



**COMUNE DI COMO**  
**PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05**  
**ANNO 2024**

**INDICE:**

1) Premessa.....	2
2) Descrizione delle sorgenti di rumore ..	8
3) Autorità competente .....	11
4) Valori limite in vigore ai sensi dell'articolo 5 del D. Lgs. 194/055 .....	12
5) Sintesi dei risultati della mappatura acustica .....	13
6) Valutazione del numero stimato di persone esposte al rumore e individuazione delle criticità e delle persone esposte al rumore.....	16
7) Resoconto delle consultazioni pubbliche.....	18
8) Misure antirumore in atto, interventi pianificati per i successivi cinque anni, strategia a lungo termine.....	19
9) Informazioni di carattere finanziario.....	25
10) Disposizioni per la valutazione dell'attuazione e dei risultati del piano d'azione.....	26
11) Numero di persone esposte che beneficiano della riduzione di rumore.....	27

Como, 23 luglio 2024

Il dirigente del settore Ambiente  
Ing. **Ciro Di Bartolo**

L'incaricato  
**Dr. Folco de Polzer**

**1) Premessa**

Il Piano d'Azione qui presentato costituisce la continuazione del piano d'Azione 2018.

Il Comune di Como, dopo la realizzazione del monitoraggio acustico, dispone delle informazioni sui livelli sonori emessi dalle strade comunali sulle quali transitano oltre 3.000.000 veicoli annui e sul numero dei ricettori e dei cittadini esposti. Questi dati sono preliminari allo studio e redazione dei Piani d'azione per la mitigazione delle immissioni sonore. I riferimenti giuridici sono: la direttiva europea 49/2002/CE del 25/06/2002, il d.lgs. 194/05, il d.lgs. 42 /2017, le linee guida della UE e di ISPRA, il d.m. Ambiente 29/11/2000 per le priorità d'intervento, il d.p.r. 142/04 sui limiti acustici per le strade e per la determinazione dei livelli interni accettabili.

Le ragioni delle analisi e del Piano d'Azione derivano da trentennali ricerche, anche finanziate da UE, sulle patologie collegate all'esposizione della popolazione ad eccessivi livelli sonori ambientali. La maggiore attenzione è stata dedicata ai problemi di apprendimento nelle scuole, alle difficoltà di guarigione negli ospedali, ai disturbi del sonno e patologie conseguenti nelle abitazioni. Vi sono collegamenti statisticamente significativi tra elevati livelli sonori e aumento delle ischemie e infarti cardiaci, aumento delle patologie da ansia e del sistema nervoso. Le scelte delle zone nelle quali intervenire, si basano sul valore del superamento dei limiti in facciata agli edifici, moltiplicato per il numero degli esposti. Il decreto del 2000 attribuisce dei coefficienti più elevati a Ospedali e case di riposo (4), alle scuole (3), alle abitazioni (1). I coefficienti sono in linea con le indicazioni europee. Il decreto 29/11/2000 ed il 142/04 permettono di eseguire interventi di insonorizzazione degli edifici, avendo come riferimento dei valori massimi interni, sopra ai quali l'edificio si ritiene già risanato. Questo prevede un'attività d'indagine che verrà descritta più avanti e dovrà essere svolta per prima, per confermare o modificare le scelte. Si ricorda che i limiti acustici considerati sono quei del combinato disposto dei limiti delle strade secondo la categoria e le fasce di pertinenza e la classificazione acustica comunale.

Riportiamo, per facilitare la lettura, una legenda delle grandezze e dei codici citati nel testo.

## LEGENDA GRANDEZZE E CODICI

### Decibel

L'orecchio umano svolge la funzione di captare e trasdurre le onde sonore in impulsi nervosi inviati al cervello, attivando così la percezione uditiva, che si estende su un intervallo di frequenze compreso tra 20 e 20.000 Hz.

Il nostro udito è in grado di percepire pressioni sonore da 20  $\mu$ Pascal ( $20 \cdot 10^{-6}$  Pascal), che corrisponde alla soglia di udibilità a 1000 Hz, fino a circa 60 Pascal. Per evitare la difficoltà di utilizzare un intervallo così ampio di valori, si adotta una scala logaritmica la cui unità di misura è il decibel (dB); in tal modo il precedente intervallo si “restringe” tra 0 dB e 130 dB.

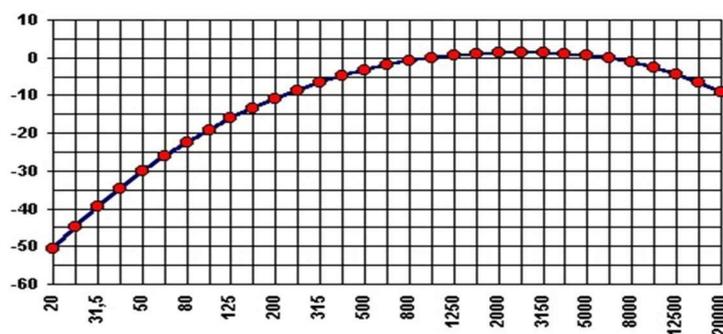
In generale, il decibel (dB) risulta essere un'unità logaritmica data dal rapporto fra due grandezze omogenee e il cui valore ottenuto è per definizione un numero puro (adimensionale).

$$L_p = 10 \log_{10} \left( \frac{p}{p_0} \right)^2$$

Dove  $L_p$  è il livello di pressione sonora,  $p_0$  indica la pressione sonora corrispondente alla soglia di udibilità, pari a 20  $\mu$ Pascal e  $p$  è la pressione sonora rilevata.

### dB(A)

Decibel filtrato in scala A, risposta simile a quella dell'orecchio umano. Il valore in decibel rilevato può essere “scomposto” in frequenze, da 20 Hz a 20000 Hz, ovvero nelle campo dell'udibile umano. Eseguendo una misura tramite microfono, diverso dall'orecchio umano, le frequenze verranno acquisite così come arrivano al microfono. L'orecchio umano effettua un'operazione di penalizzazione delle basse e medie frequenze ed un piccolo incremento delle alte, schematizzato da questa curva detta “Filtro A”



## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Una volta filtrata la misura tramite questa curva, il valore espresso in dB viene espresso in dB(A), ovvero passiamo da quanto rilevato direttamente dal microfono a ciò che viene avvertito dall'orecchio umano.

