

Reporting Mechanism¹ proposed by
the Environment DG of the European Commission

October 2008

Word Template proposed for reporting
a **summary** of Noise Action Plan
(not more than 10 pages length per plan)

Explanatory note:

A Noise Action Plan relates only to those based upon the results of noise mapping conducted in accordance with Directive 2002/49/EC.

Please fill in one separate template per each noise action plan.

Name of DF7 (use naming convention presented in the Handbook):
DF10template_Agg_IT_a_ag00024
Full name of the Noise Action Plan report (use naming convention presented in the Handbook):
PIANO D'AZIONE DELL'AGGLOMERATO DI MONZA (agglomerato con più di 100.000 abitanti) in applicazione del D. Lgs. 194/2005

Reporting entity unique code (use naming convention presented in the Handbook): a

Choose the reporting issue:

Agglomeration

Please specify the UniqueAgglomerationID: 00024

Roads

In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:

In the case of reporting a noise control programme for a single road, please specify the UniqueRoadID:

Railways

In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:

In the case of reporting a noise control programme for a single railway, please specify the UniqueRailID:

Airport

Please specify the ICAO code:

Cost (in €)	117.000
Adoption date (dd/mm/yyyy)	08/11/2013
Expected completion date (dd/mm/yyyy)	08/11/2018
Number of people expected to experience noise reduction	104.162

¹ An overview presentation of the reporting mechanism and a handbook on data specifications can be found at:
http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library

Limit values in place (preferably converted where relevant in Lden, Lday, Levening, Lnight as defined by Annex I of the Directive 2002/49/EC):

In attesa dell'emanazione del decreto di conversione dei limiti nazionali negli indicatori acustici europei, nel presente Piano d'Azione sono stati utilizzati i seguenti indicatori acustici: STANDARD ITALIANO (ai sensi della Legge 447/1995 e dei relativi Decreti):

- LAeq,d: livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata "A", in dB(A), valutato nel periodo di riferimento diurno (6.00 – 22.00)

- LAeq,n: livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata "A", in dB(A), valutato nel periodo di riferimento notturno (22.00 – 6.00).

I valori limite (attualmente disponibili solo per gli indicatori nazionali), per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento del rumore derivante dal traffico stradale sono indicati dal D.P.R. 142/2004 "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". Il decreto definisce l'estensione di una particolare area limitrofa all'infrastruttura stradale, denominata fascia di pertinenza, all'interno della quale i limiti di riferimento vengono stabiliti dallo stesso decreto. L'estensione della fascia di pertinenza dell'infrastruttura ed i limiti ad essa relativi sono definiti in base alla tipologia di strada. Secondo quanto dichiarato dall'amministrazione comunale, le tipologie di strada (definita secondo Codice della Strada, D.L. n. 285 del 1992 e successive modificazioni) dei tratti di infrastruttura ricadenti all'interno dell'agglomerato di Monza e di pertinenza comunale, sono indicate all'interno dello shapefile El_str.

Tale shapefile contiene tutti gli archi viari presenti all'interno del territorio comunale di Monza. La tabella associata a tale database contiene, tra gli altri, gli attributi necessari per identificare univocamente ciascuna strada (mediante il campo "COD_VIE") e la categoria secondo il vigente codice della strada (mediante il campo "CLASS").

Nella pratica, per mezzo di questo ultimo campo, è stato possibile identificare gli archi viari di tipologia E ed F per le cui fasce di pertinenza valgono i limiti riferiti al P.C.C.A., riportati nella seguente tabella. Per le fasce di pertinenza delle infrastrutture di categoria C e D (nell'agglomerato di Monza non sono presenti strade di pertinenza comunale di categoria superiore) valgono invece i limiti riportati in tabella 27. Per effettuare l'identificazione della categorie stradali di cui sopra, i contenuti dello shapefile El_str fornito dall'Amministrazione e relativi al Piano del Traffico approvato nel 1993, sono stati integrati con le varianti approvate in tempi successivi. Il nuovo campo "CLASS_2011" contiene la categoria della strada aggiornata.

