



Provincia di Cremona

SETTORE INFRASTRUTTURE STRADALI PATRIMONIO ED EDILIZIA
SCOLASTICA

U.O. Pianificazione Progettazione stradale e concessioni

**OGGETTO: Piano di azione sul contenimento del rumore delle
infrastrutture stradali provinciali ai sensi del D. Lgs. n.194 del 19
Agosto 2005. ANNO 2024**



Relazione

Documento a cura di:



TerrAria s.r.l. Via M. Gioia 132 - 20125 Milano, Email: info@terraria.com

Bruno Gagliardi (*Tecnico acustico competente*), Marco Bienati, Giuseppe Maffei, Fabrizio Ferrari, Alessia Goffi, Federico Rovelli

Gruppo tecnico della Provincia

Ing. Andrea Manfredini, Arch. Giulio Biroli, Geom. Davide Soregaroli, Arch. Ilaria Morandi

Marzo 2024

1.	<i>PREMESSA</i>	4
2.	<i>QUADRO CONOSCITIVO</i>	5
2.1	Generalità e sorgenti considerate	5
2.2	Autorità competente.....	7
2.3	Contesto normativo.....	8
2.4	Valori limite in vigore	8
2.5	Sintesi dei risultati della mappatura acustica	9
2.6	Stima numero di persone esposte al rumore	19
2.7	Effetti nocivi del rumore ambientale sulla salute.....	19
	2.7.1. Cardiopatia ischemica	21
	2.7.2. Fastidio forte.....	22
	2.7.3. Disturbi gravi del sonno	23
2.8	Resoconto delle consultazioni pubbliche	23
3.	<i>MISURE DI MITIGAZIONE DEL RUMORE</i>	24
3.1	Gli interventi previsti	27
3.2	Informazioni di carattere finanziario	27
4.	<i>IL PIANO DI AZIONE</i>	27
4.1	Valutazione dei risultati del Piano di Azione.....	27
4.2	Valutazione riduzione numero delle persone esposte	28
5.	<i>CONCLUSIONI</i>	30

ALLEGATI:

MAPPE DEI MASSIMI SUPERAMENTI DEI LIMITI IN FACCIATA L (6-22) - SEZIONE A

MAPPE DEI MASSIMI SUPERAMENTI DEI LIMITI IN FACCIATA L (22-6) - SEZIONE A

MAPPE DEI MASSIMI SUPERAMENTI DEI LIMITI IN FACCIATA L (6-22) - SEZIONE B

MAPPE DEI MASSIMI SUPERAMENTI DEI LIMITI IN FACCIATA L (22-6) - SEZIONE B

**MAPPE DEI MASSIMI SUPERAMENTI DEI LIMITI IN FACCIATA L (6-22) -
SEZIONE C**

**MAPPE DEI MASSIMI SUPERAMENTI DEI LIMITI IN FACCIATA L (22-6) -
SEZIONE C**

**MAPPE DEI MASSIMI SUPERAMENTI DEI LIMITI IN FACCIATA L (6-22) -
SEZIONE D, D1, D2**

**MAPPE DEI MASSIMI SUPERAMENTI DEI LIMITI IN FACCIATA L (22-6) -
SEZIONE D, D1, D2**

1. PREMESSA

Il presente documento da conto del percorso metodologico e degli esiti delle attività di elaborazione degli intenti programmatici e di indirizzo in termini di pianificazione della riduzione o contenimento dell'impatto acustico prodotto dalle infrastrutture stradali provinciali sulle quali insiste un traffico veicolare superiore a 3 milioni di veicoli/anno.

Il documento è funzionale ad esprimere i contenuti richiesti dal Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 194 e s.m.i. (recepimento della direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002), che richiede ogni 5 anni agli Enti gestori di infrastrutture su cui transitano più di 3 milioni di veicoli/anno, di elaborare e trasmettere alla Regione ed al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), i piani di azione sviluppati in conformità ai requisiti minimi stabiliti all'allegato 5 del decreto.

L'approccio metodologico utilizzato fa diretto riferimento agli allegati 4, 5 e 6 del D.lgs. 194/2005.

In particolare l'allegato 4 del decreto definisce le informazioni più particolareggiate da divulgare e da utilizzare per la stesura dei Piani di Azione.

L'allegato 5, specifico per i piani di azione, ne delinea i contenuti minimi, in particolare:

- un quadro conoscitivo che riassume gli esiti della mappatura acustica;
- un quadro programmatico che riprende le opere di mitigazione già realizzate e definisce programmi, strategie ed azioni che l'Ente gestore dell'infrastruttura intende adottare nei 5 anni successivi alla stesura del piano;
- la valutazione degli effetti delle azioni e strategie di piano attraverso una stima della riduzione di popolazione esposta ai diversi livelli di rumore.

L'allegato 6 indica le informazioni da raccogliere e da inviare alla Commissione, tra cui una sintesi del piano di azione che contempra i requisiti minimi previsti all'allegato 5.

Il presente documento segue le "Linee guida per la predisposizione della documentazione inerente ai Piani di Azione e alla sintesi non tecnica per la consultazione del pubblico (D.lgs. 194/2005) – Novembre 2023" redatte dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca dell'Ambiente (ISPRA) in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e pubblicate in data 15/12/2023.

Il presente Piano di Azione costituisce il passaggio programmatico che discende dal quadro conoscitivo elaborato nel corso dell'anno 2022 e consistito nell'attività di mappatura acustica delle infrastrutture stradali provinciali ai sensi del D.lgs. n.194 del 19 Agosto 2005, caratterizzata da un'analisi dello stato pressorio sulla popolazione del rumore prodotto dalle infrastrutture stradali condotta con un approccio di tipo modellistico sulla base delle informazioni sul traffico circolante e sulle caratteristiche strutturali degli assi viari interessati.

Il presente Piano, dopo la presentazione al pubblico per eventuali osservazioni, sarà trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio entro il 18 aprile 2024.

2. QUADRO CONOSCITIVO

2.1 Generalità e sorgenti considerate

Le strade oggetto del presente piano di azione corrispondono a quelle sulle quali è stata condotta l'attività di mappatura acustica in ragione del D.Lgs.194/2005. L'Autorità competente delle suddette infrastrutture è la Provincia di Cremona.

Nello specifico, le strade sottoposte a mappatura acustica sono state le infrastrutture stradali provinciali sulle quali insiste un traffico veicolare superiore a 3 milioni di veicoli/anno.

Le infrastrutture considerate sono elencate nella tabella successiva e localizzate in Figura 2-1.

Tabella 2-1: Elenco delle infrastrutture stradali della Provincia di Cremona con un traffico veicolare superiore a 3 milioni di veicoli/anno.