### LAeq

Come si vede dall'indicazione è presente il filtro A ed una integrazione nel tempo. La formula precedente, in maniera semplificata mostrava un rapporto diretto tra un valore misurato ed un valore di riferimento: Con questo indicatore aggiungiamo anche il fattore tempo in quanto le misure hanno sempre un inizio ed una fine.

$$L_{eq,T} = 10 \log \frac{1}{T} \int_0^T \frac{p^2(t)}{p_0^2} dt$$

Utilizzando la formula base e filtrando con la curva A si ottiene il valore in dB(A).

### **Descrittori acustici italiani**

LAeq diurno – dalle 06.00 alle 22.00 -

LAeq notturno – dalle 22.00 alle 06.00

Gli LAeq italiani vengono calcolati dal modello ad un metro dalla facciata e includendo oltre all'immissione diretta da parte della sorgente anche l'incremento dovuto alla riflessione della facciata.

I LAeq italiani hanno valori limite imposti dalle zonizzazioni acustiche alle quali si sovrappongono, fasce di rispetto stradali, autostradali, ferroviarie ed aeroportuali.

### **Descrittori acustici europei**

Lden (descrittore acustico giorno-sera-notte) - dalle 06.00 alle 06.00 composto da:

- Lday (de-  
scrittore acustico diurno) è il descrittore acustico per il fastidio durante il periodo diurno – dalle 06.00 alle 20.00.

- Le-  
vening (descrittore acustico serale) è il descrittore acustico per il fastidio durante il periodo serale – dalle 20.00 alle 22.00.

- Lnight (de-  
scrittore acustico notturno) è il descrittore acustico relativo ai disturbi del sonno dalle 22.00 alle 06.00.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

I valori secondo la direttiva europea vengono calcolati a due metri dalla facciata considerando solo l'immissione diretta dalla sorgente, escludendo l'incremento dovuto alla riflessione. Non vi sono limiti acustici europei, per questo motivo viene eseguito un ricalcolo con riferimento ai limiti nazionali per avere dei descrittori acustici confrontabili e verificare eventuali superamenti.

I Livelli ex direttiva europea, sono degli LAeq, (livello sonoro equivalente in scala A).

### **TGM 24 ore**

Traffico giornaliero medio sulle 24 ore.

### **Classificazione dpr 30/04/2004**

Questo dpr permette di individuare delle fasce di rispetto acustico per ogni strada in base alla classificazione delle stesse. Vi possono essere due fasce o una fascia unica, ognuna con limiti acustici diurni e notturni assegnati.

ETRS89-GRS80: è il sistema di riferimento geodetico europeo, serve a rendere comunicabili tra loro tutti i dati geografici europei.

Le attività svolte sono state le seguenti:

- mappatura acustica strategica secondo gli indicatori italiani Leq(A) diurno e Leq(A) notturno dei livelli di rumore presenti nella fascia di pertinenza di tutte le strade a gestione comunale che superano i 3.000.000 di veicoli all'anno, indicando ove necessario le aree da risanare ai sensi del DPR 30 Marzo 2004 n. 142 - "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare";
- individuazione dei possibili interventi di mitigazione del rumore;
- mappatura acustica previsionale comprendente interventi di mitigazione.

Il Decreto Legislativo (d.lgs.) n. 194 del 19/08/2005: "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale" ha recepito nell'ordinamento italiano la Direttiva 2002/49/CE: "Determinazione e gestione del rumore ambientale".

La Direttiva nasce dalla necessità di mettere a punto misure ed iniziative specifiche per il contenimento dell'inquinamento acustico, a fronte di un contesto europeo che lamenta l'assenza di dati affidabili e comparabili relativi alle diverse sorgenti di rumore. L'obiettivo della direttiva è quindi quello di fare in modo che i livelli di inquinamento acustico siano

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

rilevati, ordinati e presentati da tutti gli stati secondo criteri confrontabili. Ciò presuppone l'uso di descrittori e metodi di determinazione armonizzati. I descrittori acustici selezionati dalla Direttiva sono  $L_{den}$  per determinare il disturbo sulle 24 ore e  $L_{night}$  per determinare i disturbi del sonno nel periodo notturno (dalle ore 22:00 alle ore 06:00). La situazione relativa ai suddetti descrittori acustici è stata presentata in un precedente lavoro. In questa fase viene eseguita la mappatura acustica strategica con i descrittori italiani  $L_{Aeq}$  diurno e  $L_{Aeq}$  notturno.

I principali strumenti introdotti dalla Direttiva per raggiungere i propri obiettivi sono:

- la determinazione dell'esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica delle principali sorgenti di rumore presenti sul territorio, da realizzarsi sulla base di metodi di determinazione comuni agli stati membri;
- l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito al rumore ambientale ed ai relativi effetti per garantire un processo democratico e condiviso di lotta al rumore;
- l'attuazione di piani d'azione per evitare e/o ridurre il rumore ambientale nonché per evitare aumenti di rumore nelle zone silenziose.

Il primo passo è quindi quello della predisposizione della mappatura acustica. Quest'ultima è definita come: “la rappresentazione di dati relativi ad una situazione di rumore esistente o prevista in una zona, relativa ad una determinata sorgente, in funzione di un descrittore acustico che indichi il superamento di pertinenti valori limite vigenti, il numero di persone esposte o il numero di abitazioni esposte a determinati valori di rumore”.

Nel caso delle infrastrutture stradali, la mappatura acustica deve interessare gli “assi stradali principali”, ovvero quelle strade dove transitano ogni anno più di 3.000.000 veicoli.

In base al d.lgs. n. 194/2005 la redazione delle mappature acustiche spetta ai gestori delle infrastrutture stesse. Il passo successivo è la redazione dei Piani d'Azione, con conseguente spedizione a Regione Lombardia, MASE, Ispra per la verifica e la consegna alla UE.

Inoltre il Comune di Como ha anche l'obbligo di comunicare e divulgare gli esiti della mappatura alla popolazione, prevedendo un periodo di consultazione. La partecipazione

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

attiva e consapevole del pubblico, da perseguire soprattutto nella fase progettuale di redazione dei piani d'azione, è uno dei pilastri della politica comunitaria di lotta al rumore. Il Piano di azione viene redatto ai sensi dell'articolo 4 del d.lgs. 194/2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale". Fermo restando che detto testo è il principale riferimento normativo al riguardo, si evidenziano nel seguito ed in ordine cronologico anche gli ulteriori documenti che contribuiscono a formare il quadro normativo nazionale in tema di acustica ambientale a cui, nel presente documento, si fa specifico riferimento.