Per l'assegnazione dei limiti agli edifici ricettori residenziali, questi vengono attribuiti in base alla zonizzazione acustica al di fuori delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura stradale. All'interno delle fasce di pertinenza stradali, per le strade tipo E/F gli edifici residenziali acquisiscono ancora i limiti da classificazione acustica, mentre per le strade tipo C e D, valgono i limiti del D.P.R. 142/2004. Per l'assegnazione di tali limiti sono stati costruiti appositi shape denominati Ca, Cb, D in cui vengono riportate le fasce di pertinenza delle tipologie C e D e relativi limiti diurni e notturni.

Per quanto riguarda invece l'assegnazione dei limiti ai ricettori sensibili (o sensibili misti), tali edifici sono in generale sempre contenuti nella fascia di pertinenza di strade E/F. Per tale motivo, per tali ricettori, in riferimento al limite del rumore stradale di infrastrutture di pertinenza comunali è stato assegnato direttamente il limite derivante dalla classificazione acustica.

Per quanto riguarda l'assegnazione dei valori limite relativi al rumore prodotto dalle altre infrastrutture oggetto del presente Piano d'Azione, viene fatto riferimento al D.P.R. 459/1998 per quanto riguarda la sorgente ferroviaria (RAIL) ed al D.P.R. 142/2004 per quanto riguarda le MAJOR ROAD.

Mediante le procedura descritta, pertanto, è stato possibile associare a ciascun edificio residenziale e sensibile dell'agglomerato di Monza i relativi valori limite riferiti a tutte le sorgenti infrastrutturali presenti sul territorio (ROAD, MAJOR ROAD, RAIL).

Una volta definiti i limiti, sono stati selezionati tutti i ricettori per i quali si verifica una concorsualità delle sorgenti, ovvero quelli che ricadono in zone di sovrapposizione di fasce di pertinenza relative a diverse infrastrutture. Per tali edifici, come stabilito dal D.M. Ambiente 29.11.2000, il limite di riferimento sarà il valore massimo tra quelli associati alle diverse infrastrutture coinvolte ed ognuna di queste parteciperà al suo superamento.

Dal momento che nel suddetto decreto non viene specificata una metodologia per determinare il contributo massimo consentito a ciascuna infrastruttura, nel presente Piano d'Azione viene utilizzato un metodo alternativo recentemente proposto in letteratura (riportato come procedura applicativa proposta nell'azione 16 Progetto HUSH) ed utilizzato dalla scrivente società per la redazione del il Piano di Azione dell'agglomerato di Firenze. Tale metodo è basato su assunzioni cautelative che riducono il limite associato ad ogni infrastruttura, ed il contributo massimo consentito ("livello soglia") a ciascuna infrastruttura è definito da un apposito algoritmo di calcolo

Summary of the results of noise mapping (problems, situations that need to be improved):

Per la stesura della mappatura acustica dell'agglomerato di Monza, redatta nell'anno 2013, sono stati utilizzati gli indicatori acustici relativi allo STANDARD EUROPEO livello LDEN in dB(A), valutato nel periodo giorno-sera-notte 0.00 – 24.00 e livello LNIGHT in dB(A), valutato nel periodo notte 22.00 – 6.00.

Sulla base dei risultati della mappatura è possibile trarre le seguenti conclusioni relativamente alle percentuali di popolazione esposta e considerando gli indicatori previsti dalla Direttiva Europea (LDEN, LNIGHT).

Periodo giorno-sera-notte, LDEN:

- circa il 35% (33.712 persone) della popolazione residente negli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risulta esposta ad un livello di rumore contenuto entro 55 dB(A);
- circa il 45% (42.677 persone) della popolazione residente negli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risulta esposta ad un livello di rumore compreso tra 55 e 65 dB(A);
- circa il 20% (20.064 persone) della popolazione residente negli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risulta esposta ad un livello di rumore compreso tra 65 e 75 dB(A);
- gli esposti a livelli acustici superiori ai 75 dB(A) di LDEN risultano essere in numero ed in percentuale trascurabile;
- circa il 47% (5.541 abitazioni) degli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risultano esposti ad un livello di rumore contenuto entro 55 dB(A);
- circa il 39% (4.486 persone) degli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risultano esposti ad un livello di rumore compreso tra 55 e 65 dB(A);
- circa il 14% (1.671 persone) degli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risultano esposti ad un livello di rumore compreso tra 65 e 75 dB(A);
- gli edifici esposti a livelli acustici superiori ai 75 dB(A) di LDEN risultano essere in numero ed in percentuale trascurabile.

