

PROVINCIA

di

RIETI

**Formulazione di un elenco di ipotesi di
opere che abbiano attinenza con il
successivo Risanamento Acustico a scala di
viabilità provinciale**

per i comuni di:

Accumoli, Antrodoco, Ascrea, Borgo Velino,
Castel di Tora, Collalto Sabino, Colle di Tora,
Collegiove, Concerviano, Configni, Cottanello,
Leonessa, Longone Sabino, Micigliano,
Monteleone, Monte San Giovanni, Morro Reatino,
Orvinio, Posta, Selci, Tarano, Varco Sabino

elaborato	committente: Amministrazione Provinciale di Rieti
settore	
scala	professionisti incaricati: Arch. Arnaldo DE LUCA Arch. Andrea ZINGARINI
data dicembre 2000	

**PROVINCIA
di
RIETI**

**Formulazione di un elenco di ipotesi di
opere che abbiano attinenza con il
successivo Risanamento Acustico a scala di
viabilità provinciale**

per i comuni di:

Accumoli, Antrodoto, Ascrea, Borgo Velino, Castel di Tora, Collalto Sabino, Colle di Tora, Collegiove, Concerviano, Configni, Cottanello, Leonessa, Longone Sabino, Micigliano, Monteleone, Monte San Giovanni, Morro Reatino, Orvinio, Posta, Selci, Tarano, Varco Sabino

INDICE

1. - Premessa	pag. 3
2. - Generalità	pag. 3
3. - Strategie di intervento	pag. 4
3.1 - Prima categoria	pag. 4
3.2 - Seconda categoria	pag. 5
4. - Interventi nei centri urbani	pag. 7.

1.- Premessa

In ottemperanza agli obblighi derivanti dalla convenzione sottoscritta dalle Parti, il presente documento è redatto ad uso dell'Amministrazione Provinciale di Rieti che, se del caso, nell'ambito delle proprie funzioni istituzionali e nei modi e tempi opportuni, potrà dare attuazione ad interventi di Risanamento acustico in via prioritaria.

2. - Generalità

La rete infrastrutturale della Provincia di Rieti è fortemente connotata dalla presenza della Via Salaria e dalla linea ferroviaria Terni-Sulmona oltre che da numerose e, in molti casi, importanti strade provinciali. A questo si aggiunga che l'orografia è estremamente varia, articolata e repentinamente mutevole sia planimetricamente, sia altimetricamente. Ciò non solo per quanto attiene la viabilità extraurbana, ma anche per quella interna ai centri abitati di traversa interna o no. Tale conformazione provoca un continuo variare della velocità dei flussi di traffico con conseguenti effetti acustici negativi soprattutto da parte dei veicoli pesanti (bus, furgoni, autocarri etc.). Per converso il territorio provinciale è contraddistinto e qualificato dall'esistenza di alcune aree di grande rilievo sotto il profilo ambientale, quali la Riserva Naturale di Monte Navegna e Monte Cervia, il Parco Naturale dei Monti Lucretili, il Parco Nazionale dei Monti della Laga.

3. – Strategie di intervento

Come già detto per altri riguardi sorge l'esigenza, da un lato di risanare i territori interessati da strade e dall'altro di proteggere quelli a forte vocazione naturalistica. Pertanto, ai fini della formulazione di un elenco di ipotesi di opere che abbiano attinenza con il successivo Piano di Risanamento Acustico a scala di viabilità provinciale, si è ritenuto di poter suddividere i comuni interessati in categorie molto generali con problematiche assimilabili allo scopo di calibrare alla loro realtà le ipotesi previste.

3.1 – Prima categoria

La prima categoria di Comuni con problematiche assimilabili comprende quelli che hanno il proprio territorio investito dalla presenza di un parco naturale od un'area ambientalmente protetta; di essa fanno parte i comuni di:

Accumoli: Parco Nazionale dei Monti della Laga.

Ascrea, Castel di Tora, Collalto Sabino, Collegiove, Varco Sabino:
Riserva Naturale di Monte Navegna e Monte Cervia;

Orvinio: Parco Naturale dei Monti Lucretili.

Come è noto, nel corretto procedere del Risanamento Acustico, dopo aver verificato mediante una campagna di rilevazioni i livelli sonori effettivamente presenti sui territori sopra elencati ed averli confrontati con i valori ammissibili definiti nel Piano di Zonizzazione Acustica, laddove si ravviserà che i detti livelli sonori effettivamente presenti superano quelli ammissibili si potranno attuare interventi di risanamento acustico.

Tali interventi, che si prefigurano massimamente curati sotto il profilo dell'inserimento ambientale, sono ipotizzati come consistenti in:

- barriere acustiche arboree di tipo naturale, mediante siepi a forte spessore o filari di alberi che si interpongano tra la sorgente di rumore e le aree da proteggere. Tali applicazioni, oltre ad avere una discreta efficacia nei confronti dell'inquinamento acustico, riesce, in genere, ad integrarsi ottimamente con il paesaggio;
- barriere acustiche arboree di tipo artificiale, con sagome e/o rilevati rivestite di essenze rampicanti o cespugli (per es. Cotonastre) di tipo perennaceo o biomuri; esse, come le precedenti, svolgono anche un effetto di mascheramento del rumore. Infatti la vegetazione può modificare in modo sensibile l'ambiente acustico soprattutto grazie a due fenomeni:
 - a) uno schermo vegetale assorbe completamente le alte frequenze acustiche, attenuando in maniera selettiva le medie e basse frequenze. Pertanto la rumorosità, propagandosi attraverso la vegetazione modifica il segnale acustico nei propri contenuti spettrali;
 - b) la vegetazione costituisce di per se' una sorgente di suoni (vento tra i rami uccelli, ecc.) che sono sempre giudicati gradevoli e riescono a coprire totalmente o in parte i rumori molesti.
- barriere acustiche miste che realizzino un utilizzo combinato delle due precedenti tipologie;
- impiego di asfalti fono-assorbenti;
- mutamento del tracciato dell'infrastruttura generante inammissibili emissioni acustiche;

3.2 – Seconda categoria

La seconda categoria di Comuni con problematiche assimilabili comprende quelli che hanno il proprio territorio sostanzialmente libero dalla presenza parchi naturali o aree ambientalmete protette, ma sono interessati dall'attraversamento di vie di comunicazione, in alcuni casi anche molto importanti; di essa fanno parte i comuni di:

Colle di Tora, Concerviano, Configni, Cottanello, Leonessa, Longone Sabino, Micigliano, Monteleone, Monte San Giovanni, Morro Reatino, Posta, Selci, Tarano.

Entro questa seconda categoria spiccano i comuni di Antrodoco e Borgo Velino che, per quanto attiene l'esposizione al rumore, subiscono anche il passaggio della ferrovia Terni-Sulmona.

Come già detto, dopo aver verificato mediante una campagna di rilevazioni i livelli sonori effettivamente presenti sui territori sopra elencati ed averli confrontati con i valori ammissibili definiti nel Piano di Zonizzazione Acustica, laddove si ravviserà che i detti livelli sonori, effettivamente presenti, superano quelli ammissibili si potranno attuare interventi di risanamento acustico.

Tali interventi, che si prefigurano massimamente efficaci sotto il profilo della fonoassorbenza, sono ipotizzati come consistenti in:

- barriere acustiche di tipo trasparente con elementi di coronamento sagomati in modo da ottimizzare gli effetti di diffrangimento dell'onda sonora;
- barriere acustiche di tipo opaco con elementi di coronamento cilindrici che, dopo aver intercettato l'onda acustica, portandola al loro interno, ne minimizzino le frequenze nel campo dell'udibile;

- barriere acustiche miste che realizzino un utilizzo combinato delle due precedenti tipologie;
- impiego di asfalti fono-assorbenti;
- mutamento del tracciato dell'infrastruttura generante inammissibili emissioni acustiche;
- intubamento dell'infrastruttura generante inammissibili emissioni acustiche.

4 – Interventi nei centri urbani

Significative tipologie di intervento nella direzione della mitigazione del rumore in ambiente urbano vengono dalla organizzazione della struttura fisica degli ambienti ricettori.

La percezione uditiva del suono, infatti, data la sua natura ondulatoria, dipende fortemente, oltre che dalle modalità di emissione della sorgente, dalle disposizioni geometriche degli ambienti ove sono poste le sorgenti emmissive e le aree destinate allo stazionamento di persone.

Da queste considerazioni emerge che il contenimento delle sorgenti è quello più efficace ma anche il più difficile sia in termini economici che tecnologici. Altre azioni di minimizzazione degli effetti sono l'ottimizzazione dei componenti strutturali che costituiscono l'ambiente di vita (la struttura urbana) in termini di prevenzione e, nelle azioni di risanamento, l'introduzione di elementi atti a modificare la geometria e quindi condizionare positivamente la propagazione del rumore all'interno del sistema.

Per contenere il livello delle emissioni è altresì possibile intervenire sulla regolamentazione delle aree più degradate, controllando specialmente l'accesso dei veicoli pesanti, migliorando lo stato delle superfici stradali,

ottimizzando strutturalmente i veicoli dal punto di vista delle emissioni acustiche e promuovendo quanto più possibile comportamenti di guida più silenziosi.

Più dettagliatamente, nei centri abitati indifferentemente appartenenti alla prima o seconda delle precedenti categorie, si ipotizzano inoltre gli interventi di seguito elencati che, se del caso, potranno essere usati in modo coordinato. Essi sono:

- particolari arredi urbani che, per mezzo del materiale impiegato nella loro realizzazione e del loro disegno, assorbano parte dei rumori indesiderati;
- intonaci fonoassorbanti sulle superfici investite dall'onda acustica;
- doppi, tripli o quadrupli vetri (anche mediante l'installazione di un infisso supplementare); in particolare in quegli edifici che possono essere annoverati tra i "ricettori sensibili" in considerazione delle attività che si svolgono al loro interno;
- migliore regolazione dei flussi di traffico in modo che si adattino maggiormente alle diverse esigenze locali;
- inserimento di cordoli in gomma trasversalmente al senso di marcia degli autoveicoli allo scopo di ridurre la velocità e quindi le emissioni acustiche;
- attuazione di limitazioni temporali, parziali o totali, nella fruizione delle infrastrutture viarie a rischio con l'esclusione dei residenti nelle zone interessate (Zone Traffico Limitato);
- individuazione di alternative all'attraversamento del centro abitato che abbiano un basso impatto ambientale;
- cambi di destinazione d'uso degli edifici.