- **Legge 26 Ottobre 1995 n.447**, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n.254 del 30 ottobre 1995, dal titolo “Legge Quadro sull’inquinamento acustico”.
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14/11/97**, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Serie generale n. 280 del 1/12/97, “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”.
- **Decreto 16 Marzo 1998**, Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 1 aprile 1998, n. 74, dal titolo “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico”.
- **Decreto del Ministero dell'Ambiente 29/11/2000**, “Criteri per la predisposizione dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”.
- **Decreto del Presidente della Repubblica n. 194 19/3/2004**, attuativo della legge quadro: “Rumore prodotto da infrastrutture stradali”.
- **Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25/06/2002** relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.
- **Decreto Legislativo n. 194 del 19/08/2005**, "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".
- **Raccomandazione UE del 6 agosto 2003**, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, concernente le linee guida relative ai metodi di calcolo aggiornati per il rumore dell'attività industriale, degli aeromobili, del traffico veicolare e ferroviario e i relativi dati di rumorosità.
- **WG-AEN linee guida Version 2 del 13/01/2006**, Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

- **Linee guida del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 10/03/2017**, “Definizione del contenuto minimo delle relazioni inerenti alla metodologia di determinazione delle mappe acustiche e valori descrittivi delle zone soggette ai livelli di rumore”.
- **Linee guida del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 02/10/2017**, “Predisposizione e consegna della documentazione digitale relativa alle mappature acustiche e mappe acustiche strategiche (d.lgs. 194/05)”.
- **Linee guida del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 06/04/2018**, “Linee guida per la predisposizione della documentazione inerente ai piani di azione, destinati a gestire problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, e per la redazione delle relazioni di sintesi descrittive allegate ai piani.”
- **Specifici dati delle mappe acustiche, metadato e relazioni del Marzo 2022/Dicembre 2023.**

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

### 2) Descrizione delle sorgenti di rumore

Le strade testate nel monitoraggio, segnalate dal Comune di Como sono le seguenti:

<i>Denominazione</i>	<i>Tratto in esame</i>	<i>T.G.M. (annuo)</i>	<i>Estensione (m)</i>	<i>Classificazione DPR 30/4/2004</i>
Via Ambrosoli	Completo	6.362.050	406	DE-principale
Via Asiago	Completo	9.290.188	836	DE-principale
Via Badone	Completo	8.129.644	236	DE-principale
Via Bellinzona	Completo	11.248.670	3.125	Parte DE, parte principale, parte secondaria, parte urbana interquartiere
Via Borgo Vico	Completo	11.248.670	922	principale
Via Castelnuovo	Completo	60.61.107	639	DE-principale
Via Giulio Cesare	Completo	6.362.050	650	DE-principale
Via Grandi	Completo	12.173.681	419	DE-principale
Viale Innocenzo XI	Completo	12.173.681	1.566	DE-principale E-principale
Viale Masia	Completo	6.086.840	255	E-principale, E
Via Napoleona	Completo	15.761.485	1.629	DE-principale
Via Paoli	Completo	9.556.688	2.024	DE-principale
Via Piave	Completo	6.061.107	343	DE-principale
Via Provinciale per Lecco	Completo	8.413.866	1.981	DE-principale
Via Recchi	Completo	6.086.840	553	Parte E-secondaria, parte urbana interquartiere
Viale Roosevelt	Completo	12.173.681	508	Parte DE-principale, parte urbana interquartiere
Viale Rosselli	Completo	12.173.681	478	Parte E, parte principale, parte urbana interquartiere
Via Varesina	Completo	9.580.956	2.853	Parte E, Parte ED, parte principale, parte urbana interquartiere

*Classificazione delle strade di interesse in base al T.G.M. segnalate dal Comune di Como*

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

<b>Codice identificativo sezione</b>	<b>Nome infrastruttura stradale</b>	<b>Lunghezza sezione (m)</b>	<b>Inizio x<sub>1</sub></b>	<b>Inizio y<sub>1</sub></b>	<b>Fine x<sub>2</sub></b>	<b>Fine y<sub>2</sub></b>	<b>Sistema di coordinate</b>
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	406	507115.63	5072069.87	507027.67	5071994.28	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_002	Via Asiago	836	503071.78	5076455.27	505244.73	5075857.43	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_003	Via Badone	236	506262.68	5070833.15	506329.50	5070623.22	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	3.125	502670.05	5075391.10	505028.84	5073764.31	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	922	505028.84	5073764.31	505443.16	5073185.95	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	639	507682.16	5072362.69	507115.63	5072069.87	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	650	506709.73	5072075.11	507027.67	5071994.28	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_017	Via Grandi	419	506573.38	5072064.94	506745.94	5071694.49	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	1.566	505818.07	5072903.58	506286.88	5072333.40	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_021	Viale Masia	255	505467.75	5073385.59	505818.07	5072903.58	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	1.629	506769.79	5071645.96	506551.42	5070772.67	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_025	Via Paoli	2.024	506579.11	5070775.48	505457.71	5070014.04	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_027	Via Piave	343	507667.81	5072390.42	507385.86	5072263.68	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	1.981	507667.81	5072390.42	508924.73	5071518.48	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_029	Via Recchi	553	505738.47	5073457.84	505825.36	5072910.60	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	508	506293.01	5072339.55	506573.38	5072064.94	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	478	505919.75	5073250.64	505428.11	5073191.76	ETRS89-GRS80
RD_IT_0100_033	Via Varesina	2.853	506579.93	5070757.75	503776.94	5070433.09	ETRS89-GRS80

*Individuazione delle strade di interesse in base al posizionamento sul modello di calcolo*

Alcune di queste vie formano di fatto degli assi strutturalmente connessi, al di là del cambio di denominazione e vengono trattate anche in modo unitario.

La sorgente sonora viene rappresentata nel modello come una lineare che irradia a 180° attorno alla strada. Le vie studiate sopportano elevati flussi di veicoli leggeri e furgoni, le velocità nel periodo diurno non sono molto elevate, le violazioni dei limiti di velocità sono ridotte, la notte invece la velocità dei mezzi è alta e conduce a violazioni dei limiti acustici più importanti.



