica di assegnazione i tempi di percorrenza su ciascun arco della rete stradale sono funzioni del carico veicolare che insiste sull'arco stesso.

La variabile che è stata minimizzata nella fase di assegnazione è il *tempo complessivo di percorrenza dell'utente*. Infatti, per compiere lo spostamento ciascun utente sceglie una sequenza di strade la cui somma dei tempi di percorrenza minimizza il tempo necessario per compiere tale spostamento.

In tali condizioni si ipotizza, ovviamente, la perfetta conoscenza della rete da parte dell'utente (tutte le valutazioni sono relative all'ora di punta).

Al fine, quindi, di verificare il livello d'uso della rete è stato introdotto un indice di criticità calcolato, per ogni arco stradale, come rapporto tra il carico veicolare sull'arco e la capacità dell'arco stesso. Tanto più tale indice tende al valore uno tanto più ci si trova in condizioni di congestione.

Per tale indice di criticità (*ic*) sono state definite cinque classi:

- $ic \leq 0,45$ sta ad indicare un livello di servizio della sezione buono;
- $0,45 < ic \leq 0,65$ sta ad indicare un livello di servizio della sezione discreto;
- $0,65 < ic \leq 0,85$ sta ad indicare un livello di servizio della sezione sufficiente;
- $0,85 < ic \leq 0,95$ sta ad indicare un livello di servizio della sezione critico;
- $ic > 0,95$ sta ad indicare un livello di servizio della sezione in presaturazione o saturazione.

7.1 I risultati delle simulazioni. Stato attuale

L'assegnazione della matrice O/D dello stato attuale (calibrazione del modello) nell'ora di punta della mattina del giorno feriale tipo, complessivamente, ha fornito una distribuzione dei flussi di traffico coerente con i conteggi veicolari in possesso della scrivente società effettuati su circa 300 sezioni ed intersezioni nel territorio comunale. Nella Figura 7.1 sono riportati i risultati della simulazione effettuata in termini di flussi di traffico (veicoli/ora) e livello di servizio (flusso/capacità).

Dall'analisi dei risultati della simulazione effettuata scaturisce che l'infrastruttura interessata dai maggiori *carichi* veicolari è il GRA. Tale infrastruttura, nel tratto compreso tra lo svincolo con l'A24 Roma-L'Aquila e lo svincolo con via Prenestina, risulta interessata da flussi di traffico compresi tra circa 7.700 e 7.900 veicoli/ora in carreggiata interna e pari a circa 7.750 veicoli/ora in carreggiata esterna. Il livello di servizio è in presaturazione in entrambe le direzioni di marcia.

Segue il tratto urbano dell'A24 Roma-L'Aquila, che, tra il GRA e viale Palmiro Togliatti, è interessato da flussi di traffico compresi tra circa 3.800 e 4.700 veicoli/ora in direzione centro e da flussi compresi tra circa 3.300 e 3.800 veicoli/ora nella direzione opposta. Le condizioni di deflusso sono in presaturazione in direzione centro e comprese tra sufficiente e prossime alla saturazione nella direzione opposta.

A sud dell'area d'intervento, via Prenestina, nel tratto compreso tra il GRA e via di Tor Sapienza, presenta flussi di traffico compresi tra circa 850 e 1.100 veicoli/ora in direzione centro e compresi tra circa 500 e 900 veicoli/ora nella direzione opposta. Il livello di servizio è compreso tra critico e prossimo alla saturazione in direzione centro e compreso tra discreto e prossimo alla saturazione nella direzione opposta.

A nord dell'area d'intervento, via Collatina, nel tratto compreso tra il GRA e via di Tor Sapienza, è interessata da un *carico* veicolare compreso tra circa 650 e 1.150 veicoli/ora in direzione centro e compreso tra circa 300 e 700 veicoli/ora nella direzione opposta. Il livello di servizio è compreso tra sufficiente e prossimo alla saturazione in direzione centro e compreso tra sufficiente e buono nella direzione opposta.

Via di Tor Sapienza è interessata da circa 400 veicoli/ora in direzione via Prenestina e da circa 600-950 veicoli/ora nella direzione opposta. Il livello di servizio risulta buono in direzione via Prenestina e compreso tra discreto e presaturazione nella direzione opposta.

Infine, via Longoni presenta flussi di traffico compresi tra circa 600 e 800 veicoli/ora in direzione via Prenestina e compresi tra circa 300 e 650 veicoli/ora nella direzione opposta. Il livello di servizio è buono in entrambe le direzioni di marcia.

Secondo quanto riportato nella relazione tecnica ed nella relazione di preverifica trasportistica, il programma di intervento urbanistico “Via Longoni” prevede la realizzazione di insediamenti per una superficie utile lorda (SUL) di circa 10.835,10 mq.

In particolare, sono previste le seguenti destinazioni d’uso:

- insediamenti residenziali per 9.101,10 mq per 243 abitanti da insediare;
- insediamenti commerciali per circa 1.734 mq con una superficie di vendita pari a 1.400 mq.

Tali interventi prevedono tre tipi di mobilità: quella dovuta ai residenti, quella dovuta agli addetti alle attività commerciali (lavoratori) e quella dovuta agli avventori (visitatori) dell’insediamento commerciale.

Per quello che riguarda la mobilità dei residenti l’intervallo orario che risulta più gravoso in termini trasportistici e quello della mattina di un giorno feriale tipo; il picco degli spostamenti avviene nell’ora di punta 07:30-08:30 – residenti in uscita .

In termini di veicoli/ora equivalenti bisogna partire dal numero dei nuovi abitanti che risulta essere di 243; considerando che un nucleo familiare tipo è composto in media da tre persone si ottengono 81 nuclei familiari, attribuendo poi ad ogni nucleo familiare una automobile si ottengono 81 veicoli, Considerato che il 70% esce per recarsi al lavoro nell’ora di punta delle 07:30-08:30 si avrà un flusso veicolare equivalente di 58 veicoli/ora.

Per quello che riguarda la mobilità degli addetti alle attività commerciali (lavoratori) l’intervallo orario che risulta il più gravoso in termini trasportistici e quello della mattina di un giorno feriale tipo; il picco degli spostamenti avviene nell’ora di punta 07:30-08:30 – lavoratori in ingresso.

In termini di veicoli/ora equivalenti, in base all’esperienza su strutture simili con una superficie di vendita pari a circa 1.400 mq, si prevedere nell’ora di punta 07:30-08:30 un numero di circa 30 veicoli/ora equivalenti in ingresso composti quasi esclusivamente dagli addetti alle varie attività commerciali.

Per quello che riguarda la mobilità degli avventori (visitatori) in ingresso all’insediamento commerciale va considerato che la struttura presenta caratteristiche tali da poter essere considerata ad attrattività locale. In particolare, per circa 1.400 mq di superficie di vendita della struttura commerciale, si è stimato un movimento di circa 840 visitatori giornalieri e di circa 180 visitatori nell’ora di punta del giorno prefestivo tipo. In termini di veicoli/ora equivalenti considerando che la struttura è tale da poter essere considerata ad attrattività locale; su 180 visitatori (nell’ora di punta del giorno prefestivo tipo) circa il 20% raggiungerà la struttura senza automobile, del restante 80 %

va considerata la media di due persone per autoveicolo, pertanto il numero di veicoli equivalenti risulterà pari a 72 veicoli/ora.

Per quello che riguarda i visitatori in ingresso nell'orario 07:30-08:30 il numero dei veicoli/ora equivalenti è da considerarsi trascurabile o paria zero.

Dall'analisi delle varie tipologie di mobilità , la fascia oraria 07:30-08:30 risulta essere la più gravosa in termini trasportistici (massimo carico veicolare) ed acustici.

In tale fascia oraria si ha il picco degli spostamenti sistematici (residenti e addetti), che si vanno a sommare ai flussi veicolari sulle principali infrastrutture stradali nell'intorno dell'area d'intervento.

- Residenti in uscita = 58 veicoli/ora.
- Addetti alle attività commerciali (lavoratori) in ingresso = 30 veicoli/ora.