Periodo notte, LNIGHT:

- circa il 60% (58.097 persone) della popolazione residente negli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risulta esposta ad un livello di rumore contenuto entro 50 dB(A);
- circa il 33% (31.683 persone) della popolazione residente negli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risulta esposta ad un livello di rumore compreso tra 50 e 60 dB(A);
- circa il 7% (6.680 persone) della popolazione residente negli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risulta esposta ad un livello di rumore compreso tra 60 e 70 dB(A);
- gli esposti a livelli acustici superiori ai 70 dB(A) di LNIGHT risultano in numero ed in percentuale trascurabile;
- circa il 72% (8.379 abitazioni) degli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risultano esposti ad un livello di rumore contenuto entro 50 dB(A);
- circa il 24% (2.794 persone) degli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risultano esposti ad un livello di rumore compreso tra 50 e 60 dB(A);
- circa il 5% (522 persone) degli edifici esposti al rumore stradale oggetto di mappatura risultano esposti ad un livello di rumore compreso tra 60 e 70 dB(A);
- gli edifici esposti a livelli acustici superiori ai 70 dB(A) di LNIGHT risultano essere in numero ed in percentuale trascurabile.

Summary of the results of public consultations organized in relation to this noise action plan:

Per ottemperare a quanto richiesto dall'articolo 8 del D. Lgs. 194/2005, comma 1, 2 e 3, relativamente all'informazione e alla consultazione del pubblico dei Piani d'Azione, l'Amministrazione Comunale di Monza prevede di procedere con la pubblicazione del Piano sul sito web istituzionale.

Tale informazione ai cittadini dovrà contenere i concetti generali dell'inquinamento acustico e le procedure seguite nel monitoraggio e nella redazione dei Piani d'Azione, oltre ad una sintesi della situazione ante e post operam, con una descrizione di massima degli interventi da realizzare.

In particolare, verrà predisposto un apposito link (evidenziato mediante la dicitura "in primo piano") sulla home page del sito.

Tale pubblicazione avrà una durata di 45 giorni (come previsto ai sensi del D. Lgs. 194/2005), durante i quali sarà dato modo alla cittadinanza di proporre e di comunicare, tramite apposito servizio di e-mail, eventuali osservazioni relativamente ai contenuti ed alla stesura del Piano. Il presente Report e la sintesi non tecnica, saranno quindi modificati in base alle eventuali osservazioni pervenute per l'approvazione definitiva del Piano da parte del Consiglio Comunale.

Di seguito, viene riportato l'indirizzo internet di pubblicazione del Piano:

- <http://www.comune.monza.it/portale/index.html>

Summary of noise management actions, including measures to preserve quiet areas (and related budget and targets) envisaged:

INTERVENTI

In questo capitolo vengono elencati e descritti gli interventi di riduzione del rumore che vengono previsti nel presente Piano d'Azione. Le misure di mitigazione sono state definite a discrezione dell'Amministrazione Comunale. Inoltre, sono state inserite non solo le attività direttamente incentrate sul fenomeno acustico, ma anche attività strategiche relative alla

pianificazione urbanistica, alla mobilità, al traffico, attività volte ad informare il pubblico ecc., tali comunque da comportare un potenziale effetto di riduzione dell'emissione acustica delle sorgenti stradali relative alle infrastrutture di pertinenza comunale.

Gli interventi sono stati suddivisi tra:

- misure di breve da realizzarsi entro un anno e mezzo dalla stesura del Piano, o interventi attualmente in fase di realizzazione;
- misure di medio periodo la cui realizzazione è prevista successivamente agli interventi di breve periodo, ma comunque prima del prossimo aggiornamento del Piano d'Azione;
- misure di lungo periodo ovvero, ricadenti nell'aggiornamento del Piano d'Azione, che la legislazione vigente prevede sia eseguito ogni 5 anni.

Per gli interventi di breve periodo, che sono stati inseriti all'interno dello scenario di simulazione, è stato effettuato un ulteriore aggiornamento dei calcoli, finalizzati alla quantificazione del miglioramento apportato dall'inserimento delle azioni stesse. Di contro, gli interventi di medio/lungo periodo vengono descritti qualitativamente, rimandando la quantificazione dei costi e dei benefici alla successiva fase di aggiornamento del Piano (2018).