*Localizzazione dei tratti stradali analizzati su aerofotogrammetrico*

Non sono state individuate zone che abbiano le caratteristiche delle aree quiete, secondo la definizione del decreto del 2017.

### **3) Autorità competente**

Sulla base al d.lgs.194/2005, i gestori di assi stradali che superano i 3.000.000 di veicoli all'anno, elaborano e trasmettono alla Regione competente ed al Ministero la mappatura acustica.

Pertanto, poiché il Comune di Como ha tali requisiti, si è proceduto in adempimento agli obblighi sopra menzionati con l'elaborazione dei presenti elaborati.

L'autorità è quindi il Sindaco pro tempore di Como.

Il referente è il dirigente del settore Ambiente del Comune, ing. **Ciro Di Bartolo**.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

### 4) Valori limite

La suddivisione delle 24 ore nei tre periodi giorno / sera / notte per le misure e valutazioni, non corrisponde alla definizione dei limiti acustici italiani, riferiti a giorno e notte. Di conseguenza, per valutare i superamenti, è necessario che si rielaborino i dati dei livelli sonori con i modelli matematici, per adeguarli agli indicatori  $L_{Aeq}$  diurno e  $L_{Aeq}$  notturno. I limiti sono definiti dalla normativa, sia nelle fasce di pertinenza acustica secondo il DPR 142/2004 e nella zonizzazione acustica nelle aree non coperte dalle fasce.

Tipo di strada (codice della strada)	Sottotipi ai fini acustici (secondo norme CNR1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica	Scuole, Ospedali, Case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)
A - Autostrada		100 m (fascia A)	50	40	70	60
		150 m (fascia B)	50	40	65	55
B - Extraurbana principale		100 m (fascia A)	50	40	70	60
		150 m (fascia B)	50	40	65	55
C - Extraurbana secondaria	C a (strade a carreggiate separate)	100 m (fascia A)	50	40	70	60
		150 m (fascia B)	50	40	65	55
	C b (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 m (fascia A)	50	40	70	60
		50 m (fascia B)	50	40	65	55
D - Urbana di scorrimento	D a (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100 m	50	40	70	60
	D b (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100 m	50	40	65	55
E - Urbana di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al DPCM 14/11/97, e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane così prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della Legge Quadro n. 447 del 26/10/95.			
F - Locale		30				

\* per le scuole vale il solo limite diurno

*Valori limite da applicare entro le fasce di pertinenza per infrastrutture stradali esistenti (D.P.R. 30/3/2004 n. 142)*

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

<i>Classe di destinazione d'uso del territorio</i>	<i>Periodo diurno (06.00-22.00)</i>	<i>Periodo notturno (22.00-06.00)</i>
Classe I - Aree particolarmente protette	50 dBA	40 dBA
Classe II - Aree destinate ad uso residenziale	55 dBA	45 dBA
Classe III - Aree di tipo misto	60 dBA	50 dBA
Classe IV - Aree di intensa attività umana	65 dBA	55 dBA
Classe V - Aree prevalentemente industriali	70 dBA	60 dBA
Classe VI - Aree esclusivamente industriali	70 dBA	70 dBA

*Tabella dei limiti massimi di immissione per le diverse aree (D.P.C.M. 14/11/97) per comuni con classificazione acustica*

Per tutte le strade sono previste le seguenti fasce di pertinenza acustica: Fascia unica di 100 m eccetto Via Borgo Vico (005), Viale Masia (021), Via Recchi (029), Viale Rosselli (031) e parte di Via Varesina (033). Fuori dalle fasce è valido il piano di zonizzazione acustica.

### 5) Sintesi dei risultati della mappatura acustica

La mappatura acustica, ha registrato i livelli sonori esistenti, utilizzando i due descrittori acustici Lden ed Lnight, così come richiesto dal d.lgs. 194/05. Di seguito è riportata una sintesi del monitoraggio dei livelli sonori.

<i>Codice identificativo sezione</i>	<i>Nome infrastruttura stradale</i>	<i>Lden 50-54</i>	<i>Lden 55-59</i>	<i>Lden 60-64</i>	<i>Lden 65-69</i>	<i>Lden 70-74</i>	<i>Lden &gt;75</i>
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	127	40	9	23	8	0
RD_IT_0100_002	Via Asiago	459	67	122	22	64	0
RD_IT_0100_003	Via Badone	20	57	32	55	43	0
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	1815	929	613	683	796	5
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	991	596	831	330	1027	35
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	308	316	231	879	6	0
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	116	81	37	155	49	0
RD_IT_0100_017	Via Grandi	63	163	105	65	114	445
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	273	173	542	73	164	109
RD_IT_0100_021	Viale Masia	139	51	53	197	61	160
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	1778	655	440	269	475	0
RD_IT_0100_025	Via Paoli	449	517	553	236	234	0
RD_IT_0100_027	Via Piave	375	27	236	53	48	0
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	505	316	262	328	259	47
RD_IT_0100_029	Via Recchi	256	116	75	35	125	62
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	783	618	481	19	165	196
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	193	191	143	47	206	140
RD_IT_0100_033	Via Varesina	1277	894	410	351	524	13

*Numero di abitanti incluso nelle diverse fasce di isolivello di Lden suddiviso per strada*

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

<b>Codice identificativo sezione</b>	<b>Nome infrastruttura stradale</b>	<b>Lnight 45-49</b>	<b>Lnight 50-54</b>	<b>Lnight 55-59</b>	<b>Lnight 60-64</b>	<b>Lnight 65-69</b>	<b>Lnight &gt;70</b>
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	36	19	8	23	0	0
RD_IT_0100_002	Via Asiago	383	69	77	44	26	0
RD_IT_0100_003	Via Badone	50	21	31	95	0	0
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	1463	954	361	1125	189	0
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	750	835	505	239	906	0
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	402	158	908	75	0	0
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	93	45	77	137	0	0
RD_IT_0100_017	Via Grandi	98	120	90	54	154	390
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	293	120	507	65	245	18
RD_IT_0100_021	Viale Masia	110	60	148	99	197	0
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	1549	466	393	319	276	0
RD_IT_0100_025	Via Paoli	577	321	456	206	161	0
RD_IT_0100_027	Via Piave	23	243	36	69	0	0
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	358	270	330	333	121	20
RD_IT_0100_029	Via Recchi	183	79	75	35	147	37
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	393	1000	66	118	259	0
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	147	190	129	129	116	140
RD_IT_0100_033	Via Varesina	901	740	353	446	265	0