Dalla relazione di preverifica trasportistica sono stati estrapolati i massimi carichi veicolari dello stato attuale su le infrastrutture/nodi più grandi.

Per la taratura del modello (scenario ante-operam), i flussi di traffico delle altre strade situate nell'area in progetto sono confortati da un'indagine quali/quantitativa condotta sul traffico in contemporanea ai rilievi fonometrici realizzati.

Per lo scenario post-operam di simulazione acustica i flussi da traffico sulle strade esistenti saranno implementati con i veicoli/ora in ingresso ed uscita (fascia oraria 07:30-08:30) generati dai nuovi insediamenti.

FLUSSI VEICOLARI SCENARIO ANTE – OPERAM

n°	strada	Veicoli/ora
1	Via Collatina	1850
2	Via Longoni (Collat-Prenest)	800
3	Via Longoni (Prenest-Collat)	650
4	Via Prenestina	2000
5	via Rina Monti	50
6	Via del Maggiolino	200
9	Via Giovanni Capranesi	200
11	Via Pio Semeghini	30
12	Via del Maggiolino (residenz.)	100
13	Via Renato Birolli	100
14	via Cesare Tiratelli	50
16	Via Luigi Alamanni	50
17	Via di Tor Sapienza	1350
18	Viab. ingresso Caserma	30
19	Viab. interna Caserma	30
21	Viab. interna deposito ATAC	20
22	Viab. ingresso stab.PERONI	30
23	Via interna stabilimento PERONI	15
24	Via Giovanni Rucellai	50
25	Via Marcello Boglione	150
26	Via Longoni (interna)	110
27	Via Longoni (manovra 4)	50
28	Via Longoni (manovra 5)	50
29	Via Longoni (manovra 3)	30
30	Via Longoni (manovra 2)	30
31	Via Longoni (manovra 1)	30
32	Viab. int. American Hospital	30
33	Via del Maggiolino	100

FLUSSI VEICOLARI SCENARIO POST - OPERAM

n°	strada	Veicoli/ora
1	Via Collatina	1860
2	Via Longoni (Collat-Prenest)	830
3	Via Longoni (Prenest-Collat)	672
4	Via Prenestina	2034
5	via Rina Monti	50
6	Via del Maggiolino	200
9	Via Giovanni Capranesi	200
11	Via Pio Semeghini	30
12	Via del Maggiolino (residenz.)	100
13	Via Renato Birolli	100
14	via Cesare Tiratelli	50
16	Via Luigi Alamanni	50
17	Via di Tor Sapienza	1350
18	Viab. ingresso Caserma	30
19	Viab. interna Caserma	30
21	Viab. interna deposito ATAC	20
22	Viab. ingresso stab.PERONI	30
23	Via interna stabilimento PERONI	15
24	Via Givanni Rucellai	50
25	Via Marcello Boglione	150
27	Via Longoni (manovra 4)	50
28	Via Longoni (manovra 5)	50
29	Via Longoni (manovra 3)	30
30	Via Longoni (manovra 2)	30
31	Via Longoni (manovra 1)	54
32	Viab. int. American Hospital	30
33	Via del Maggiolino	100
34	Via Longoni (interna)	110
35	viabilità interna primincipale	88
36	viabilità interna parc. P2	12
37	viabilità int. parc. pertin Z1	20
38	viabilità int. parc. pertin Z1	36
39	viabilità interna parc. P1	14
40	viabilità interna parc. P1	12
41	viabilità interna parc. P1	10
42	viabilità interna parc. P1	10
43	viabilità interna parc. P1	10
44	viabilità interna parc. P1	8
45	viabilità interna parc. P1	4
46	Via Longoni (Collat-Prenest)	858
47	Via Longoni (Collat-Prenest)	834
48	Via Collatina	1890
49	Via Prenestina	2022
50	Via Collatina	1872
51	Via Prenestina	2028
52	Via Longoni (Prenest-Collat)	696
53	Via Longoni (Collat-Prenest)	814

9. RISULTATI DELLA VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO E CLIMA ACUSTICO

La valutazione di impatto acustico è stata quindi effettuata paragonando i livelli di rumore ante e post-operam in facciata ai ricettori relativi agli edifici esistenti affacciati sull'area di interesse. I risultati sono riportati nella Tabella che segue.

VALUTAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO AI RICETTORI ESISTENTI NELL'AREA

Receiver	Information	Classe acustica	Limite di immissione	ante Lp dB(A)	post Lp dB(A)	Differenza
1	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	56,8	57,1	0,3
2	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	49,8	53,2	3,4
3	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	41	40,8	-0,2
4	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	51,6	51,7	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	54	54,1	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	56,4	56,6	0,2
5	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	43,4	43	-0,4
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	45,4	45,1	-0,3
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	48	48	0
6	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	52,6	52,8	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	54,8	55	0,2
7*	Ground floor (1,8 m)	I	50,0	48,9	49,1	0,2
	First floor (5,0 m)	I	50,0	51,5	51,7	0,2
	Second floor (8,5 m)	I	50,0	53,8	54	0,2
	3th floor (12,0 m)	I	50,0	55,1	55,3	0,2
	4th floor (15,5 m)	I	50,0	55,9	56	0,1
	5th floor (19,0 m)	I	50,0	56,5	56,7	0,2
8*	Ground floor (1,8 m)	I	50,0	47,3	47,2	-0,1
	First floor (5,0 m)	I	50,0	47,9	47,8	-0,1
	Second floor (8,5 m)	I	50,0	47,6	47,5	-0,1
	3th floor (12,0 m)	I	50,0	47,3	47	-0,3
	4th floor (15,5 m)	I	50,0	46,8	46,6	-0,2
	5th floor (19,0 m)	I	50,0	46,6	46,4	-0,2
9*	Ground floor (1,8 m)	I	50,0	50,9	51	0,1
	First floor (5,0 m)	I	50,0	52,8	52,9	0,1
	Second floor (8,5 m)	I	50,0	54,1	54,3	0,2
	3th floor (12,0 m)	I	50,0	54,6	54,8	0,2
	4th floor (15,5 m)	I	50,0	55,2	55,3	0,1
	5th floor (19,0 m)	I	50,0	56,1	56,2	0,1
10*	Ground floor (1,8 m)	I	50,0	56	56	0
	First floor (5,0 m)	I	50,0	59,2	59,3	0,1
	Second floor (8,5 m)	I	50,0	61	61,1	0,1
	3th floor (12,0 m)	I	50,0	61,8	62	0,2
	4th floor (15,5 m)	I	50,0	61,9	62,1	0,2
	5th floor (19,0 m)	I	50,0	61,9	62	0,1
11	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	54,9	55	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	58,4	58,5	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	60,2	60,3	0,1
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	61	61,1	0,1
	4th floor (15,5 m)	IV	65,0	61,2	61,3	0,1
	5th floor (19,0 m)	IV	65,0	61,2	61,4	0,2