Identificativo	Strada	Lunghezza (km)	Traffico (veicoli/anno)	Tipo
RD_IT_0054_004	CRSP2	3'800	4'112'455	Cb
RD_IT_0054_001	CRSP4	2'995	7'242'330	Cb
RD_IT_0054_026		905	4'754'490	Cb
RD_IT_0054_005	CRSP35	5'800	4'181'805	C2(n) - Cb
RD_IT_0054_006	CRSP64	3'700	3'279'890	Cb
RD_IT_0054_007	CRSP80	5'200	3'251'420	Cb
RD_IT_0054_080	CRSP83	5'800	3'048'845	Cb
RD_IT_0054_028	CRSP84	3'810	3'786'875	Db
RD_IT_0054_050		2'580	3'379'535	Cb
RD_IT_0054_075		2'500	3'786'875	Cb
RD_IT_0054_008	CRSP87	10'200	3'708'400	Cb
RD_IT_0054_051	CRSP89	2'483	3'341'336	Db
RD_IT_0054_064		487	3'341'336	Db
RD_IT_0054_033	CRSP90	720	4'181'805	Cb
RD_IT_0054_044		4'940	3'499'255	C2(n)
RD_IT_0054_069		4'940	3'323'325	Cb
RD_IT_0054_010	CRSP91	4'091	3'955'140	Cb
RD_IT_0054_052	CRSPexSS45bis	2'723	3'425'681	Cb
RD_IT_0054_027	CRSPexSS234	7'103	4'015'000	Cb
RD_IT_0054_038	CRSPexSS235	3'760	4'300'065	Cb
RD_IT_0054_047		2'666	5'289'580	Cb
RD_IT_0054_071		15'034	4'459'205	Cb
RD_IT_0054_036	CRSPexSS415	592	10'051'005	Cb
RD_IT_0054_037		2'335	9'967'420	Cb
RD_IT_0054_068		4'189	10'051'005	Cb

Attraverso i dati a disposizione presso gli Uffici provinciali e quelli desunti dalle mappature di zonizzazione acustica di livello provinciale, sono stati localizzati all'interno dell'area di indagine i recettori sensibili quali scuole, ospedali case di cura e case di riposo (Tabella 2-2).

Tabella 2-2 Recettori sensibili considerati nel Piano d'Azione.

Strada	Tipologia	Nome recettore sensibile
CRSPexSS498	Istruzione	Scuola dell'Infanzia (Cooperativa Sociale ONLUS)
CRSPexSS498	Istruzione	Scuola Primaria – Castelveverde
CRSP2	Istruzione	Scuola Primaria - A. Spini
CRSP2	Istruzione	Scuola Infanzia – Cremosano
CRSPexSS472	Istruzione	Scuola Materna "P. Accinasio"
CRSPexSS472	Istruzione	Scuola Primaria - A. Barni
CRSPexSS472	Istruzione	Scuola Secondaria di Primo Grado
CRSPexSS415	Istruzione	Scuola Primaria - P. R. Giuliani
CRSP83	Istruzione	Scuola Infanzia – Persichello
CRSP83	Istruzione	Scuola Primaria - Dosimo
CRSP64	Istruzione	Scuola Primaria - Leonardo da Vinci
CRSP4	Istruzione	Scuola Materna Fondazione Asilo Infantile
CRSPexSS45bis	Istruzione	Scuola Primaria e Secondaria Primo Grado - Robecco d'Oglio
CRSPexSS45bis	Istruzione	Scuola Infanzia - Robecco d'Oglio
CRSPexSS235	Istruzione	Scuola Secondaria Primo Grado - Galileo Galilei
CRSPexSS235	Istruzione	Scuola Primaria - Fratelli De Brazzi
CRSPexSS235	Istruzione	Scuola Materna Iqbal Masih
CRSP84	Istruzione	Scuola Materna e Elementare "Maria Immacolata"
CRSP89	Istruzione	Secondaria Primo Grado – G. Bertesi
CRSP89	Istruzione	Scuola Primaria – L. da Vinci
CRSP89	Istruzione	Scuola dell'Infanzia - Soresina
CRSP84, CRSP89	Istruzione	Scuola Infanzia – Vertua
CRSP35	Istruzione	Secondaria Primo Grado – A. Manzoni
CRSP35	Istruzione	Scuola Infanzia – Montessori
CRSP87	Istruzione	Istituto comprensivo di Sospiro
CRSP90	Istruzione	Casa di riposo Istituto Suore Adoratrici Casa Famiglia Spinelli
CRSPexSS498	Istruzione	Scuola dell'Infanzia - San Martino di Beliseto
CRSPexSS472	Sanità	Ospedale Casa dei poveri
CRSPexSS235	Sanità	Casa di riposo Vezzoli
CRSPexSS498	Sanità	O.P. SS Redentore
CRSPexSS45bis	Sanità	Casa di riposo- Robecco D'Oglio
CRSPexSS45bis	Sanità	Istituto Cremonesini Onlus

2.2 Autorità competente

L'autorità competente per le infrastrutture stradali oggetto del presente Piano d'Azione è la Provincia di Cremona. Responsabile del procedimento è il Dirigente del Settore

2.3 Contesto normativo

Il quadro normativo di riferimento all'interno del quale si muove questo Piano d'Azione è costituito dai seguenti atti:

- **Legge Quadro n.447 del 26/10/1995** e s.m.i. - "Legge quadro sull'inquinamento acustico" - che stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dal rumore, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 della Costituzione. La legge individua le competenze dello Stato, delle Regioni, delle Province, le funzioni e i compiti dei Comuni. Allo Stato competono principalmente le funzioni di indirizzo, coordinamento o regolamentazione della normativa tecnica e l'emanazione di atti legislativi su argomenti specifici.
Le Regioni promulgano apposite leggi che definiscono, tra le altre cose, i criteri per la suddivisione in zone del territorio comunale (zonizzazione acustica). Su questo settore molte regioni sono già intervenute. Alle Regioni spetta inoltre la definizione di criteri da seguire per la redazione della documentazione di impatto acustico, delle modalità di controllo da parte dei comuni e l'organizzazione della rete dei controlli. La parte più importante della legge regionale riguarda, infatti, l'applicazione dell'articolo 8 della Legge Quadro 447/95.
La Legge Quadro riserva ai Comuni un ruolo centrale con competenze di carattere programmatico e decisionale. Oltre alla classificazione acustica del territorio, spettano ai Comuni la verifica del rispetto della normativa per la tutela dall'inquinamento acustico all'atto del rilascio delle concessioni edilizie, la regolamentazione dello svolgimento di attività temporanee e manifestazioni, l'adeguamento dei regolamenti locali con norme per il contenimento dell'inquinamento acustico e, soprattutto, l'adozione dei piani di risanamento acustico nei casi in cui le verifiche dei livelli di rumore effettivamente esistenti sul territorio comunale evidenzino il mancato rispetto dei limiti fissati. Inoltre, i Comuni con popolazione superiore a 50'000 abitanti sono tenuti a presentare una relazione biennale sullo stato acustico del comune.
- **DPCM del 14/11/1997** - "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" (Paragrafo 2.5).
- **Decreto Ministero dell'Ambiente 16/3/1998** stabilisce le tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento da rumore, in attuazione dell'art. 3 - comma 1, lettera c), della Legge 26 ottobre 1995, n.447.
- **DM 29 novembre 2000**, che stabilisce i criteri tecnici per la predisposizione, da parte delle società e degli Enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade, dei piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio delle infrastrutture stesse, ai sensi dell'articolo 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447.
- **DPR 142 2004** "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare", stabilisce l'ampiezza delle fasce di pertinenza acustica per le strade di tutte categorie, fissando ex lege anche i limiti di immissione per quelle di categoria "superiore", (da A a D), mentre per le strade urbane di quartiere e per le strade locali (Cat. E ed F) tale competenza è attribuita ai Comuni, tenuti a provvedere "nel rispetto dei valori

riportati in tabella C allegata al DPCM in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane”.