INTERVENTI DI BREVE PERIODO

ZTL MEZZI PESANTI

Questo intervento prevede la creazione di un'area del territorio dell'agglomerato di Monza in cui viene interdetto l'accesso ed il transito a tutti i mezzi pesanti, ad eccezione delle attività di carico/scarico che vengono comunque non considerate nel Piano in quanto ritenute saltuarie. Per inserire tale intervento nel modello di simulazione, viene di fatto azzerato il numero di veicoli pesanti in corrispondenza di tutte le sorgenti acustiche stradali ricadenti all'interno dell'area in questione

INTERVENTI DI RIDUZIONE DELLA VELOCITÀ

L'Amministrazione Comunale ha previsto l'istituzione di 3 aree territoriali in cui il limite di velocità per tutti i mezzi in transito sulle strade di pertinenza Comunale è posto a 30 km/h. Inoltre, un ulteriore intervento volto alla riduzione della velocità è l'istituzione della "CITTÀ A 30 km/h", ovvero la riduzione del limite di velocità a 30 km/h per tutte le strade di pertinenza comunale presenti nell'agglomerato di Monza, ad eccezione di (con riferimento alle categorie definite nella fase di Mappatura Acustica):

- l'intera tipologia "tangenziali" (categoria 5);
- l'intera tipologia "cordone esterno" (categoria 4);
- all'interno della tipologia "conteggiate" (categoria 9), le infrastrutture riconducibili alle categorie 4 e 9.

Gli interventi di riduzione della velocità sono stati inseriti nello scenario di simulazione attraverso una riduzione della potenza sonora delle sorgenti acustiche stradali sopra elencate pari a 1.5 dB(A) per le strade soggette all'ulteriore intervento "ZTL mezzi pesanti", e pari a 1.0 dB(A) per tutti gli altri archi viari. Questa differenza è dovuta al fatto che una diminuzione della velocità ha un maggior effetto sulla riduzione dell'emissione acustica per sorgenti stradali in cui la percentuale di mezzi pesanti rispetto ai mezzi leggeri è più bassa. È stato ritenuto di non modificare direttamente il parametro di velocità delle sorgenti (pari a 50 km/h per tutte le strade eccetto che per quelle di scorrimento, pari a 70 km/h), in quanto questo è stato definito con la taratura del modello di emissione in fase di Mappatura. Nella pratica la correzione, espressa in dB(A), è stata implementata nel modello acustico correggendo l'emissione sonora attraverso uno specifico parametro di input della simulazione e lasciando quindi inalterati gli altri parametri (composizione dei flussi di traffico, velocità, ecc.).

INTERVENTI SU LARGO MAZZINI/VIA GRAMSCI

Tali interventi prevedono alcune sostanziali modifiche all'assetto della viabilità in corrispondenza dell'area di Largo Mazzini e di Via Gramsci. In particolare, è prevista la pedonalizzazione di Via Gramsci ed un progetto di riqualificazione di Largo Mazzini, che prevede in particolare la modifica dei sensi e dei percorsi di marcia del traffico. Questo intervento, oltre ovviamente all'azzeramento dei flussi di traffico in corrispondenza della sorgente stradale di Via Gramsci, ha previsto un incremento stimato dall'amministrazione comunale nel 20% dei flussi di traffico su alcuni archi viari circostanti. Tali archi, individuati nella seguente figura mediante frecce colorate in rosso, sono comunque ricadenti nella "ZTL mezzi pesanti", e sono dunque soggetti a una significativa riduzione dell'emissione sonora pur a fronte di un aumento del traffico dei mezzi leggeri.

ISTITUZIONE DI NUOVI SENSI UNICI

L'Amministrazione Comunale prevede di istituire il senso unico in corrispondenza di Via Nievo e di Via della Lovera. In corrispondenza di tali archi viari, questo intervento permette di stimare una riduzione dei flussi di traffico del 30% rispetto alla situazione attuale.