12	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	55,6	55,7	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	58,2	58,3	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	59,5	59,7	0,2
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	61,1	61,2	0,1
	4th floor (15,5 m)	IV	65,0	61,6	61,8	0,2
	5th floor (19,0 m)	IV	65,0	61,6	61,8	0,2
	6th floor (22,5 m)	IV	65,0	61,6	61,7	0,1
13	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	55,6	55,7	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	58,4	58,5	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	59,7	59,8	0,1
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	61,2	61,4	0,2
	4th floor (15,5 m)	IV	65,0	61,8	61,9	0,1
	5th floor (19,0 m)	IV	65,0	61,8	61,9	0,1
	6th floor (22,5 m)	IV	65,0	61,7	61,9	0,2
14	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	49,9	50,1	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	53	53,1	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	56,4	56,5	0,1
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	57,3	57,5	0,2
15	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	50,8	51	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	54,8	54,9	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	56,6	56,8	0,2
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	57,6	57,7	0,1
	4th floor (15,5 m)	IV	65,0	58,6	58,7	0,1
	5th floor (19,0 m)	IV	65,0	58,7	58,8	0,1
	6th floor (22,5 m)	IV	65,0	58,7	58,9	0,2
16	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	48	48,2	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	50	50,1	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	52,5	52,7	0,2
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	54,1	54,2	0,1
	4th floor (15,5 m)	IV	65,0	54,5	54,6	0,1
	5th floor (19,0 m)	IV	65,0	54,9	55,1	0,2
	6th floor (22,5 m)	IV	65,0	55,3	55,5	0,2
17	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	53,1	53,3	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	57,9	58,1	0,2
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	59,8	59,9	0,1
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	61,6	61,7	0,1
	4th floor (15,5 m)	IV	65,0	62,1	62,3	0,2
	5th floor (19,0 m)	IV	65,0	62,1	62,3	0,2
	6th floor (22,5 m)	IV	65,0	62,1	62,3	0,2
18	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	49,7	49,9	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	54,1	54,3	0,2
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	56	56,2	0,2
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	57,3	57,5	0,2
	4th floor (15,5 m)	IV	65,0	58,5	58,6	0,1
	5th floor (19,0 m)	IV	65,0	58,7	58,8	0,1
	6th floor (22,5 m)	IV	65,0	58,8	59	0,2
19	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	60,3	60,5	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	62	62,2	0,2
20	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	60,1	60,3	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	61,9	62	0,1
21	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	55,8	56	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	60,5	60,6	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	62,2	62,3	0,1

22	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	55,3	55,3	0
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	57,1	57,2	0,1
23	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	54,6	54,6	0
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	56,8	56,8	0
24	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	50,9	51,1	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	53,7	53,9	0,2
25	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	50,9	51,1	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	53,6	53,8	0,2
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	55,5	55,7	0,2
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	56,5	56,7	0,2
26	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	53,7	54	0,3
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	56,7	57	0,3
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	58,6	59	0,4
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	59,3	59,7	0,4
27	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	52,9	53,1	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	55,9	56,2	0,3
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	58	58,5	0,5
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	58,8	59,2	0,4
28	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	52,5	52,7	0,2
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	55,4	55,6	0,2
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	57,6	58,1	0,5
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	58,4	59,1	0,7
30	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	50,1	50,2	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	52	52,2	0,2
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	54,1	54,4	0,3
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	55,3	55,9	0,6
31	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	53,5	53,6	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	56,2	56,4	0,2
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	58,2	58,5	0,3
	3th floor (12,0 m)	IV	65,0	59,1	59,7	0,6
32	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	61,4	61,5	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	64	64,1	0,1
33	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	56,8	56,9	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	60,1	60,2	0,1
	Second floor (8,5 m)	IV	65,0	61,1	61,2	0,1
34	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	59,7	59,8	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	62,7	62,7	0
35	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	61,8	61,9	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	64,3	64,4	0,1
36	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	56,1	56,2	0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	58,8	58,9	0,1
37	Ground floor (1,8 m)	IV	65,0	46,4	46,3	-0,1
	First floor (5,0 m)	IV	65,0	50,1	51	0,9

(*) RICETTORE DI CLASSE I (SECONDO LA TAB. A DEL D.P.C.M. 14/11/97): AMERICAN HOSPITAL

E' stata inoltre effettuata la valutazione del clima acustico ai ricettori previsti dal progetto. Nella tabella seguente si riportano i risultati della simulazione.

VALUTAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO AI RICETTORI PREVISTI DAL PROGETTO

Receiver	Information	Classe acustica	Limite di immissione	post Lp dB(A)
204	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	62,1
	First floor (5,5 m)	<i>IV</i>	65,0	64
	Second floor (9,5 m)	<i>IV</i>	65,0	64,3
205	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	56,4
	First floor (5,5 m)	<i>IV</i>	65,0	59
	Second floor (9,5 m)	<i>IV</i>	65,0	59,8
206	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	52,8
	First floor (5,5 m)	<i>IV</i>	65,0	51,3
	Second floor (9,5 m)	<i>IV</i>	65,0	51
207	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	55,5
	First floor (5,5 m)	<i>IV</i>	65,0	58,7
	Second floor (9,5 m)	<i>IV</i>	65,0	59,3
208	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	52,5
	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	55,8
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	57
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	57,5
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	57,4
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	56,8
209	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	61,5
	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	63,4
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	63,8
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	63,9
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	63,8
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	63,7
210	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	49,4
	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	51,2
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	51,3
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	51,4
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	51,4
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	51,3
211	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	53,7
	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	55,8
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	56,8
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	56,8
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	56,9
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	56,8
212	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	57,3
	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	59,6
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	60,1
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	60,2
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	60,2
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	60,1
213	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	61,3

	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	63,5
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	64
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	64,1
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	64
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	63,9
214	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	55
	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	57,1
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	58,6
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	59
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	59,2
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	59,4
215	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	50,9
	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	52
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	52,1
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	51,9
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	51,8
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	51,6
216	Ground floor (1,8 m)	<i>IV</i>	65,0	53,3
	First floor (4,7 m)	<i>IV</i>	65,0	54,9
	Second floor (7,9 m)	<i>IV</i>	65,0	55,8
	3th floor (11,1 m)	<i>IV</i>	65,0	56,2
	4th floor (14,3 m)	<i>IV</i>	65,0	56,2
	5th floor (17,5 m)	<i>IV</i>	65,0	56,1

10. CONCLUSIONI DELLA VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO E CLIMA ACUSTICO

Le fasi di analisi e valutazione sopra proposte, portano a concludere che:

- ✓ Le sorgenti fisse installate rispetteranno ampiamente il valore limite di emissione di cui al D.P.C.M. 14/11/97 per la Classe IV sia per il periodo di riferimento diurno che per quello notturno;
- ✓ Il limite differenziale di immissione, per il periodo di riferimento diurno, in facciata a tutti i ricettori esistenti, risulta rispettato considerando anche che il criterio differenziale non si applica alle infrastrutture dei trasporti di tutte le categorie (D.P.R. 142/04). Si fa inoltre notare che per alcuni ricettori si registra un decremento del Livello di pressione per effetto barriera dei nuovi edifici nei confronti delle infrastrutture stradali esistenti;
- ✓ In facciata a tutti i ricettori esistenti e futuri (edifici in progetto), appartenenti alla Classe IV di cui al D.P.C.M. 14/11/97, risulta rispettato il valore limite assoluto di immissione per il periodo di riferimento diurno;
- ✓ In facciata all'AMERICAN HOSPITAL ricettore appartenente alla Classe I (D.P.C.M. 14/11/97) vi sono dei superamenti del valore limite assoluto di immissione per il periodo di riferimento diurno; si fa notare però che l'attività oggetto di valutazione non causa, in facciata a tali ricettori, incrementi dei valori di immissione; infatti, l'impatto calcolato per differenza tra i livelli dello scenario ante e post operam, risulta nullo per ogni ricettore, o al massimo pari a 0,2 dB;
- ✓ In periodo notturno, stimando una mobilità viaria minima, o prossima all'assente, i valori limite notturni di immissione saranno rispettati;

Pertanto si può concludere che, in fase previsionale, il programma di trasformazione urbanistica denominato "Via Longoni" oggetto della presente valutazione avrà impatto acustico compatibile con le norme vigenti in materia di inquinamento acustico.



Alla presente relazione, sono allegati:

- Tavola 1 rendering 3d del modello anteoperam di simulazione acustica
- Tavola 2 Planimetria dello scenario ante operam
- Tavola 3 Mappa ad isofone dello scenario ante operam
- Tavola 4 rendering 3d del modello postoperam di simulazione acustica
- Tavola 5 Planimetria dello scenario post operam
- Tavola 6 Mappa ad isofone dello scenario post operam
- Piante di progetto
- Certificati di taratura della strumentazione utilizzata.



La Sig.ra Luciani Elisabetta, la Sig.ra Luciani Maria Teresa , il Sig. Luciani Luciano e il Sig. Luciani Luigi, si impegnano a svolgere nella fase di esercizio la verifica di compatibilità con quanto stimato in questa relazione ed in caso di incompatibilità a presentare nuova documentazione di impatto acustico ambientale.