- **D.lgs 194/2005 e s.m.i.** prevede che, in attuazione della direttiva comunitaria 2002/49/CE relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale, i gestori di infrastrutture di trasporto predispongano:
 - L’elaborazione della mappatura acustica degli “assi di trasporto principali”;
 - L’elaborazione di piani di azione, volti ad evitare e ridurre il rumore ambientale prodotto dall’esercizio della infrastruttura.

2.4 Valori limite in vigore

Il DPCM del 14/11/1997 fissa i valori limite di emissione, immissione e di qualità per le differenti zone definite nei piani di classificazione acustica comunale.

Si riportano di seguito le tabelle con i valori di riferimento.

Tabella 2-3: Tabella B del DPCM del 14/11/1997 che indica i valori limite di emissione - Leq in dB(A) (valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa).

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno (06 - 22)	Notturmo (22 - 06)
I aree particolarmente protette	45	35
II aree prevalentemente residenziali	50	40
III aree di tipo misto	55	45
IV aree di intensa attività umana	60	50
V aree prevalentemente industriali	65	55
VI aree esclusivamente industriali	65	65

Tabella 2-4: Tabella C del DPCM del 14/11/1997 che indica i valori limite assoluti di immissione - Leq in dB(A) (valore massimo di rumore immesso nell’ambiente esterno dall’insieme di tutte le sorgenti).

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno (06 - 22)	Notturmo (22 - 06)
I aree particolarmente protette	50	40
II aree prevalentemente residenziali	55	45
III aree di tipo misto	60	50
IV aree di intensa attività umana	65	55
V aree prevalentemente industriali	70	60
VI aree esclusivamente industriali	70	70

Tabella 2-5: Tabella D del DPCM del 14/11/1997 che indica i valori di qualità - Leq in dB(A) (valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla Legge Quadro).

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno (06 - 22)	Notturmo (22 - 06)
I aree particolarmente protette	47	37
II aree prevalentemente residenziali	52	42

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno (06 - 22)	Notturmo (22 - 06)
III aree di tipo misto	57	47
IV aree di intensa attività umana	62	52
V aree prevalentemente industriali	67	57
VI aree esclusivamente industriali	70	70

Di seguito si riporta una sintetica descrizione delle diverse classi.

Classe I: Area particolarmente protetta

Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete è un elemento di base per la loro fruizione (aree ospedaliere, scolastiche, parchi pubblici, ecc.)

Classe II: Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale con bassa densità di popolazione e limitata presenza di attività commerciali.

Classe III: Aree di tipo misto

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o con strade di attraversamento, con media densità di popolazione, presenza di attività commerciali, limitata presenza di attività artigianali, con assenza di attività industriali.

Classe IV: Aree di intensa attività umana

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, con limitata presenza di piccole attività industriali.

Classe V: Aree prevalentemente industriali

Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali con scarsità di abitazioni.

Classe VI: Aree esclusivamente industriali

Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Dal punto di vista delle infrastrutture, in Tabella 2-6 e Tabella 2-7 sono riportati i limiti, in termini di Leq diurno e notturno previsti dal D.P.R. 142/04 per le strade esistenti e di nuova realizzazione in funzione della tipologia di strada.

Tabella 2-6: Limiti relativi alle fasce di pertinenza stradale per le infrastrutture esistenti D.P.R. 142/04.

TIPO DI STRADA <small>(secondo codice della strada)</small>	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI <small>(Secondo norme CNR 1980 e direttive PUT)</small>	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole ¹ , ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
A - autostrada		100			70	60
	(fascia A)		50	40		
		150			65	55
	(fascia B)					
B - extraurbana principale		100			70	60
	(fascia A)		50	40		
		150			65	55
	(fascia B)					
C - extraurbana secondaria	Ca	100			70	60
	(strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	(fascia A)	50	40		
		150			85	55
		(fascia B)				
	Cb	100			70	60
	(tutte le altre strade extraurbane secondarie)	(fascia A)	50	40		
		50			65	55
		(fascia B)				
D - urbana di scorrimento	Da	100	50	40	70	80
	(strade a carreggiate separate e interquartiere)					
	Db	100	50	40	65	55
	(Tutte le altre strade urbane di scorrimento)					
E - urbana di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locale		30				

¹ Per le scuole vale il solo periodo diurno.

Tabella 2-7: Limiti relativi alle fasce di pertinenza stradale per le infrastrutture di nuova realizzazione

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo Norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza Fascia di Pertinenza Acustica(m)	Scuole ² , ospedali, case di Cura e riposo		Altri Ricettori	
			Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	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 - urbane di scorrimento		100	50	40	65	55
E - urbane di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al d.p.c.m. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1 lettera a della legge n° 447 del 1995.			
F - locale		30				

Per la valutazione dei limiti acustici sono stati utilizzati i piani di zonizzazione acustici deliberati dai comuni interessati dalle infrastrutture stradali considerate all'interno di questo piano.

² Per le scuole vale il solo periodo diurno

2.5 Sintesi dei risultati della mappatura acustica

Da Tabella 2-8 a Tabella 2-25 sono riportati in maniera sintetica i risultati delle simulazioni modellistiche effettuate per la mappatura acustica presentata a Marzo 2022 per ciascuno dei tratti stradali analizzati.

Tabella 2-8: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP4.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	189	73	0	0	0	0
	60 - 65	79	30	0	0	0	0
	65 - 70	57	24	0	0	0	0
	70 - 75	27	11	0	0	0	0
	> 75	7	3	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	115	43	0	0	0	0
	55 - 60	67	27	0	0	0	0
	60 - 65	24	10	0	0	0	0
	65 - 70	14	6	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-9: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP2.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	128	51	0	0	0	0
	60 - 65	111	44	0	0	0	0
	65 - 70	181	72	0	0	0	0
	70 - 75	60	24	0	0	0	0
	> 75	77	31	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	97	39	0	0	0	0
	55 - 60	191	76	0	0	0	0
	60 - 65	81	33	0	0	0	0
	65 - 70	67	27	0	0	0	0
	> 70	16	7	0	0	0	0

Tabella 2-10: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP35.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	238	96	0	0	0	0
	60 - 65	215	85	0	0	0	0
	65 - 70	239	95	0	0	0	0
	70 - 75	70	29	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	218	87	0	0	0	0
	55 - 60	224	88	0	0	0	0
	60 - 65	144	59	0	0	0	0

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
	65 - 70	0	0	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-11: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP64.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	78	27	0	0	0	0
	60 - 65	52	18	0	0	0	0
	65 - 70	34	12	0	0	0	0
	70 - 75	5	2	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	63	22	0	0	0	0
	55 - 60	26	10	0	0	0	0
	60 - 65	17	6	0	0	0	0
	65 - 70	0	0	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-12: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP80.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	72	29	0	0	0	0
	60 - 65	18	7	0	0	0	0
	65 - 70	7	3	0	0	0	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	23	9	0	0	0	0
	55 - 60	8	3	0	0	0	0
	60 - 65	6	2	0	0	0	0
	65 - 70	0	0	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-13: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP83.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	402	168	0	0	0	0
	60 - 65	303	124	0	0	0	0
	65 - 70	295	122	1	0	0	0
	70 - 75	275	114	0	0	1	0
	> 75	65	27	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	316	128	0	0	0	0
	55 - 60	255	106	0	0	0	0
	60 - 65	326	134	1	0	1	0