*Numero di abitanti incluso nelle diverse fasce di isolivello di Lnight suddiviso per strada*

<b>Codice identificativo sezione</b>	<b>Nome infrastruttura stradale</b>	<b>Lden &gt;55</b>	<b>Lden &gt;65</b>	<b>Lden &gt;75</b>
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	0.01	0.01	0
RD_IT_0100_002	Via Asiago	0.45	0.17	0.04
RD_IT_0100_003	Via Badone	0.02	0.01	0
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	0.33	0.13	0
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	0.05	0.02	0
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	0.06	0.03	0
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	0.02	0.02	0
RD_IT_0100_017	Via Grandi	0.07	0.03	0.01
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	0.09	0.04	0.02
RD_IT_0100_021	Viale Masia	0.03	0.02	0.01
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	0.22	0.09	0.02
RD_IT_0100_025	Via Paoli	0.13	0.06	0.01
RD_IT_0100_027	Via Piave	0.03	0.01	0
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	0.23	0.1	0.02
RD_IT_0100_029	Via Recchi	0.03	0.02	0.01
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	0.07	0.03	0.01
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	0.03	0.02	0.01
RD_IT_0100_033	Via Varesina	0.38	0.13	0

*Dimensione delle aree in km<sup>2</sup> esposte alle diverse fasce di isolivello di Lden suddiviso per strada*

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

<b>Codice identificativo sezione</b>	<b>Nome infrastruttura stradale</b>	<b>Lden &gt;55</b>	<b>Lden &gt;65</b>	<b>Lden &gt;75</b>
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	79	31	0
RD_IT_0100_002	Via Asiago	276	87	0
RD_IT_0100_003	Via Badone	188	99	0
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	3025	1483	5
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	2819	1392	35
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	1432	885	0
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	321	204	0
RD_IT_0100_017	Via Grandi	893	624	445
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	1061	346	109
RD_IT_0100_021	Viale Masia	522	418	160
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	1839	745	0
RD_IT_0100_025	Via Paoli	1539	470	0
RD_IT_0100_027	Via Piave	364	100	0
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	1212	635	47
RD_IT_0100_029	Via Recchi	413	222	62
RD_IT_0100_030	Viale Roosvelt	1478	380	196
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	727	393	140
RD_IT_0100_033	Via Varesina	2193	888	13

*Numero di abitanti esposti alle diverse fasce di isolivello di Lden suddiviso per strada*

<b>Codice identificativo sezione</b>	<b>Nome infrastruttura stradale</b>	<b>Lden &gt;55</b>	<b>Lden &gt;65</b>	<b>Lden &gt;75</b>
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	17	6	0
RD_IT_0100_002	Via Asiago	40	18	0
RD_IT_0100_003	Via Badone	16	6	0
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	482	219	2
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	110	51	1
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	67	26	0
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	47	21	0
RD_IT_0100_017	Via Grandi	69	41	15
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	79	46	16
RD_IT_0100_021	Viale Masia	43	29	12
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	210	94	0
RD_IT_0100_025	Via Paoli	126	62	0
RD_IT_0100_027	Via Piave	28	13	0
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	209	108	8
RD_IT_0100_029	Via Recchi	48	22	5
RD_IT_0100_030	Viale Roosvelt	48	12	5
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	102	55	3
RD_IT_0100_033	Via Varesina	258	121	2

*Numero di abitazioni esposti alle diverse fasce di isolivello di Lden suddiviso per strada*

**6) Valutazione del numero stimato di persone esposte al rumore e individuazione delle criticità e delle persone esposte al rumore**

Ricapitolando le informazioni ottenute, per le aree individuate lungo i tratti stradali in esame, si riporta nella seguente tabella la ripartizione di tali dati in relazione ai superamenti dei limiti allo stato attuale, ovviamente senza alcun genere di mitigazione del rumore. La stima del numero degli esposti deriva dalla superficie calpestabile degli edifici residenziali, con una procedura indicata da Arpa Lombardia.

Codice identificativo sezione	Nome infrastruttura stradale	Numero di edifici e di persone fuori dai limiti nello scenario attuale	
		Edifici	Persone
RD_IT_0100_001-010-016-027-030	Via Ambrosoli-Via Castelnuovo-Via Giulio Cesare-Via Via Piave-Viale Roosevelt (parte sud)	132	1126
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	8	64
RD_IT_0100_002	Via Asiago	26	330
RD_IT_0100_003	Via Badone	28	315
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	292	1882
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	110	2677
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	44	399
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	26	233
RD_IT_0100_017	Via Grandi	84	773
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	61	745
RD_IT_0100_021	Viale Masia	21	628
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	111	796
RD_IT_0100_025	Via Paoli	116	1142
RD_IT_0100_027	Via Piave	21	148
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	146	914
RD_IT_0100_029	Via Recchi	72	542
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	118	1563
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	110	728
RD_IT_0100_033	Via Varesina	185	1556

Tabella dei superamenti nello scenario attuale

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Ai sensi dell'Allegato III della direttiva 2002/49/CE, è necessaria la determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale poiché le relazioni dell'OMS e un grande numero di ricerche europee, evidenziano effetti sulla salute di diversa entità e di diversa natura in relazione al rumore del traffico veicolare, ferroviario e degli aeromobili. In particolare, sono stati individuati i seguenti effetti nocivi: cardiopatia ischemica, ictus, ipertensione, diabete e altri disturbi metabolici, declino cognitivo dei bambini, declino della salute e del benessere mentale, disabilità uditiva, acufene, complicanze alla nascita.

La mappatura acustica ha permesso di valutare il numero di persone esposte al rumore dal complesso di sorgenti attive in ambito provinciale e contemplate nel d.lgs.194/2005, all'interno degli intervalli acustici definiti sulla base del decreto stesso.

L'esposizione della popolazione a situazioni di criticità, invece, è definibile attraverso la verifica dei livelli di rumore rispetto ai limiti di riferimento che si hanno nel passaggio ai descrittori acustici italiani.

Gli effetti nocivi che l'esposizione al rumore può causare sull'uomo dipendono dall'intensità, dalla frequenza e dalla durata nel tempo.