Ai sensi dell'articolo 18 comma 1.G - legge regione Lazio 18/01

Committente:

**LUCIANI ELISABETTA
LUCIANI LUCIANO
LUCIANI LUIGI
LUCIANI MARIA TERESA**

Relatori:

DR. ROMEO FUSCO

*Tecnico competente in acustica ambientale
al n. 57 dell'elenco Regione Lazio. (DPGR n.
39 del 16.01.1998)*

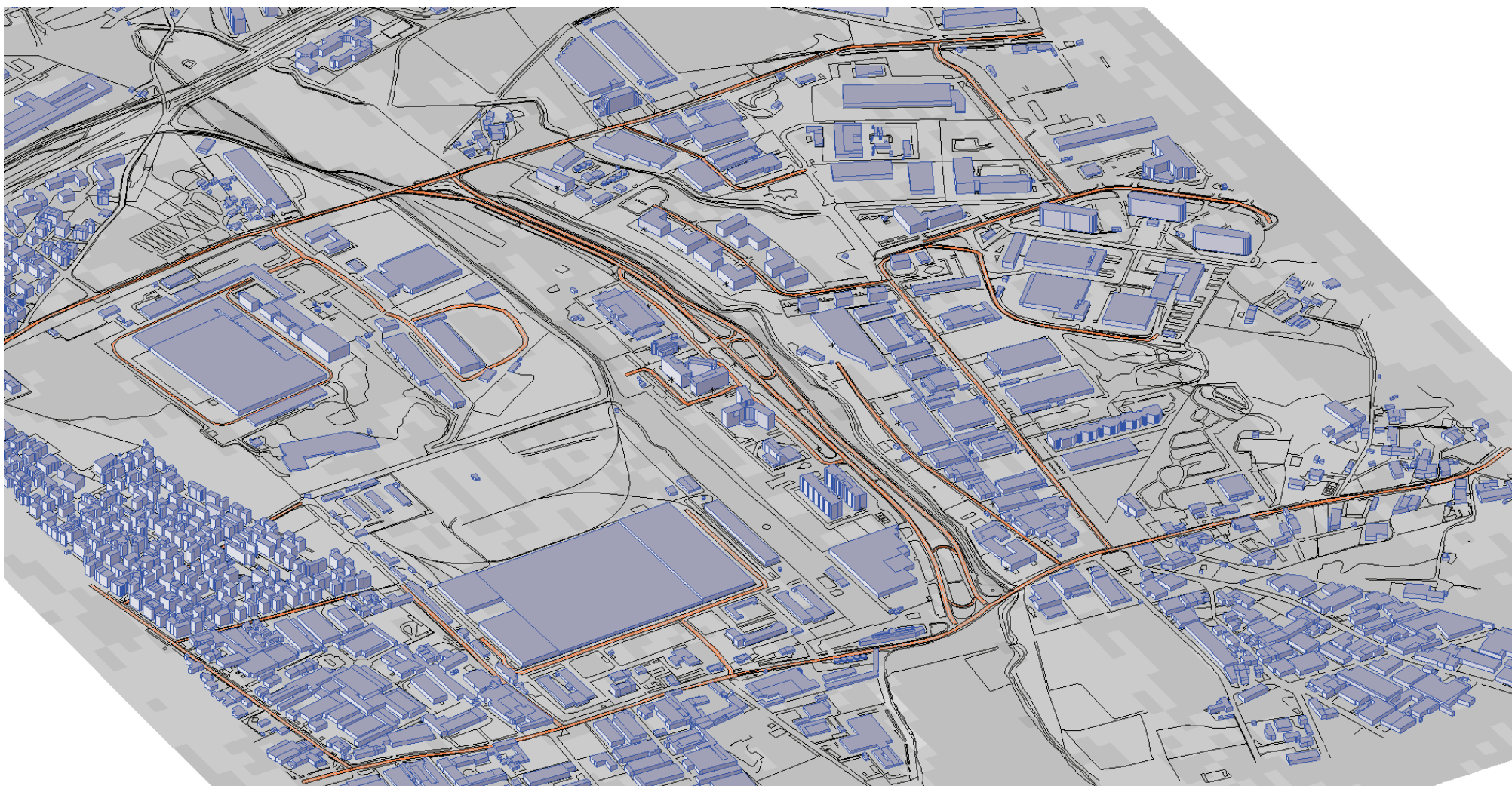
SIG. UGAZIO ALESSANDRO

*Tecnico competente in acustica ambientale al
n. 379 dell'elenco Regione Lazio. (DPGR n.
1035/99)*