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
	65 - 70	102	42	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-14: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP84.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	245	102	0	0	0	0
	60 - 65	235	98	0	0	0	0
	65 - 70	252	105	0	0	0	0
	70 - 75	77	33	0	0	0	0
	> 75	48	20	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	221	92	0	0	0	0
	55 - 60	259	107	0	0	0	0
	60 - 65	112	47	0	0	0	0
	65 - 70	66	28	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-15: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP87.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	126	55	0	0	0	0
	60 - 65	101	44	0	0	0	0
	65 - 70	113	50	0	0	0	0
	70 - 75	163	71	0	0	0	0
	> 75	10	5	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	91	40	0	0	0	0
	55 - 60	111	48	0	0	0	0
	60 - 65	180	79	0	0	0	0
	65 - 70	25	11	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-16: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP89.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	304	131	0	0	0	0
	60 - 65	291	127	0	0	0	0
	65 - 70	337	144	0	0	0	0
	70 - 75	233	101	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	291	126	0	0	0	0
	55 - 60	279	119	0	0	0	0
	60 - 65	336	146	0	0	0	0

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
	65 - 70	1	1	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-17: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP90.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	174	66	0	0	0	1
	60 - 65	79	29	0	0	0	0
	65 - 70	58	19	0	0	0	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	106	38	0	0	0	0
	55 - 60	64	22	0	0	0	0
	60 - 65	0	0	0	0	0	0
	65 - 70	0	0	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-18: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSP91.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	365	147	0	0	0	0
	60 - 65	237	96	0	0	0	0
	65 - 70	159	64	0	0	0	0
	70 - 75	130	52	0	0	0	0
	> 75	67	27	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	249	100	0	0	0	0
	55 - 60	196	79	0	0	0	0
	60 - 65	123	50	0	0	0	0
	65 - 70	81	33	0	0	0	0
	> 70	15	6	0	0	0	0

Tabella 2-19: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSPexSS45bis.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	171	67	0	0	0	1
	60 - 65	129	49	0	0	1	0
	65 - 70	74	30	0	0	0	0
	70 - 75	122	47	0	0	0	0
	> 75	55	22	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	157	59	0	0	1	0
	55 - 60	75	30	0	0	0	0
	60 - 65	130	51	0	0	0	0

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
	65 - 70	63	25	0	0	0	0
	> 70	3	1	0	0	0	0

Tabella 2-20: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSPexSS234.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	54	24	0	0	0	0
	60 - 65	65	28	0	0	0	0
	65 - 70	16	7	0	0	0	0
	70 - 75	63	27	0	0	0	0
	> 75	18	8	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	59	25	0	0	0	0
	55 - 60	28	13	0	0	0	0
	60 - 65	43	18	0	0	0	0
	65 - 70	39	17	0	0	0	0
	> 70	1	1	0	0	0	0

Tabella 2-21: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSPexSS235.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	531	211	0	0	0	0
	60 - 65	306	123	0	0	0	0
	65 - 70	500	195	0	0	0	0
	70 - 75	251	101	0	0	0	0
	> 75	28	11	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	332	133	0	0	0	0
	55 - 60	514	202	0	0	0	0
	60 - 65	282	113	0	0	0	0
	65 - 70	37	15	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-22: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSPexSS415.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	958	381	0	0	0	0
	60 - 65	577	230	0	0	0	0
	65 - 70	332	131	0	0	0	0
	70 - 75	222	86	0	0	0	0
	> 75	32	12	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	606	243	0	0	0	0
	55 - 60	402	159	0	0	0	0
	60 - 65	231	90	0	0	0	0

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
	65 - 70	50	19	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-23: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSPexSS420.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	31	12	0	0	0	0
	60 - 65	15	8	0	0	0	0
	65 - 70	4	2	0	0	0	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	5	2	0	0	0	0
	55 - 60	12	6	0	0	0	0
	60 - 65	2	1	0	0	0	0
	65 - 70	0	0	0	0	0	0
	> 70	0	0	0	0	0	0

Tabella 2-24: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSPexSS472.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	387	153	1	0	1	0
	60 - 65	307	122	0	0	0	0
	65 - 70	290	113	0	0	0	0
	70 - 75	321	127	1	0	0	0
	> 75	116	47	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	320	126	0	0	0	0
	55 - 60	296	116	0	0	0	0
	60 - 65	355	140	1	0	0	0
	65 - 70	132	53	0	0	0	0
	> 70	6	2	0	0	0	0

Tabella 2-25: Popolazione ed edifici esposti ai diversi livelli di rumore; CRSPexSS498.

Intervalli		Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
L _{den}	55 - 60	187	69	0	0	1	1
	60 - 65	116	40	0	0	1	0
	65 - 70	274	87	0	0	0	0
	70 - 75	71	29	0	0	0	0
	> 75	11	3	0	0	0	0
L _{night}	50 - 55	122	42	0	0	1	1
	55 - 60	259	82	0	0	0	0
	60 - 65	100	39	0	0	0	0

Intervalli	Popolazione esposta	Edifici abitativi	Scuole	Ospedali	Asili	Case di riposo
65 - 70	17	5	0	0	0	0
> 70	0	0	0	0	0	0

La rappresentazione dei diversi scenari elaborati nell'ambito della mappatura acustica per le infrastrutture stradali, ha consentito di evidenziare le situazioni di maggiore criticità in relazione all'impatto acustico da traffico autoveicolare.

Dall'analisi dei dati è significativo rilevare che, per tutte le strade oggetto di mappatura, le fasce di territorio interessate dalle più severe condizioni di esposizione della popolazione alla rumorosità sono poste nelle immediate prossimità delle infrastrutture considerate ad una distanza massima di circa 30 metri a partire dal bordo strada.

Relativamente ai bersagli sensibili, si manifestano le seguenti situazioni, in cui i livelli sonori superano i 50 dB(A) nel periodo diurno e 40 dB(A) nel periodo notturno; esse sono evidenziate in Tabella 2-26: sono dieci strutture legate all'istruzione e tre legate alla sanità.

Tabella 2-26: Recettori sensibili soggetti a livelli sonori superiori a 50 dB(A) nel periodo diurno e/o a 40 dB(A) nel periodo notturno. Per le strutture scolastiche è stato considerato solo il periodo diurno.