Gli effetti del rumore possono essere:

effetti uditivi: quando il rumore incide negativamente a carico dell'organo dell'udito; questi effetti si verificano per esposizione prolungate nel tempo a livelli di rumore elevati;

effetti extrauditivi: quando il rumore provoca insonnia, facile irritabilità, diminuzione della capacità di concentrazione sino a giungere ad una sindrome ansioso-depressiva, aumento della pressione arteriosa, difficoltà digestiva, gastriti od ulcere, alterazioni tiroidee, ecc.

In conseguenza di quanto sopra, in relazione allo studio acustico ai sensi del DM 29/11/2000 (strumento attuativo della legge 447/95), emergono situazioni di superamento dei limiti vigenti, divengono quindi necessari interventi di mitigazione.

Per la stima delle persone interessate dagli interventi di mitigazione è necessario attribuire il numero di residenti relativi ad ogni edificio.

Ma la norma afferma che il valore di livello sonoro più elevato rilevato a 4 metri da terra, caratterizza l'intero edificio. Gli affinamenti eventualmente necessari sono rinviati alla fase esecutiva. Quando si interviene sulle facciate di un edificio scolastico ad esempio, si

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

eseguono misure fonometriche interno esterno rispetto ad un'aula, si determina l'isolamento del serramento e si escludono dall'intervento le aule che si trovano sul lato opposto rispetto alla sorgente, gli uffici, i locali di servizio, le palestre.

Per calcolare il numero degli esposti, si è adottato un metodo che ha il pregio di essere applicabile in modo uniforme a tutti i comuni della Regione e si basa su informazioni omogenee, aggiornate e facilmente reperibili; il metodo scelto fornisce un numero di abitanti per metro quadrato, note le superfici ed il numero dei piani, si ottiene il numero dei residenti possibili. L'accuratezza di questo dato è uguale per tutti gli edifici, perciò l'eventuale errore di stima è distribuito su tutto il territorio indagato.

Partendo da queste premesse sono stati quindi ricavati i dati di confronto per valutare se esistono aree esposte a valori superiori ai limiti normativi.

### Effetti nocivi del rumore ambientale sulla salute.a

Per il rumore prodotto da traffico veicolare, ma anche ferroviario e di aeromobili, la Direttiva 2002/49/CE definisce i metodi di determinazione dei parametri di rischio relativo. Relative risk, RR, definito come rapporto tra la probabilità di occorrenza dell'effetto nocivo in una popolazione esposta a un dato livello di rumore ambientale e probabilità di occorrenza dell'effetto nocivo in una popolazione non esposta al rumore ambientale, e assoluto, absolute risk, AR, definito come occorrenza dell'effetto nocivo in una popolazione esposta a un dato livello di rumore ambientale, collegati ai seguenti effetti nocivi:

- cardiopatia ischemica (ischaemic heart disease, IHD), corrispondente ai codici da BA40 a BA6Z della classificazione internazionale ICD-11 dell'O.M.S.;
- fastidio forte (high annoyance, HA);
- disturbi gravi del sonno (high sleep disturbance, HSD).

A partire dai parametri RR e AR, la direttiva definisce quindi le formule da utilizzare per determinare la proporzione di popolazione esposta ai diversi effetti nocivi.

#### 6.1.1 Cardiopatia ischemica

L'effetto nocivo di cardiopatia ischemica viene quantificato unicamente per il rumore di tipo stradale, dal momento che la stessa direttiva certifica l'impossibilità di quantificare

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

il nesso tra altre tipologie di rumore (ferroviario e degli aeromobili) e tale patologia. Con riferimento al tasso di incidenza “i”, il calcolo del rischio relativo viene effettuato utilizzando le seguenti relazioni di dose-effetto:

$$RR_{IHD,i,road} = \begin{cases} e^{[(\ln(1.08)/10) \cdot (L_{den}-53)]} & \text{per } L_{den} \text{ superiore a } 53 \text{ dB} \\ 1 & \text{per } L_{den} \text{ pari o inferiore a } 53 \text{ dB} \end{cases}$$

(formula 3)

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:

$$PAF_{x,y} = \left( \frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y}-1)]}{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y}-1)] + 1} \right) \text{ (formula 10)}$$

dove:

- PAF<sub>x,y</sub> è la frazione attribuibile nella popolazione;
- la serie di bande di rumorosità j è costituita di bande individuali, la cui ampiezza massima è di 5 dB (nel presente Piano d'Azione sono state utilizzate le seguenti bande: <50 dB(A), 50- 54 dB(A), 55-59 dB(A), 60- 64 dB(A), 65-69 dB(A), 70-74 dB(A), >75 dB(A);
- p<sub>j</sub> 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 cardiopatia ischemica. Il valore di RR<sub>j,x,y</sub> è calcolato in applicazione di formula 3, utilizzando il valore centrale di ciascuna banda di rumorosità (ad esempio, 57.5 dB(A) per la banda 55-59 dB(A).

Il numero totale N di casi (individui interessati dall'effetto nocivo y; numero di casi attribuibili) dovuti alla sorgente x è dunque:

$$N_{x,y} = PAF_{x,y,i} \cdot I_y \cdot P \text{ (Formula 11)}$$

dove:

- PAF<sub>x,y,i</sub> è calcolato per l'incidenza i;
- I<sub>y</sub> 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; nel sito “Open data” di Regione Lombardia è disponibile il valore regionale pari a 0.569655 e datato 2017.

PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

- P è la popolazione totale della zona presa in considerazione (somma della popolazione nelle diverse bande di rumorosità).