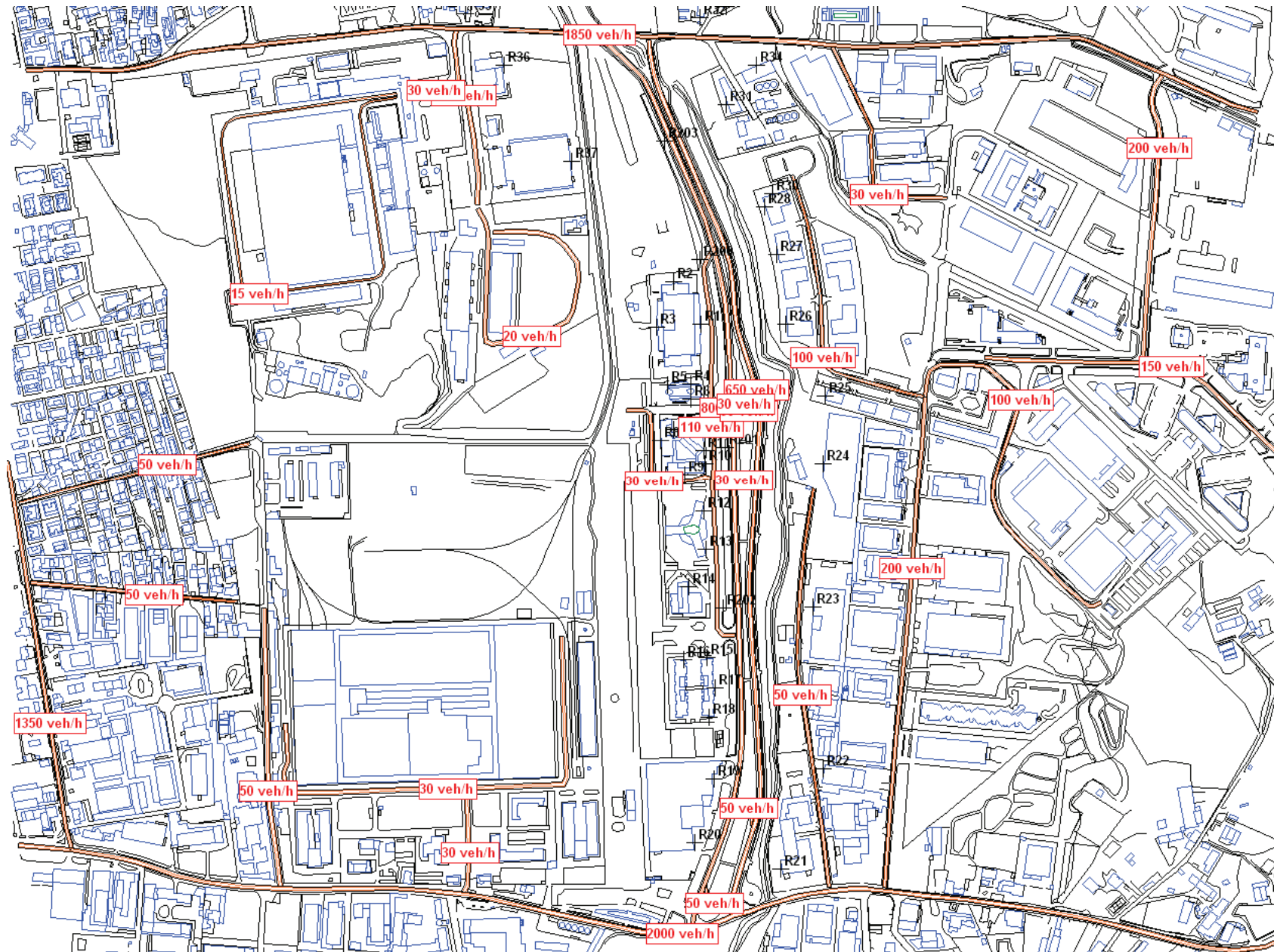
SIG. CASENTINI MAURO

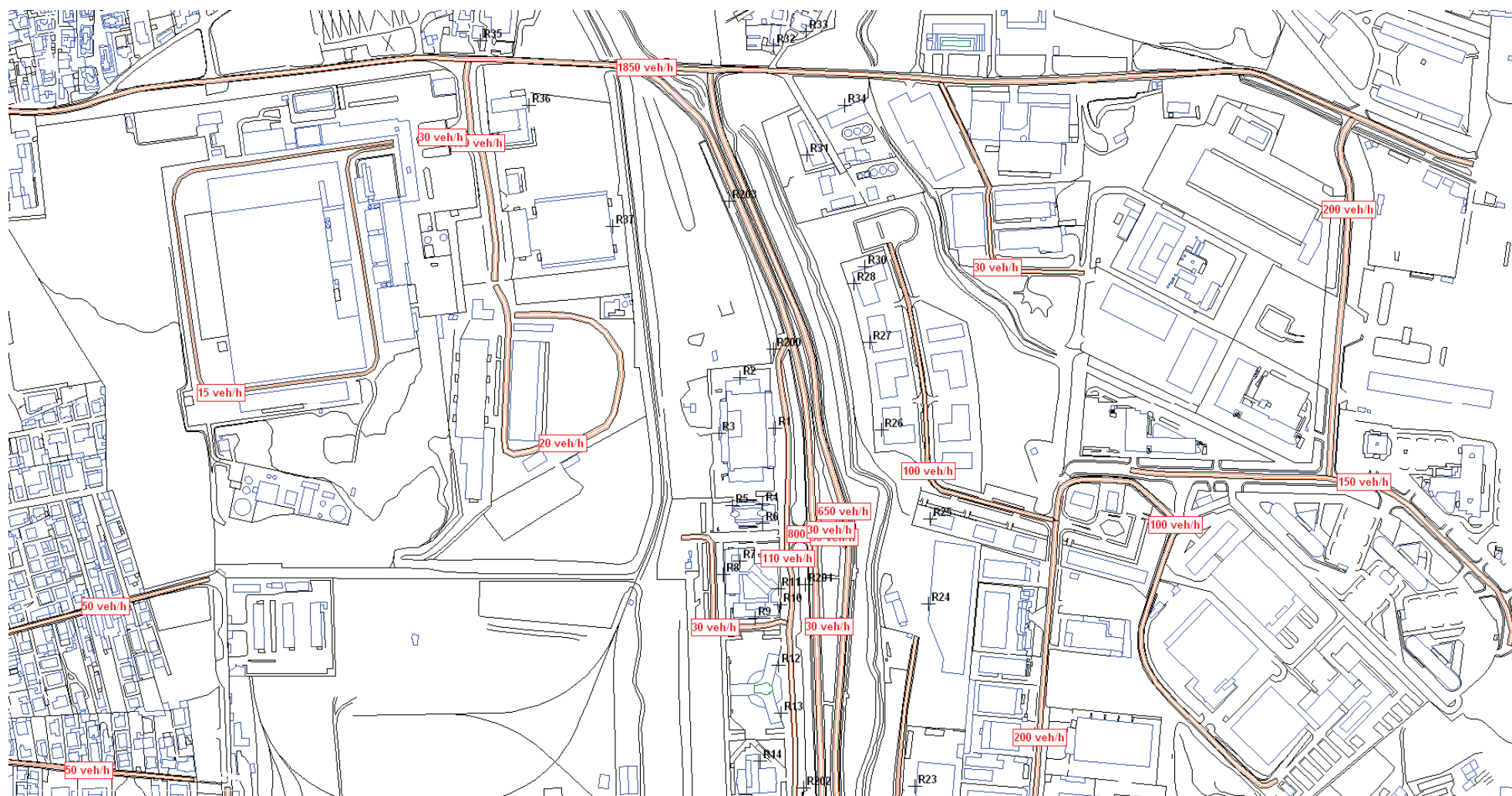
*Tecnico competente in acustica ambientale
al n. 681 dell'elenco Regione Lazio. (DPGR n.
1035/99)*

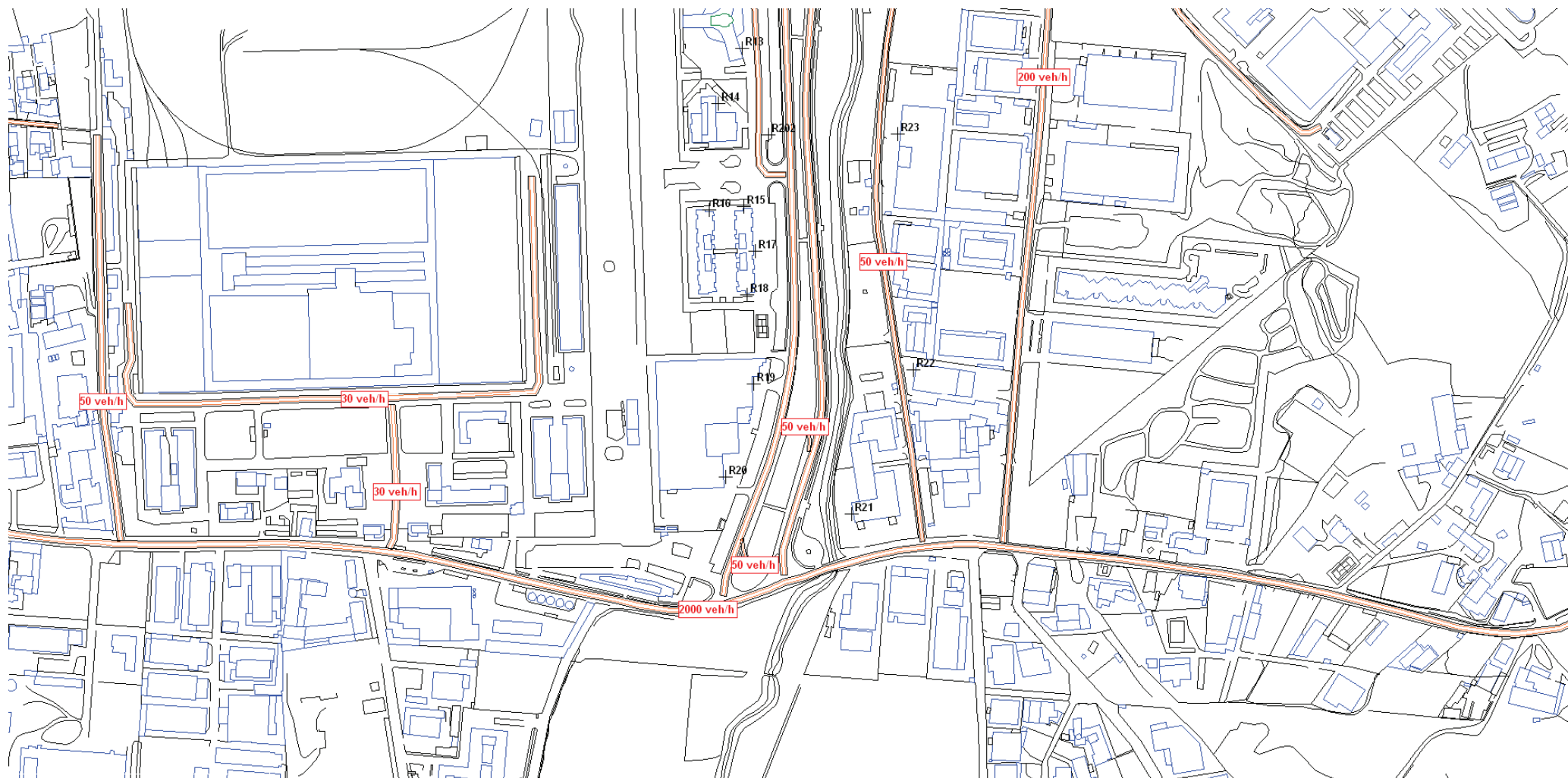
- TAVOLA 1 RENDERING 3D DEL MODELLO ANTEOPERAM DI SIMULAZIONE ACUSTICA