INTERVENTI SU VIALE LOMBARDIA / S.S.36

In corrispondenza dell'infrastruttura stradale di Viale Lombardia (ovvero, del tratto conclusivo della S.S. 36), è prevista la realizzazione di alcuni interventi di mitigazione acustica consistenti in barriere antirumore. Il contributo di tali barriere va ad integrarsi a quello del nuovo tunnel, inaugurato nell'anno 2012 e pertanto già considerato nella fase ante operam della modellazione. Il tratto stradale in questione non risulta però essere di pertinenza comunale, ma è gestito da ANAS: pertanto la sua emissione rumorosa e gli interventi previsti non sono stati considerati né nella Mappatura Acustica né del Piano d'Azione del rumore stradale (ROAD).

Per una quantificazione dei benefici apportati dagli interventi si rimanda pertanto alla parte 3 del presente report di sintesi.

In questa fase, è comunque necessario considerare che l'intervento complessivo di risistemazione della S.S. 36 prevede la realizzazione di due nuovi controviali (in direzione Lecco ed in direzione Milano) in affiancamento all'infrastruttura principale, di pertinenza comunale. Il contributo di queste due nuove strade viene pertanto considerato nella simulazione post operam, insieme alla presenza delle barriere antirumore per quantificarne comunque gli effetti di schermo e di riflessione verso i ricettori presenti nello scenario simulato.

INTERVENTI DIRETTI SUI RICETTORI SENSIBILI (SCUOLE) NEL BREVE PERIODO

Secondo quanto dichiarato dall'Amministrazione Comunale, sono previsti alcuni interventi diretti sul ricettore in corrispondenza di una serie di edifici scolastici presenti nell'Agglomerato di Monza.

Tali interventi rientrano quindi tra quelli da inserire nel presente Piano d'Azione e si suddividono tra interventi di breve periodo (ovvero, la cui fase di realizzazione è in corso alla data della stesura del Piano) e di medio/lungo periodo (realizzazione futura, che verranno descritti nel paragrafo seguente). Le azioni del primo step, pur rientrando nella categoria di breve periodo, non vengono modellate nello scenario di simulazione, in quanto si configurano come interventi diretti sull'edificio tali da garantire una mitigazione acustica all'interno dell'edificio scolastico e quindi non valutabile con i calcoli in facciata su cui si basano le simulazioni del Piano, effettuate in ambiente esterno.

Di seguito, si riportano le indicazioni degli interventi trasmesse dall'Amministrazione, indicando per ciascuna scuola il riferimento agli edifici scolastici con superamento riportati in tabella 10, secondo i livelli acustici in facciata simulati nella configurazione ante operam (cfr. paragrafo 2.2 del presente Report Tecnico).

Scuola Bachelet (Via Debussy 1): risultano in fase di realizzazione interventi diretti sulla facciata con sostituzione dei serramenti dell'edificio. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 3.5 dB(A).

Scuola De Amicis (Piazza Giacomo Matteotti 1): risultano in fase di realizzazione interventi diretti sulla facciata con sostituzione dei serramenti dell'edificio. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 10.3 dB(A).

ALTRI INTERVENTI

Infine, sono previste altre misure minori di modifica dell'assetto viario all'interno dell'Agglomerato di Monza, tali da non determinare una riduzione significativa dell'emissione acustica delle sorgenti stradali. Tali interventi, già previsti dall'Amministrazione Comunale nel breve periodo, sono:

- coordinamento semaforico per una migliore fluidificazione del traffico;
- inaugurazione di tratti di piste ciclabili;
- servizio di bike sharing;
- ripristino del sottopasso pedonale di Corso Milano fronte stazione ferroviaria;
- dossi strutturali in Via della Guerrina (altezza Via Don Valentini);
- chiusura di un piccolo tratto di Via Monte Generoso con realizzazione di un nuovo collegamento stradale dalla rotatoria di Via Monte Barro.

INTERVENTI DIRETTI SUI RICETTORI SENSIBILI (SCUOLE) NEL MEDIO PERIODO

Con riferimento a quanto contenuto nel precedente paragrafo, di seguito si riportano le indicazioni, trasmesse dall'Amministrazione Comunale, degli interventi diretti sui ricettori scolastici previsti nel medio periodo (ovvero, per cui è prevista una realizzazione futura entro i prossimi 5 anni). Per ciascuna scuola è riepilogato inoltre il riferimento agli edifici scolastici con superamento riportati in tabella 10, secondo i livelli acustici in facciata simulati nella configurazione ante operam (cfr. paragrafo 2.2 del presente Report Tecnico).