Codice identificativo sezione	Nome infrastruttura stradale	N
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	371
RD_IT_0100_002	Via Asiago	967
RD_IT_0100_003	Via Badone	562
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	5152
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	3789
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	2823
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	1552
RD_IT_0100_017	Via Grandi	1348
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	1934
RD_IT_0100_021	Viale Masia	1230
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	3306
RD_IT_0100_025	Via Paoli	2738
RD_IT_0100_027	Via Piave	1065
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	2309
RD_IT_0100_029	Via Recchi	1453
RD_IT_0100_030	Viale Roosvelt	2101
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	995
RD_IT_0100_033	Via Varesina	4240

*Numero totale di esposti possibilmente soggetti a cardiopatia ischemica per ogni asse stradale analizzato*

6.1.2 Fastidio forte e gravi disturbi del sonno

Nel calcolare il rischio assoluto per quanto riguarda l'effetto nocivo di fastidio forte si

$$AR_{HA,road} = (78.9270 - 3.1162 * L_{den} + 0.0342 * L_{den}^2) / 100 \text{ (formula 4)}$$

utilizzano le seguenti relazioni dose-effetto per il rumore del traffico veicolare:

Nel calcolare il rischio assoluto per quanto riguarda l'effetto nocivo di disturbi gravi del sonno si utilizzano le seguenti relazioni dose-effetto:

$$AR_{HSD,road} = (19.4312 - 0.9336 * L_{night} + 0.0126 * L_{night}^2) / 100 \text{ (formula 7)}$$

Il numero totale N di individui interessati dall'effetto nocivo y (numero di casi attribuibili) dovuto alla sorgente di rumore x per ogni combinazione di sorgenti x (traffico veicolare, ferroviario o degli aeromobili) e per ogni effetto nocivo y (fastidio forte, disturbi gravi del sonno) è dunque:

$$N_{x,y} = \sum_j [n_j * AR_{j,x,y}] \text{ (formula 12)}$$

dove:

AR<sub>x,y</sub> è il rischio assoluto dell'effetto nocivo pertinente (fastidio forte, disturbi gravi del sonno) calcolato in applicazione delle formule indicate al punto 2 dell'Allegato 3, 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<sub>j</sub> è il numero di individui esposti alla j-esima banda di esposizione.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Codice identificativo sezione	Nome infrastruttura stradale	N ARha	N ARhsd
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	59	18
RD_IT_0100_002	Via Asiago	157	56
RD_IT_0100_003	Via Badone	97	32
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	935	384
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	764	337
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	481	174
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	258	78
RD_IT_0100_017	Via Grandi	318	138
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	365	147
RD_IT_0100_021	Viale Masia	235	91
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	588	244
RD_IT_0100_025	Via Paoli	483	185
RD_IT_0100_027	Via Piave	173	57
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	422	165
RD_IT_0100_029	Via Recchi	259	91
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	382	161
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	215	96
RD_IT_0100_033	Via Varesina	747	289

*Numero totale di casi possibilmente soggetti a fastidio forte e gravi disturbi del sonno per ogni asse stradale analizzato*

### **7) Resoconto delle consultazioni pubbliche**

Per ottemperare a quanto richiesto dall'articolo 8 del D. Lgs. 194/2005, comma 1, 2 e 3, relativamente all'informazione e alla consultazione al pubblico dei Piani d'Azione, il Comune di Como ha pubblicato sul proprio sito internet all'indirizzo [www.comune.como.it](http://www.comune.como.it) i documenti del Piano, per raccogliere le osservazioni dei cittadini.

Il materiale è stato consultabile per 45 giorni consecutivi, dal 7/03/2024 al 22/04/2024.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Le osservazioni potevano essere presentate all'Ufficio Protocollo del Comune di Como in Via Vittorio Emanuele II, 97 o tramite PEC all'indirizzo: [protocollo@comune.pec.como.it](mailto:protocollo@comune.pec.como.it).

I documenti caricati contenevano i concetti generali dell'inquinamento acustico, le procedure seguite nel monitoraggio e nella redazione dei Piani di Azione, oltre ad una sintesi della situazione attuale e quella a Piani di Azione realizzati, con una descrizione di massima degli interventi da realizzare.

Non sono state presentate osservazioni, perciò non viene effettuata alcuna modifica.

**8) Misure antirumore in atto, interventi pianificati per i successivi cinque anni, strategia a lungo termine.**

Le attività antirumore in atto, anche contenute nel Piano d'Azione 2018, riguardano le regolazioni del traffico, in coordinamento con il Piano della mobilità sostenibile, alcune aree con limitazione di velocità ma le strutture di controllo scontano la presenza di lunghi tempi di approvazione. Sintetizziamo gli interventi previsti nel 2018.

Via Napoleona, controllo della velocità.

Via Varesina, rifacimento fondo stradale e rotatoria.

Via Bellinzona, una zona 30 realizzata, riqualificazione della sede stradale, una rotatoria realizzata.

Viale Masia, pista ciclabile, ora in progetto.

Interventi sui serramenti di 7 scuole, non iniziato.

L'ordine di priorità degli interventi di mitigazione e risanamento è stabilito dal D.M.A. 29/11/2000 che stabilisce all'allegato 1 la procedura di calcolo per l'individuazione di un valore numerico dell'indice di priorità.

Nel caso di più infrastrutture concorrenti al superamento dei limiti, gli Enti di controllo terranno conto dell'esigenza d'esecuzione congiunta degli interventi in sede di definizione dell'ordine di priorità.

L'indice di priorità  $P$  definito dal decreto è dato da:

$$P = \sum R_i (L_i - L^*_i) \quad (I)$$

per  $(L_i - L^*_i) < 0$  si pone  $(L_i - L^*_i) = 0$

$R_i$  è un valore numerico così individuato:

- per gli ospedali, case di cura e di riposo è pari a 4 volte  $N_{pl}$  (totalità posti letto)
- per le scuole è pari a 3 volte  $N_a$  (totalità degli alunni)
- per gli altri ricettori è dato dal prodotto della superficie della sottoarea  $A_i$  per l'indice demografico statistico più aggiornato.

Si specifica che:

- come area  $A$  è intesa l'intera area acusticamente mappata in relazione ad ogni singola strada, ovvero l'area su cui si manifesta l'influenza di ogni singola strada

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

- come sottoaree  $A_i$  si intendono parti di area  $A$  alle quali abbinare un valore di esposizione al rumore per poterlo confrontare con i limiti; in base al grado di dettaglio dello studio, le aree  $A_i$  possono comprendere più edifici, fino ad arrivare a coincidere con un unico edificio; nel caso in esame, l'area  $A_i$  coincide con il singolo edificio.

-  $L_i$  è il livello continuo equivalente di pressione sonora nel periodo di riferimento, approssimato all'unità e determinato in conformità ai decreti applicativi della legge 447/1995, vale a dire ad 1 metro dalla facciata. Tale valore è riferito alla sottoarea  $A_i$  ed è ottenuto attribuendo ad ogni singolo edificio il valore valutato nel punto di maggiore criticità della facciata più esposta, tenendo conto che la variabilità del livello  $L_i$  all'interno di  $A_i$  deve essere non superiore a 3 dB(A). Il valore da inserire nella formula (I) è il valore centrale dell'intervallo.