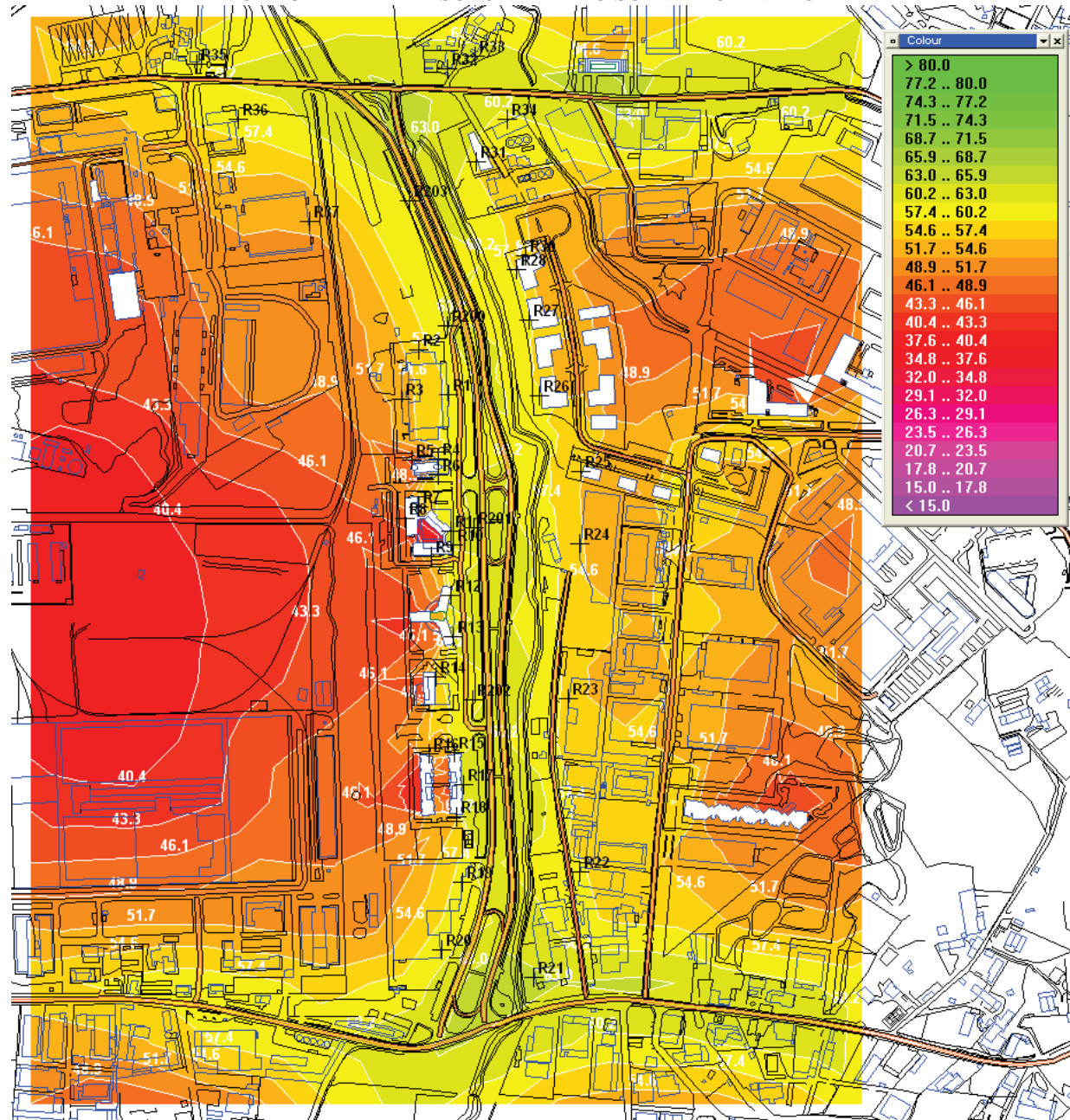
- TAVOLA 2 PLANIMETRIA DELLO SCENARIO ANTE OPERAM