Indirizzo	Tipologia	Nome recettore sensibile	Classe rumore giorno dB(A)	Classe rumore notte dB(A)
CRSPexSS498	Istruzione	Scuola dell'Infanzia (Cooperativa Sociale ONLUS)	60-65	-
CRSPexSS472	Istruzione	Scuola Materna "P. Accinasio"	55-60	-
CRSPexSS472	Istruzione	Scuola Primaria - A. Barni	70-75	-
CRSPexSS472	Istruzione	Scuola Secondaria di Primo Grado	55-60	-
CRSP83	Istruzione	Scuola Infanzia – Persichello	70-75	-
CRSP83	Istruzione	Scuola Primaria - Dosimo	65-70	-
CRSPexSS45bis	Istruzione	Scuola Primaria e Secondaria Primo Grado - Robecco d'Oglio	50-55	-
CRSPexSS45bis	Istruzione	Scuola Infanzia - Robecco d'Oglio	60-65	-
CRSP90	Istruzione	Casa di riposo Istituto Suore Adoratrici Casa Famiglia Spinelli	55-60	-
CRSPexSS498	Istruzione	Scuola dell'Infanzia - San Martino di Beliseto	55-60	-
CRSPexSS235	Sanità	Casa di riposo Vezzoli	45-50	40-45
CRSPexSS498	Sanità	O.P. SS Redentore	55-60	50-55
CRSPexSS45bis	Sanità	Istituto Cremonesini Onlus	55-60	45-50

2.6 Stima numero di persone esposte al rumore

La valutazione del clima acustico è stata condotta attraverso una simulazione modellistica con il software SoundPlan ver.9.0 in cui è implementato il metodo comune per la valutazione della rumorosità CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment methOdS for road traffic, railway traffic, aircraft and industrial noise) sviluppato dalla Commissione Europea in un processo di cooperazione che coinvolge la European Environmental Agency (EEA), la World Health Organization Europe (WHO/Europe), la European Aviation Safety

Agency (EASA) ed esperti nominati dai Paesi UE. Il metodo CNOSSOS-EU utilizzato nel presente lavoro è aggiornato alla direttiva delega UE 2021/1266.

Le “simulazioni” sono state eseguite analizzando nel dettaglio i diversi tratti di strada oggetto d’indagine e calcolando ai recettori gli indicatori sotto riportati:

- Calcolo dei livelli L_{den} , L_{day} , $L_{evening}$ e L_{night} . L’intera giornata è stata divisa secondo il seguente criterio: day 6-20, evening 20-22, night 22-6.
- Calcolo del $L_{eq(A)}$ diurno e notturno. Il periodo diurno è definito come la fascia oraria 6-22 e il notturno la fascia oraria 22-6.

I recettori sono stati posti ad un metro dalle facciate agli edifici con le modalità previste dalla direttiva europea. In coerenza con le modalità di calcolo imposte dalle legislazioni italiana ed europea i livelli $L_{eq(A)}$ sono stati calcolati al netto del contributo dell’ultima riflessione in facciata, mentre per i livelli L_{den} , L_{day} , $L_{evening}$ e L_{night} il contributo di quest’ultima non è stato assommato.

Per la definizione dei limiti di immissione all’interno dell’area di calcolo sono state utilizzate le seguenti informazioni:

- Fasce di pertinenza acustica stradale definite dal piano di classificazione acustica della Provincia di Cremona. Si tratta per la quasi totalità di strade di tipo “Cb” (strade extraurbane secondarie diverse dalle strade a carreggiate separate e tipo IV), tranne tre strade di tipo “Db” (strade urbane di scorrimento), cioè RD_IT_0054_028, RD_IT_0054_051 e RD_IT_0054_064, quattro strade di nuova realizzazione di tipo “B” (extraurbana principale), ovvero RD_IT_0054_080, RD_IT_0054_081, RD_IT_0054_082 e RD_IT_0054_083 e due di nuova realizzazione di tipo “C2”, ossia RD_IT_0054_005 e RD_IT_0054_044.
- Zone acustiche definite dal piano di classificazione acustica della Provincia di Cremona; queste necessarie per fissare i limiti nelle porzioni di territorio esterne la fascia di pertinenza.

L’esposizione alla rumorosità dei recettori stimata mediante i descrittori L_{den} e L_{night} (calcolata nell’ambito della mappatura acustica e qui riportata nel paragrafo 2.5) è stata ricalcolata a seguito delle azioni previste. Ciò ha consentito di stimare la nuova esposizione e la conseguente modifica degli effetti nocivi sulla salute (si veda il paragrafo successivo).

È stata inoltre calcolata l’esposizione al rumore dei recettori stimata mediante i descrittori L_{eqday} e $L_{eqnight}$ sia a valle che a monte delle azioni intraprese. I valori dei livelli L_{eqday} e $L_{eqnight}$, a differenza dei descrittori L_{den} e L_{night} , sono direttamente confrontabili con i limiti imposti dalla legislazione nazionale. Si è dunque potuto stimare, per ciascuna infrastruttura viaria, la popolazione soggetta ad un rumore superiore rispetto ai livelli normativi, sia prima che dopo gli interventi previsti nel presente piano. Sono stati dunque valutati i miglioramenti espressi come numero di esposti ai superamenti.

2.7 Effetti nocivi del rumore ambientale sulla salute

Per la valutazione degli effetti nocivi causati dall’esposizione al rumore ambientale si è fatto riferimento a quanto riportato dalle linee guida messe a disposizione dall’Organizzazione Mondiale per la Sanità (WHO, *Environmental Noise Guidelines for the European Region*, 2018) e ripresi nell’aggiornamento del 2020 della direttiva 2002/49/CE

del Parlamento e Consiglio europei relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Nel nuovo Allegato III della direttiva ai fini della determinazione degli effetti nocivi sono presi in considerazione tre indicatori:

- la cardiopatia ischemica;
- il fastidio forte;
- i disturbi gravi del sonno.

2.7.1. **Cardiopatia ischemica**

Per calcolare il rischio relativo per quanto riguarda l'effetto nocivo di cardiopatia ischemica (*ischemic heart disease*, IHD) associato al rumore di traffico veicolare e con riferimento al tasso di incidenza (i) si utilizzano le seguenti relazioni dose-effetto:

$$RR_{IHD,i,road} = \begin{cases} e^{\left[\left(\frac{\ln(1,08)}{10}\right) \cdot (L_{den} - 53)\right]} & \text{per } L_{den} \text{ superiore a } 53 \text{ dB} \\ 1 & \text{per } L_{den} \text{ pari o inferiore a } 53 \text{ dB} \end{cases}$$

La proporzione dei casi, nella popolazione esposta a un rischio relativo, in cui lo specifico effetto nocivo è dovuto al rumore ambientale si calcola come segue, per la sorgente di rumore x (traffico veicolare), l'effetto nocivo y (cardiopatia ischemica) e l'incidenza i :

$$PAF_{IHD,i,road} = \left(\frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{IHD,i,road} - 1)]}{\sum_j [p_j \cdot (RR_{IHD,i,road} - 1)] + 1} \right)$$

dove:

- $PAF_{IHD,i,road}$ è la frazione attribuibile alla popolazione;
- la serie di bande j è costituita da bande individuali, la cui ampiezza massima è 5 dB (ad esempio 50-51 dB, 51-52 dB, 52-53 dB ecc. oppure 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB ecc.);
- p_j è la proporzione di popolazione totale P della zona presa in considerazione esposta alla j -esima banda di esposizione, alla quale è associato un dato rischio relativo di uno specifico effetto nocivo RR . Il valore di RR è calcolato in applicazione della formula precedente utilizzando il valore centrale di ciascuna banda di rumorosità (ad esempio, a seconda dei dati disponibili 50,5 dB per la banda 50-51 dB o 52 dB per la banda 50-54 dB).

Infine il numero totale N di casi attribuibili alla sorgente di rumore è quindi:

$$N_{IHD,road} = PAF_{IHD,i,road} \cdot I_{IHD} \cdot P$$

dove:

- I_{IHD} è il tasso di incidenza della cardiopatia ischemica nella zona presa in considerazione, che può essere ottenuto da statistiche sanitarie relative alla regione o al paese in cui si trova la zona presa in considerazione;
- P è la popolazione totale della zona presa in considerazione (somma della popolazione nelle diverse bande di rumorosità).