Scuola Confalonieri (Via Poliziano 10): è prevista la predisposizione futura (tempi di realizzazione 2/3 anni) di interventi diretti sulla facciata con sostituzione dei serramenti dell'edificio. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 8.6 dB(A).

Scuola S. Alessandro (succursale ex Pertini, Via Omero 6): è prevista la predisposizione futura (tempi di realizzazione 2/3 anni) di interventi diretti sulla facciata con sostituzione dei serramenti dell'edificio. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 9.9 dB(A).

Scuola Ardigò (Via Magellano 42): è prevista la predisposizione futura (tempi di realizzazione 2/3 anni) di interventi diretti sulla facciata con sostituzione dei serramenti dell'edificio. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 9.2 dB(A).

Scuola Don Milani (Via Monte Bisbino 12): è prevista la predisposizione futura (tempi di realizzazione 2/3 anni) di interventi diretti sulla facciata con sostituzione dei serramenti dell'edificio. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 5.7 dB(A).

Scuola Citterio (Via Carlo Collodi): è prevista l'edificazione del nuovo edificio scolastico, con tempi di realizzazione di 2 anni. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 9.2 dB(A).

Scuola Bellani (Via Ugo Foscolo): è prevista l'edificazione del nuovo edificio scolastico, con tempi di realizzazione di 2 anni. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 4.4 dB(A).

INTERVENTI DIRETTI SUI RICETTORI SENSIBILI (SCUOLE) NEL LUNGO PERIODO

Con riferimento a quanto contenuto nel precedente paragrafo, di seguito si riportano le indicazioni, trasmesse dall'Amministrazione Comunale, degli interventi diretti sui ricettori

scolastici previsti nel lungo periodo (ovvero, per cui è prevista una realizzazione futura oltre i prossimi 5 anni).

Scuola Puecher (Via Monte Goldoni 28): è prevista la predisposizione futura (tempi di realizzazione 4/5 anni) di interventi diretti sulla facciata con sostituzione dei serramenti dell'edificio. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 16.2 dB(A).

Scuola Munari (Via Marche 1): è prevista la predisposizione futura (tempi di realizzazione 4/5 anni) di interventi diretti sulla facciata con sostituzione dei serramenti dell'edificio. Tale scuola presenta un superamento del limite acustico vigente di 6.8 dB(A).

AREE QUIETE

L'Amministrazione Comunale ha provveduto ad individuare le 5 aree quiete elencate di seguito.

AREA QUIETA 1: Parco S. Gregorio (estensione totale di circa 33.000 m²);

AREA QUIETA 2: orti dietro la Cascina Villora, in Via della Villora (estensione totale di circa 3.000 m²);

AREA QUIETA 3: porzione del Parco di Monza (estensione totale di circa 90.000 m²);

AREA QUIETA 4: Parco della Boscherona (estensione totale di circa 41.000 m²);

AREA QUIETA 5: Boschetti Reali (estensione totale di circa 42.000 m²).

RISULTATI DEL PIANO D'AZIONE

Dai risultati delle simulazioni acustiche su cui si basa il presente Piano d'Azione si nota un complessivo beneficio degli interventi di mitigazione acustica definiti nel presente Piano d'Azione, in quanto il numero assoluto di esposti alle fasce di livelli acustici inferiori aumentano dalla fase ante operam alla fase post operam. Di contro, gli stessi esposti alle fasce acustiche superiori diminuiscono.

In particolare:

per i ricettori di tipologia residenziale, nel periodo di riferimento diurno, gli esposti complessivi a livelli acustici inferiori ai 60 dB(A) aumentano di 2.707 unità tra la fase ante operam e la fase post operam;

per i ricettori di tipologia residenziale, nel periodo di riferimento notturno, gli esposti complessivi a livelli acustici inferiori ai 60 dB(A) aumentano di 2.245 unità tra la fase ante operam e la fase post operam;

per i ricettori di tipologia scolastica, nel periodo di riferimento diurno, gli esposti complessivi a livelli acustici inferiori ai 60 dB(A) aumentano di 1.073 unità tra la fase ante operam e la fase post operam;

per i ricettori di tipologia scolastica, nel periodo di riferimento diurno, gli esposti complessivi a livelli acustici inferiori ai 60 dB(A) aumentano di 93 unità tra la fase ante operam e la fase post operam.