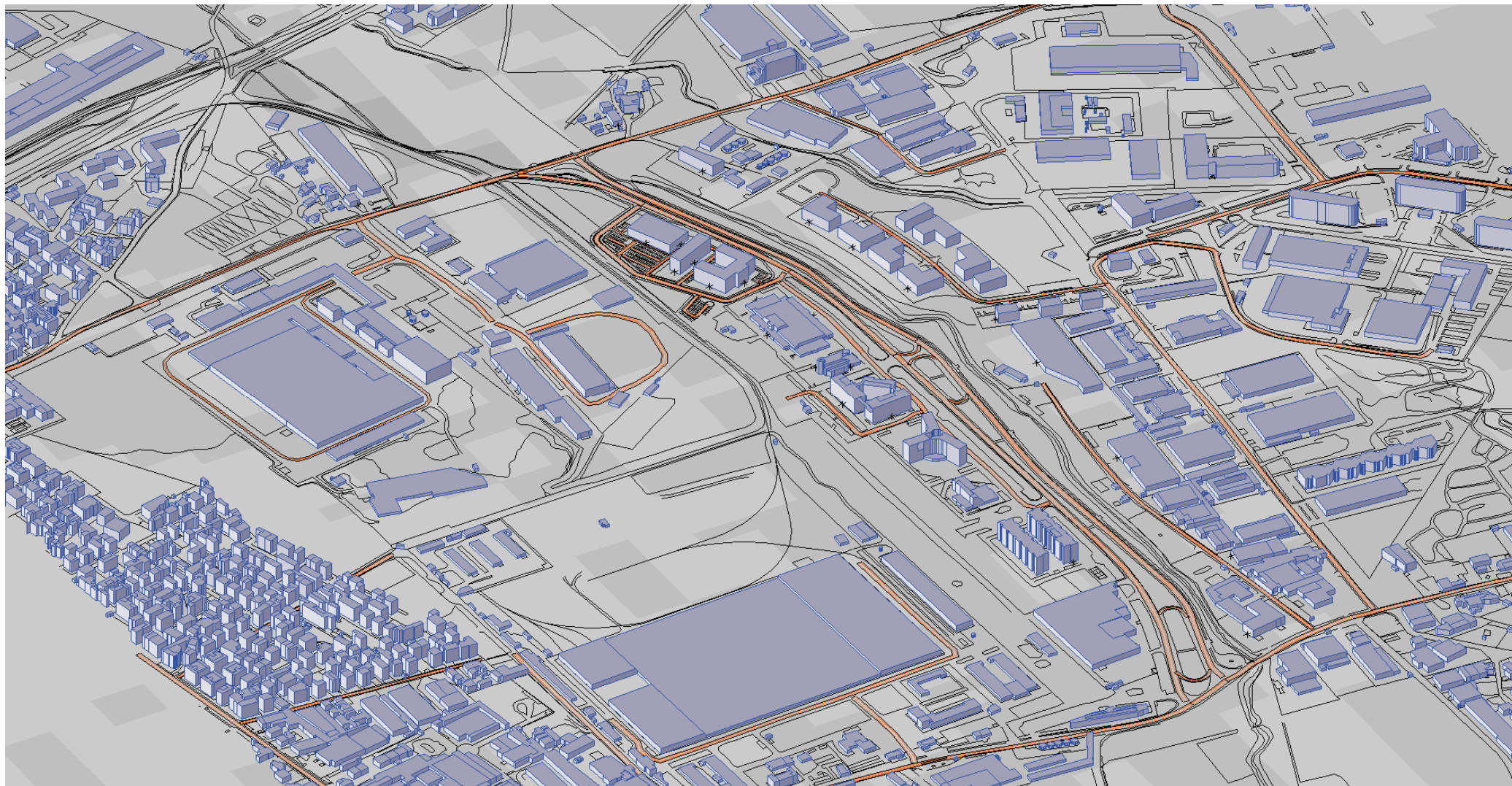


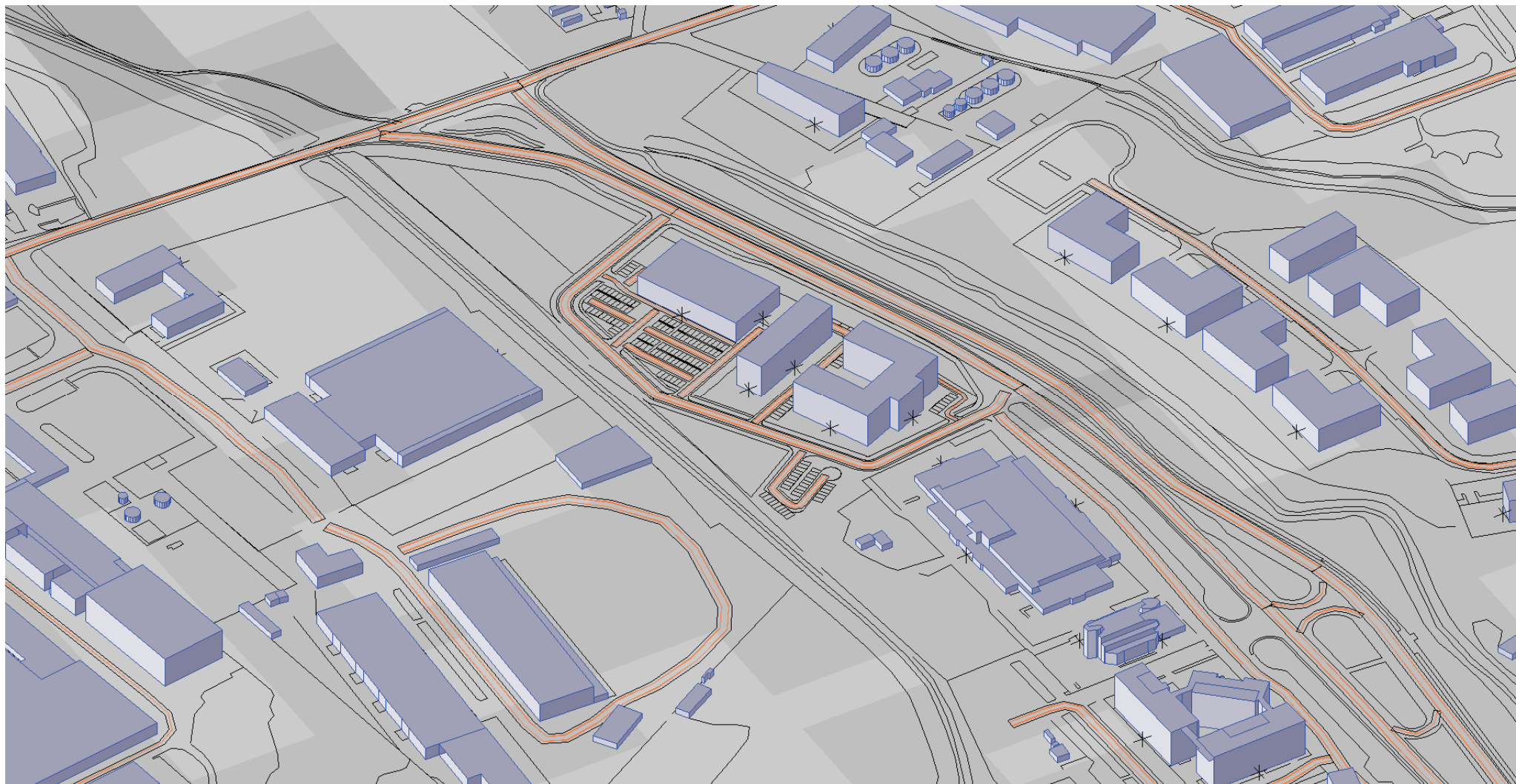


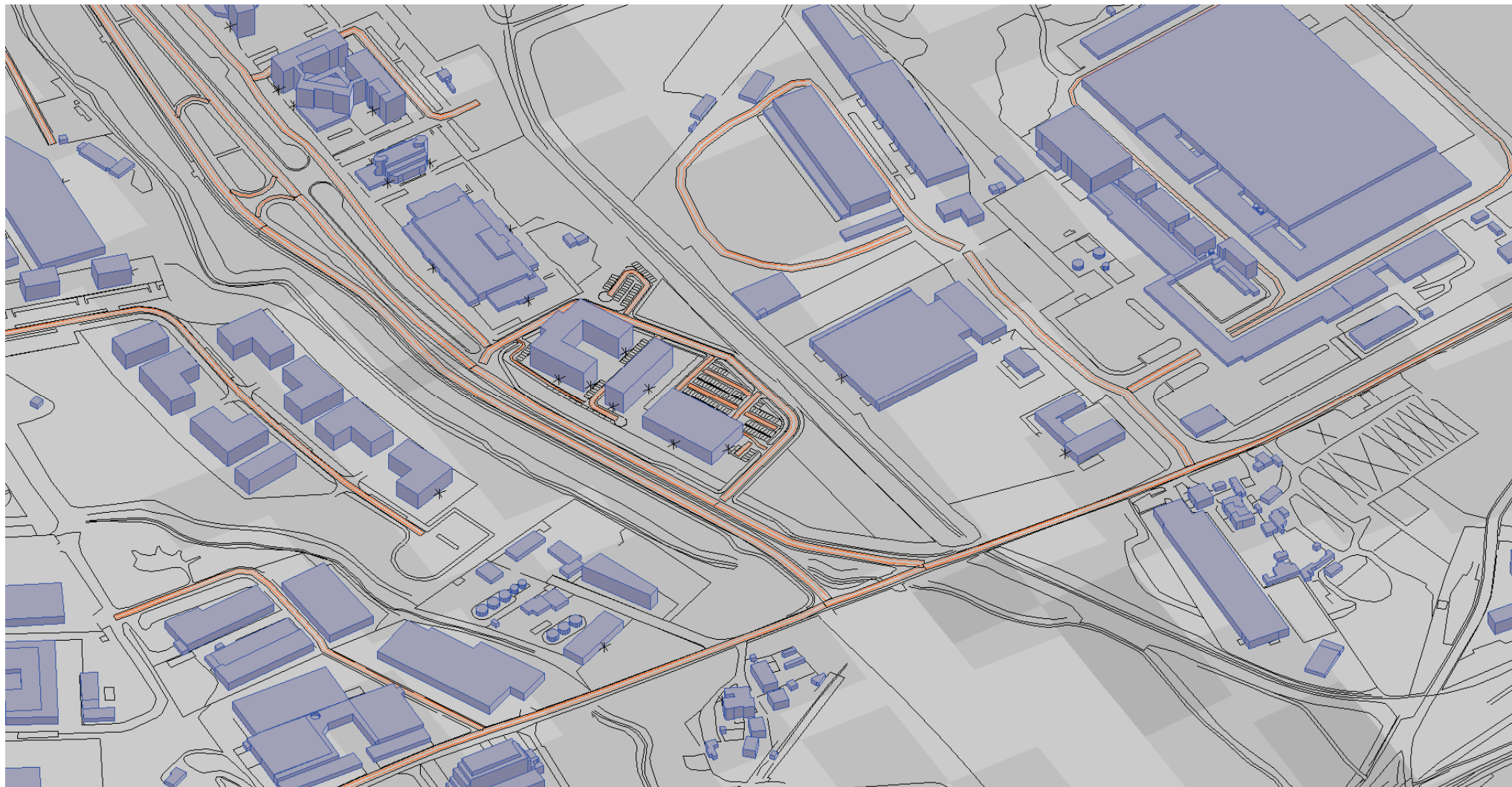
- TAVOLA 3 MAPPA AD ISOFONE DELLO SCENARIO ANTE OPERAM