Per la stima è stato utilizzando un tasso di incidenza delle cardiopatie ischemica pari a 0,67³ così come riportato in Figura 2-2 per l'anno 2017 (ultimo anno disponibile). Applicando i livelli di rumore L_{den} per le infrastrutture stradali oggetto del presente piano alla popolazione totale presente in un intorno di 300 metri dalle stesse sono stati stimati un numero possibile di casi soggetti a cardiopatia ischemica a causa del rumore da traffico veicolare pari a 10.

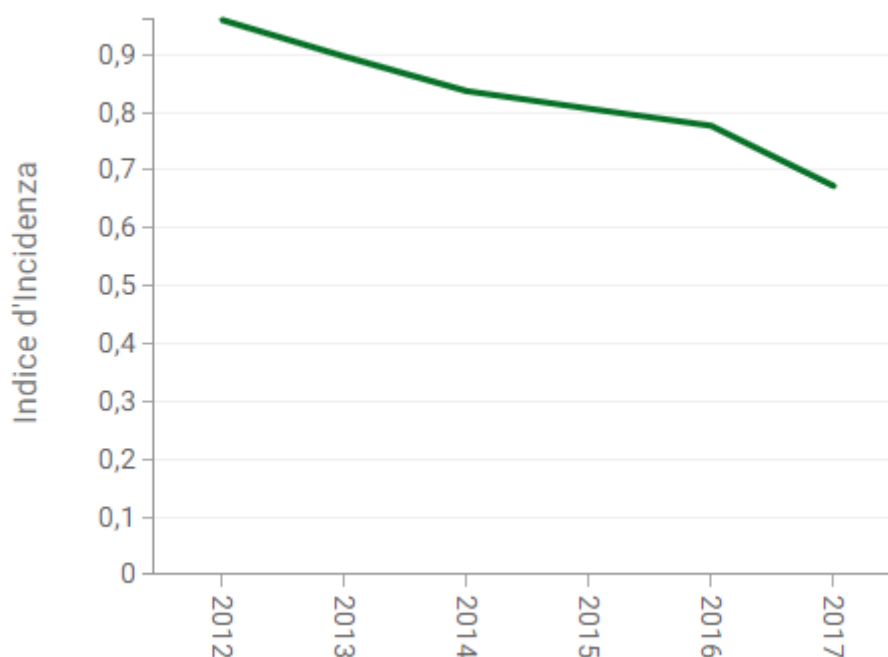


Figura 2-2: Trend dell'indice d'incidenza standardizzato della cardiopatia ischemica registrato per Ats Valpadana.

2.7.2. Fastidio forte

Nel calcolare il rischio assoluto per quanto riguarda l'effetto nocivo di fastidio forte (*high annoyance*, HA) si utilizza la seguente relazione dose-effetto:

$$AR_{HA,road} = \frac{78,2970 - 3,1162 \cdot L_{den} + 0,0342 \cdot L_{den}^2}{100}$$

Il numero totale di individui interessati all'effetto nocivo di fastidio forte attribuibili al rumore stradale è quindi calcolato con la seguente formula:

$$N_{HA,road} = \sum_j [n_j \cdot AR_{HA,road}]$$

dove:

- $AR_{HA,road}$ è il rischio assoluto dell'effetto nocivo fastidio forte calcolato con la formula precedente utilizzando il valore centrale di ciascuna banda di rumorosità

³ Fonte: Open Data Regione Lombardia: <https://www.dati.lombardia.it/stories/s/9y9t-s62m>

(ad esempio, a seconda dei dati disponibili 50,5 dB per la banda 50-51 dB o 52 dB per la banda 50-54 dB);

- n_j è il numero di individui esposti alla j -esima banda di esposizione.

Applicando i livelli di rumore L_{den} per le infrastrutture stradali oggetto del presente piano alla popolazione totale presente in un intorno di 300 metri dalle stesse sono stati stimati un numero possibile di casi soggetti a fastidio forte a causa del rumore da traffico veicolare pari a 2'733.

2.7.3. Disturbi gravi del sonno

Per calcolare il rischio assoluto per quanto riguarda l'effetto nocivo di disturbi gravi del sonno (*high sleep disturbance*, HSD) attribuibili al rumore stradale, si utilizza la seguente relazione dose-risposta:

$$AR_{HSD,road} = \frac{19,4312 - 0,9336 \cdot L_{night} + 0,0126 \cdot L_{night}^2}{100}$$

Il numero totale di individui interessati all'effetto nocivo di disturbi gravi del sonno attribuibili al rumore stradale è quindi calcolato con la seguente formula:

$$N_{HA,road} = \sum_j [n_j \cdot AR_{HSD,road}]$$

dove:

- $AR_{HSD,road}$ è il rischio assoluto dell'effetto nocivo di disturbi gravi del sonno calcolato con la formula precedente utilizzando il valore centrale di ciascuna banda di rumorosità (ad esempio, a seconda dei dati disponibili 50,5 dB per la banda 50-51 dB o 52 dB per la banda 50-54 dB);
- n_j è il numero di individui esposti alla j -esima banda di esposizione.

Applicando i livelli di rumore L_{night} per le infrastrutture stradali oggetto del presente piano alla popolazione totale presente in un intorno di 300 metri dalle stesse sono stati stimati un numero possibile di casi soggetti a disturbi gravi del sonno a causa del rumore da traffico veicolare pari a 1'061.

2.8 Resoconto delle consultazioni pubbliche

In seguito all'approvazione, il presente Piano di Azione verrà pubblicato sul sito della Provincia di Cremona e rimarrà a disposizione del pubblico per almeno 45 giorni con la possibilità di inviare osservazioni che saranno analizzate e contro-dedotte prima dell'adozione finale, dando conto del processo nel presente paragrafo.

3. MISURE DI MITIGAZIONE DEL RUMORE

Con il nuovo Allegato II, a partire dal 31 dicembre 2018, i metodi “provvisori”, utilizzati nelle prime tre fasi di applicazione della Direttiva (NMPB-Routes-96 per la sorgente stradale), vengono sostituiti dai nuovi metodi CNOSSOS-EU. Questo è utilizzato per la valutazione delle immissioni rumorose dovute al traffico, e di seguito se ne fornisce una sintetica descrizione.

La fonte di rumore da traffico stradale è individuata combinando le emissioni acustiche di ciascun veicolo che compone il flusso di traffico, raggruppati in quattro categorie in base alle loro caratteristiche di emissione acustica:

- Categoria 1: veicoli a motore leggeri
- Categoria 2: veicoli medio-pesanti
- Categoria 3: veicoli pesanti
- Categoria 4: veicoli a motore a due ruote

La quarta categoria si divide a sua volta in due sottocategorie:

- Categoria 4a: ciclomotori a due, tre e quattro ruote
- Categoria 4b: motocicli tricicli e quadricicli

Il flusso del traffico è rappresentato da una sorgente lineare; questa viene poi segmentata e ridotta ad una serie di sorgenti puntiformi opportunamente spaziate poste a 0,05 m al di sopra della superficie stradale. Una strada a due carreggiate è di norma rappresentata mediante due differenti sorgenti lineari e solo raramente è ammissibile una rappresentazione mediante una sola sorgente lineare. Quando all'interno di ciascuna carreggiata vi sono più corsie a queste potranno essere associate più linee emmissive oppure si potranno rappresentare mediante una singola sorgente lineare. In questo ambito dovranno essere operate opportune considerazioni riguardo la difformità dei flussi di traffico che interessano le differenti corsie ed i rapporti geometrici tra le dimensioni caratteristiche della carreggiata e la distanza dai ricettori più prossimi; alcune indicazioni in merito a tali questioni possono essere reperite all'interno dei documenti “*Good Practice Guide for Strategic noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise exposure Version 2*” e “*Guidance for the competent use of CNOSSOS-EU*”.