Dall'analisi dei risultati riportati nella tabella di riepilogo è invece possibile fare le seguenti considerazioni.

Per i ricettori di tipologia residenziale:

gli interventi di mitigazione acustica del presente Piano d'Azione, portano ad una diminuzione pari al 4% del numero di residenti e di edifici esposti a livelli acustici superiori ai limiti consentiti, sia nel periodo di riferimento diurno che in quello notturno;

il numero totale di residenti che beneficiano di una riduzione dei livelli acustici dovuta alla messa in opera degli interventi è pari, rispettivamente, a circa 104.000 e circa 99.000 per il periodo di riferimento diurno e notturno;

- il numero totale degli edifici che beneficiano di una riduzione dei livelli acustici dovuta alla messa in opera degli interventi è pari, rispettivamente, a circa 11.000 e circa 10.900 per il periodo di riferimento diurno e notturno.
- Per i ricettori sensibili di tipologia scolastica (solo nel periodo di riferimento diurno):
- gli interventi di mitigazione acustica del presente Piano d'Azione, portano ad una diminuzione pari al 3% del numero di iscritti alle scuole (di ogni ordine e grado) e di edifici esposti a livelli acustici superiori ai limiti consentiti;
- il numero totale di iscritti alle scuole che beneficiano di una riduzione dei livelli acustici dovuta alla messa in opera degli interventi è pari a circa 18.000;
- il numero totale degli edifici scolastici che beneficiano di una riduzione dei livelli acustici dovuta alla messa in opera degli interventi è pari a 369.
- Per i ricettori sensibili di tipologia sanitaria:
- gli interventi di mitigazione acustica del presente Piano d'Azione, portano ad una diminuzione pari al 3% del numero di posti letto esposti a livelli acustici superiori ai limiti consentiti ed al 7% del numero di edifici esposti a livelli acustici superiori ai limiti consentiti;
- il numero totale di posti letto che beneficiano di una riduzione dei livelli acustici dovuta alla messa in opera degli interventi è pari a 723;
- il numero totale degli edifici sanitari che beneficiano di una riduzione dei livelli acustici dovuta alla messa in opera degli interventi è pari a 92.

Summary of provisions envisaged for evaluating the implementation and results of the noise action plan:

Ai sensi dell'articolo 4, comma 5 del D. Lgs. 194/2005 e dell'Allegato 5, comma 1, lettera h dello stesso decreto, tra i requisiti minimi del Piano d'Azione devono essere riportate le misure antirumore già in atto, oltre ai progetti in preparazione di cui è stato già dato conto nella descrizione degli interventi del piano stesso.

A questo proposito, l'Amministrazione Comunale ha provveduto a realizzare negli ultimi 5 anni i seguenti interventi, che risultano già presenti alla data della stesura del presente Piano d'Azione.

- da Via Tiepolo a Viale della Libertà: restringimento della carreggiata e realizzazione della pista ciclabile (2007);
- realizzazione sottopasso Buonarroti / Fermi;
- Via S. Alessandro / Mercadante / Mogadiscio: riqualificazione anello e restringimento della carreggiata con conseguente moderazione della velocità veicolare.

Relativamente agli interventi elencati, non risultano disponibili le informazioni riguardanti il numero di residenti che hanno beneficiato direttamente di una riduzione dell'esposizione al rumore, né una stima del costo di realizzazione degli stessi interventi. Pertanto, il "Noise Directive Dataflow 9", previsto dalla European Environment Agency nel pacchetto di dati informativi integranti del Piano d'Azione e relativo alle informazioni riguardo ai programmi di controllo del rumore attuati precedentemente al Piano stesso, viene compilato inserendo nelle apposite celle valori pari a "-2" ("dato non reperibile").

Inoltre, relativamente agli strumenti urbanistici previsti ai sensi della Legge 26 ottobre 1995, n.447 "Legge Quadro sull'inquinamento acustico", l'Amministrazione sta procedendo con:

- approvazione del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.);
- approvazione entro 1 anno del conseguente Piano Comunale di Risanamento Acustico (P.C.R.A.): in questa fase dovranno essere recepiti ed armonizzati gli interventi strategici e di mitigazione acustica contenuti nel presente Piano d'Azione.

Web links to the full noise action plan:

<http://www.comune.monza.it/portale/index.html>