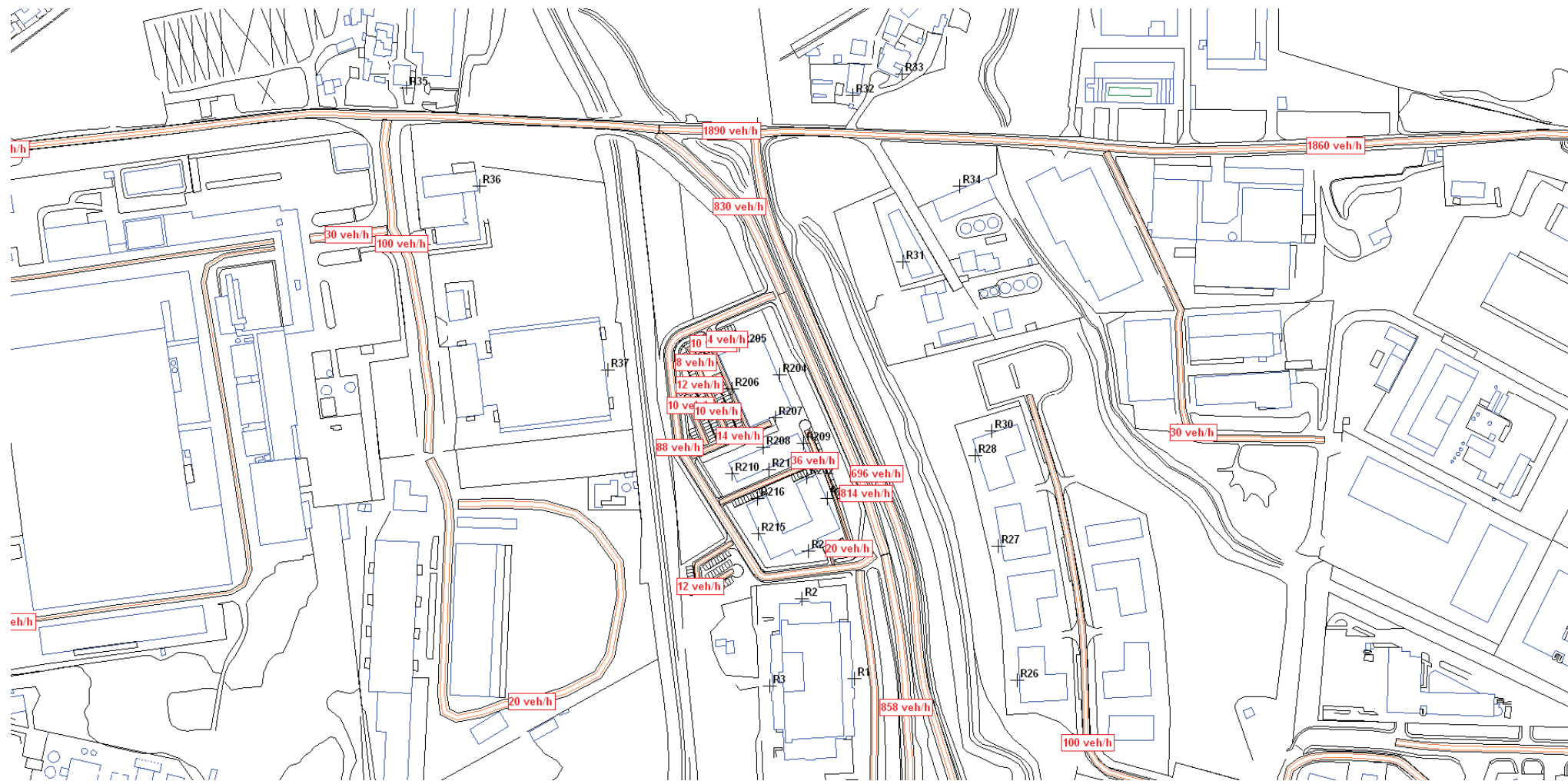


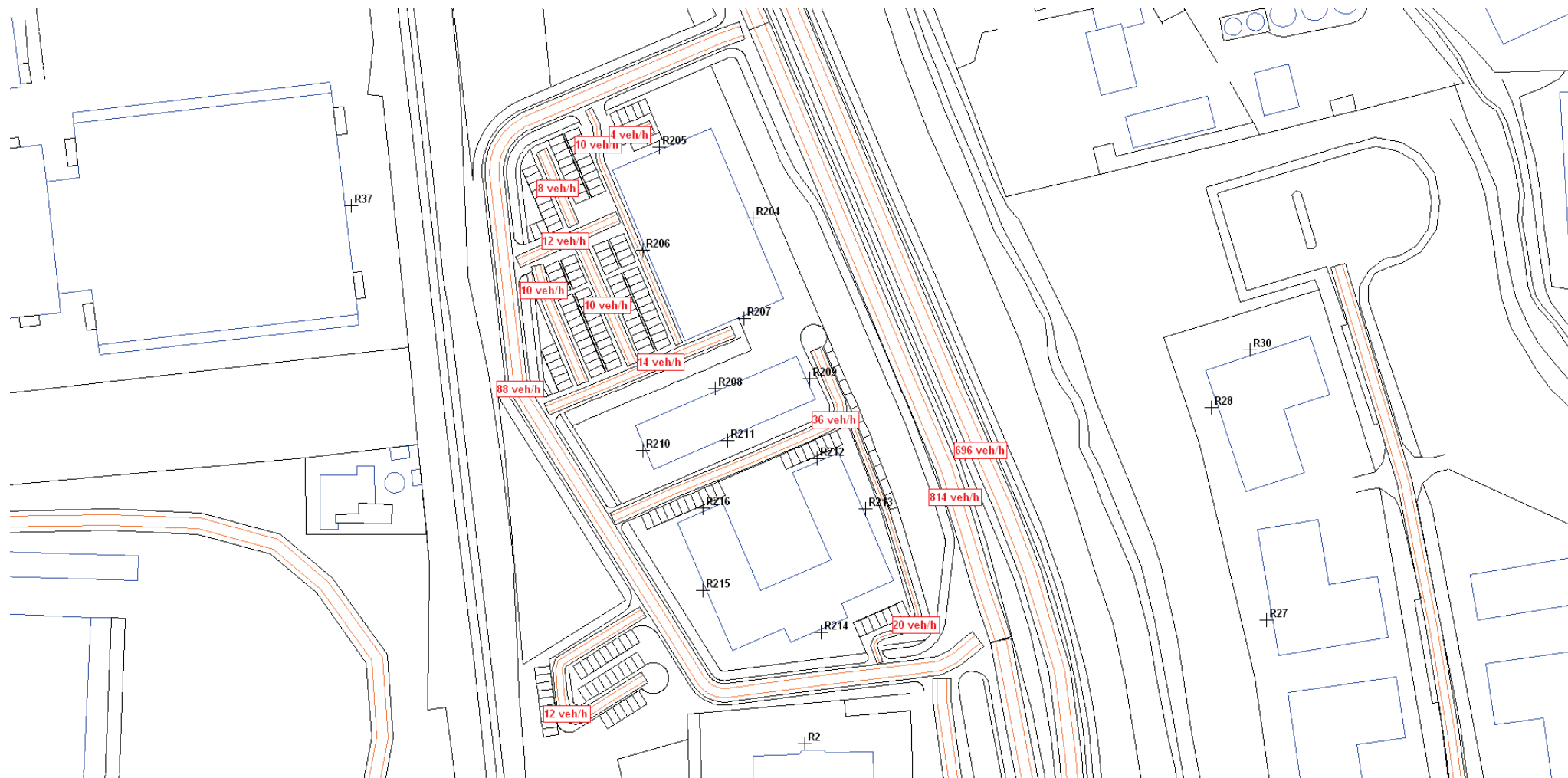
- TAVOLA 4 RENDERING 3D DEL MODELLO POSTOPERAM DI SIMULAZIONE ACUSTICA











- TAVOLA 6 MAPPA AD ISOFONE DELLO SCENARIO POST OPERAM