Per i veicoli a motore leggeri, medi e pesanti (categorie 1, 2 e 3), la potenza sonora corrisponde alla sommatoria energetica del rumore di rotolamento e quello di propulsione. Pertanto, il suono emesso per metro di sorgente lineare ($L_{W,i,m}$, con $m=1, 2$ o 3 , in dB) viene calcolato secondo la formula:

$$L_{W,i,m}(v_m) = 10 \cdot \log(10^{L_{WR,i,m}(v_m)/10} + 10^{L_{WP,i,m}(v_m)/10})$$

con:

- $L_{WR,i,m}$ = rumore di rotolamento (dB); componente di rumore dovuta al contatto degli pneumatici con l'asfalto (“*rolling noise component*”) che dipende:
 - dal tipo di veicolo.
 - dalla velocità media (v_m , in km/h).
 - dal tipo di asfalto.

- da altri fattori quali la presenza o meno di semafori o rotatorie e lo scostamento dalle condizioni di temperatura standard.
- $L_{WP,i,m}$ = rumore di propulsione (dB); componente di rumore prodotta dal motore (“engine component”) che dipende:
 - dal tipo di veicolo.
 - dalla velocità media (v_m , in km/h).
 - dal tipo di asfalto.
 - da altri fattori quali la presenza o meno di semafori o rotatorie e la pendenza locale della strada.

Il pedice i indica la banda d’ottava per la quale vengono calcolate le due potenze sonore sopra presentate. Per i veicoli a due ruote (categoria 4) la modellazione della sorgente lineare risulta semplificata, e viene considerato solo il rumore di propulsione (in dB):

$$L_{W,i,m=4}(v_{m=4}) = L_{WP,i,m=4}(v_{m=4})$$

In Figura 3-1 e Figura 3-2 sono riportati rispettivamente la relazione tra rumore di rotolamento e velocità e rumore di propulsione e velocità.

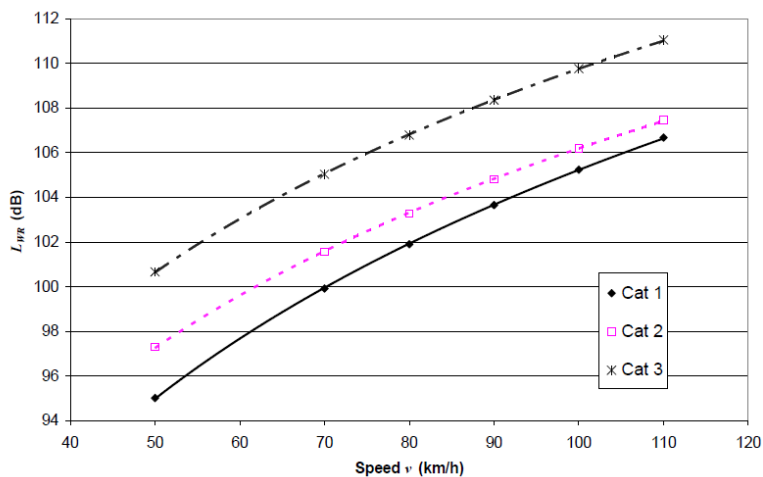


Figura 3-1 Relazione tra il rumore di rotolamento (dB) e la velocità media (km/h) per categoria di veicolo.

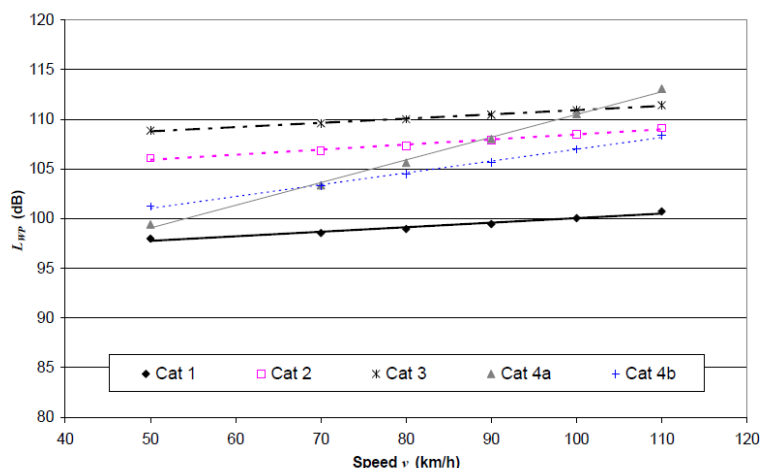


Figura 3-2 Relazione tra il rumore di propulsione (dB) e la velocità media (km/h) per categoria di veicolo.

La relazione finale utilizzata per calcolare il livello di potenza acustica per metro di sorgente lineare per banda di frequenza ($L_{W',eq,line,i,m}$ in dB) risulta essere:

$$L_{W',eq,line,i,m} = L_{W,i,m} + 10 \cdot \log\left(\frac{Q_m}{1000 \cdot v_m}\right)$$

con:

- Q_m = traffico di veicoli di tipologia m (veicoli/h)
- v_m = velocità media di tali veicoli (km/h)

La velocità e il tipo di pavimentazione risultano quindi fondamentali per la determinazione del clima acustico complessivo generato dall'infrastruttura stradale. Modificare quindi la velocità di transito dei veicoli o il tipo di superficie di asfalto risulta efficace per la riduzione globale del rumore emesso.

Allo stesso modo anche l'età della copertura stradale influenza la pressione sonora prodotta dai veicoli. In Figura 3-3 sono riportate le correzioni previste dal modello NMPB08 da apportare al calcolo del rumore prodotto da un singolo veicolo in base all'età dell'asfaltatura, le riduzioni possono arrivare anche a 4 dB(A).

Vehicle category		LV		HGV	
Age of surface		≤ 2 years	2 to 10 years	≤ 2 years	2 to 10 years
Surfacing category	R1	-4	$0.5(a - 10)$	-2,4	$0.3(a - 10)$
	R2	-2	$0.25(a - 10)$	-1,2	$0.15(a - 10)$
	R3	-1,6	$0.2(a - 10)$	-1	$0.12(a - 10)$

Table 2.6: Correction $\Delta L_{r,w/m}$, in dB(A), depending on the age of the surface, noted a, in years.

Figura 3-3: Correzioni da apportare al calcolo del rumore prodotto dai veicoli in base all'età e al tipo di copertura stradale.

3.1 Gli interventi previsti

Di seguito si riportano gli interventi previsti nella Provincia di Cremona per ridurre il rumore da traffico veicolare sulle infrastrutture stradali oggetti del presente piano:

- Realizzazione di una nuova rotatoria sulla strada SP4 (RD_IT_0054_001);
- Riqualifica della rotatoria di intersezione tra SP35 e SP71 (RD_IT_0054_005);
- Realizzazione della tangenziale Sud di Soresina (RD_IT_0054_075, RD_IT_0054_051, RD_IT_0054_064);
- Potenziamento dell'asse stradale SPexSS234 e realizzazione di una nuova rotatoria (RD_IT_0054_027);
- Raddoppio del ponte sul fiume Adda (RD_IT_0054_077);
- Realizzazione della tangenziale di Dovera (RD_IT_0054_078, RD_IT_0054_079).

Inoltre è già stato effettuato un intervento di realizzazione di una rotatoria sostitutiva alla segnaletica orizzontale in corrispondenza della SP84 (RD_IT_0054_050).

3.2 Informazioni di carattere finanziario

Di seguito è riportata l'indicazione degli uffici urbanistici sulle coperture finanziarie relative agli interventi individuati.

Tabella 3-1: Riepilogo degli interventi previsti sulle strade oggetto del Piano d'Azione.

Codice Strada	Nome strada	Intervento	Costo previsto
RD_IT_0054_001	SP4	Realizzazione rotatoria	1'000'000 €
RD_IT_0054_005	SP35	Riqualifica rotatoria	600'000 €
RD_IT_0054_050	SP84	Realizzazione rotatoria	(*)
RD_IT_0054_075		Realizzazione tangenziale Soresina	4'000'000 €
RD_IT_0054_051	SP89		
RD_IT_0054_064			
RD_IT_0054_027	SPexSS234	Potenziamento asse stradale e realizzazione rotatoria	3'300'000 €
RD_IT_0054_077	SPexSS415	Ampliamento ponte su Adda	38'000'000 €
RD_IT_0054_078	SPexSS472	Realizzazione tangenziale Dovera	13'000'000 €
RD_IT_0054_079			

(*) Per tali opere, al momento della stesura del seguente documento, non si ha a disposizione l'importo dell'intervento

4. IL PIANO DI AZIONE

4.1 Valutazione dei risultati del Piano di Azione

Gli interventi considerati nel presente piano sono quelli individuati di concerto con gli uffici urbanistici della Provincia di Cremona. Per la valutazione dei benefici attesi a seguito della realizzazione di tali interventi è stato utilizzato il software SoundPlan ver. 9.0.

Gli interventi sono indicati nella tabella seguente.

Tabella 4-1: Riepilogo degli interventi previsti ed effettuati sulle strade oggetto del Piano d'Azione.

Codice Strada	Nome strada	Intervento	Simulazione
RD_IT_0054_001	SP4	Realizzazione rotatoria	Diminuzione velocità locale a 50 km/h e aggiunta di una rotatoria
RD_IT_0054_005	SP35	Riqualifica rotatoria	Diminuzione velocità locale a 50 km/h e aggiunta di una rotatoria
RD_IT_0054_050	SP84	Realizzazione rotatoria	Riasfaltatura locale e velocità locale a 50 km/h.
RD_IT_0054_075		Realizzazione tangenziale Soresina	Riduzione dei volumi di traffico
RD_IT_0054_051	SP89		Riduzione dei volumi di traffico
RD_IT_0054_064			
RD_IT_0054_027	SPexSS234	Potenziamento asse stradale e realizzazione rotatoria	Modifica del tracciato stradale e riduzione della velocità a 50 km/h
RD_IT_0054_077	SPexSS415	Ampliamento ponte su Adda	Modifica del tracciato della strada e riasfaltatura
RD_IT_0054_078	SPexSS472	Realizzazione tangenziale	Riduzione dei volumi di traffico
RD_IT_0054_079		Dovera	

4.2 Valutazione riduzione numero delle persone esposte

I benefici attesi sono stati considerati valutando il numero di persone esposte a livelli di rumore superiori ai limiti di legge e soggette ad un miglioramento della pressione sonora in seguito agli interventi descritti nel paragrafo 3.1, simulati come descritto al paragrafo precedente.

I risultati sono riportati di seguito per ogni infrastruttura stradale considerata in cui sussiste un cambiamento della popolazione esposta ai diversi livelli di superamento acustico.

Tabella 4-2: Differenza di popolazione esposta a diversi intervalli di superamento acustico, espressi in dB, tra lo scenario attuale e quello previsto dal Piano d'Azione.

Strade	Intervalli di superamento									
	Periodo diurno (6 - 22)					Periodo notturno (22 - 6)				
	0 - 3	3 - 6	6 - 9	> 9	Tot	0 - 3	3 - 6	6 - 9	> 9	Tot
RD_IT_0054_001	-12	2	-1	0	-11	-4	-17	0	-1	-22
RD_IT_0054_005	1	0	0	0	1	-5	-2	0	0	-7
RD_IT_0054_051	85	-34	-169	-6	-124	-3	57	-143	-110	-199
RD_IT_0054_064	22	-44	-2	0	-24	22	18	-44	0	-4
RD_IT_0054_027	14	-15	-1	0	-2	3	9	-16	-2	-6
RD_IT_0054_077	-6	-22	0	0	-28	0	0	0	0	0
RD_IT_0054_078	-135	-70	-106	-40	-351	103	-68	-103	-52	-120
RD_IT_0054_079	-30	-39	-26	0	-95	-125	-79	-8	0	-212

Questa diminuzione globale di persone esposte a livelli di rumore superiori ai limiti di legge, avrà effetti anche nella valutazione degli effetti nocivi causati dall'esposizione al rumore ambientale, con una diminuzione del numero di persone soggette ai disturbi considerati.

In particolare il numero di persone soggette a cardiopatia ischemica sarà 7, con una diminuzione di 3 persone, quelle soggette a fastidio forte saranno 2'015, ovvero si avrà una diminuzione di 718 soggetti e, infine, il numero di persone soggette a disturbi gravi del sonno scenderà a 1'031 con una diminuzione di 30 persone.

5. CONCLUSIONI

Il piano d'azione mette in campo alcune soluzioni per mitigare la rumorosità emessa dalle infrastrutture stradali in corrispondenza della popolazione esposta della Provincia di Cremona.

Per poter verificare le stime svolte attraverso il modello di calcolo sarà svolta la seguente metodologia di valutazione dei risultati conseguenti all'attuazione dei diversi interventi.

Gli interventi programmati sono di seguito riepilogati:

- Interventi di traffic calming (ampliamento della carreggiata su ponti, realizzazione di rotatorie);
- Nuova tangenziale.

Per gli interventi più significativi si effettuerà la valutazione della riduzione dei livelli sonori con una campagna di rilievi fonometrici, uno nel periodo antecedente la realizzazione dell'opera e uno a chiusura del cantiere con la piena operatività del tratto stradale.

Tale piano di monitoraggio e di quantificazione dei livelli sonori sarà direttamente inserito nella gara d'appalto di affidamento dei lavori.

L'esecutore dovrà concertare la metodologia di rilievo, con dettagliata descrizione della posizione e della strumentazione utilizzata, con la Provincia di Cremona e dovrà presentare i risultati dei rilievi alla consegna del lavoro. La valutazione non sarà vincolante rispetto ai risultati ottenuti ma sarà uno strumento di analisi da mettere a disposizione della Provincia per la programmazione degli interventi futuri.