-  $L^*_i$  è il valore limite di immissione del rumore per la sottoarea  $A_i$  è così individuato:

- a) pari al valore limite della zonizzazione acustica comunale se la sottoarea  $A_i$  è esterna alle fasce di pertinenza;
- b) pari al valore limite della fascia di pertinenza se la sottoarea  $A_i$  è interna alle fasce di pertinenza;
- c) pari al maggiore fra i valori limite di immissione previsti per le singole infrastrutture se la sottoarea  $A_i$  è interna ad una zona di sovrapposizione di due o più fasce di pertinenza;

L'indice di priorità all'interno dell'area  $A$  si otterrà in definitiva come conseguenza delle seguenti operazioni:

- la suddivisione dell'area  $A$  in sottoaree  $A_i$
- l'individuazione dei valori limite di immissione per le singole sottoaree  $A_i$
- la definizione dei valori numerici  $R_i$  per ciascuna sottoarea  $A_i$
- determinazione, tramite i decreti applicativi della legge 447/1995 del livello continuo equivalente di pressione sonora  $L_{Aeq}$ , per la sottoarea  $A_i$

Sui concetti, procedure e modalità indicati e previsti nell'allegato 1 del D.M.A. 29/11/2000 e sopra richiamati, è necessario effettuare alcune puntualizzazioni.

Come pare evidente  $R_i$  è un valore che rappresenta un numero equivalente di persone soggette all'inquinamento prodotto dal rumore dell'infrastruttura.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Pertanto per i recettori sensibili quali scuole e ospedali, tale valore è quello “reale” amplificato, mentre per gli altri ricettori è determinato in base a dati statistici.

In particolare l'indice demografico statistico più aggiornato indicato nell'allegato del decreto ministeriale potrebbe essere variamente interpretato.

Infatti esistono indici demografici su scala nazionale, regionale, provinciale, comunale. Sono stati adottati gli indici relativi ai metri quadri per persona forniti dai Comuni, ricavando di conseguenza per ogni piano di ogni edificio il numero di occupanti.

$L_i$  è il livello continuo equivalente nel periodo di riferimento mentre  $L^*_i$  è valore limite di immissione del rumore.

Per ogni edificio si è utilizzato il valore valutato nel punto di maggiore criticità della facciata più esposta.

Nel D.M. 29/11/2000 non è esplicitamente indicato quale sia il periodo di riferimento da considerare nella differenza ( $L_i - L^*_i$ ).

Infatti per ciascuna area ci si troverebbe di fronte a indici di priorità differenti se calcolati per il periodo diurno o notturno e ciò per molteplici evidenti ragioni come, ad esempio, il diverso livello di superamento del limite o edifici scolastici attivi esclusivamente nel solo periodo diurno.

Ne consegue la necessità di cercare di interpretare correttamente la legge.

È stato deciso di adottare, come indice unico per potere redigere una classifica di priorità degli interventi, il valore massimo tra i due indici diurno e notturno per ogni edificio.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

<i>Codice identificativo sezione</i>	<i>Nome infrastruttura stradale</i>	<i>Indice di priorità</i>
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	3993
RD_IT_0100_030	Viale Roosvelt	3763
RD_IT_0100_033	Via Varesina	3115
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	2696
RD_IT_0100_025	Via Paoli	2206
RD_IT_0100_001-010-016-027-030	Via Ambrosoli-Via Castelnuovo-Via Giulio Cesare-Via Via Piave-Viale Roosvelt (parte sud)	2108
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	1771
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	1569
RD_IT_0100_017	Via Grandi	1569
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	1190
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	913
RD_IT_0100_029	Via Recchi	748
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	696
RD_IT_0100_021	Viale Masia	628
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	502
RD_IT_0100_003	Via Badone	488
RD_IT_0100_002	Via Asiago	330
RD_IT_0100_027	Via Piave	148
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	64

*Tabella degli indici di priorità ordinata in ordine decrescente*

Gli interventi possono essere eseguiti sulla sorgente, lungo la via di propagazione, direttamente sul ricettore. Sulla sorgente non può significare la riduzione della quantità di veicoli, perché il dimezzamento dei flussi può portare una riduzione di soli 3 dB. Il metodo è anche impossibile perché non vi sono strade alternative a quelle testate a parità delle altre condizioni. La stesura di asfalto drenante, che al massimo può offrire una riduzione di 3 dB, è inefficace perché agisce solo quando la velocità di transito supera i 50 km/h ed in ambito urbano sarebbe un provvedimento paradossale, lo stesso vale per la stesa di asfalto con polverino di gomma. Rimane la possibilità di ridurre la velocità, provvedimento poco costoso e molto efficace. Si tenga conto che i radar contatraffico hanno trovato pochi superamenti del limite di velocità nel periodo diurno. La notte non vi sono più code o intasamenti ed i comportamenti dei guidatori producono fino al 75% dei transiti sopra il limite di velocità (via Paoli). Quindi i sistemi di controllo funzionano

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

egregiamente nel periodo notturno, proprio quando sono maggiori le immissioni sonore presso gli edifici residenziali.

Lungo la via di propagazione si possono teoricamente inserire delle barriere fonoisolanti ma esse non sono accettabili né funzionali in ambito urbano. Creano delle reclusioni degli edifici, limitazioni della vista e sono efficaci solo fino al 1° piano.

Intervenire sui ricettori significa sostituire i serramenti utilizzando il d.p.r. 142/04 che stabilisce il livello interno notturno di 45 dB(A) al centro della stanza come limite del risanamento per le residenze. Se il valore dell'immissione da traffico è inferiore, l'edificio si ritiene risanato.

È stata fatta la scelta di utilizzare due sistemi differenti per ricettori sensibili e per residenze, a causa delle loro peculiarità. Le scuole devono essere bonificate per il periodo diurno, quando le limitazioni della velocità di transito sono scarsamente efficaci, perciò si organizzerà la sostituzione dei serramenti nelle facciate critiche.

Per le residenze il periodo nel quale è prioritario ridurre le immissioni sonore è quello notturno, perché i danni maggiori, l'insorgenza di patologie, si verificano per eccessiva esposizione notturna e disturbi del sonno. I provvedimenti di limitazione delle velocità avranno una moderata efficacia di giorno e porteranno consistenti vantaggi nel periodo notturno.

Il profilo temporale è di fatto di 4 anni, la verifica dell'efficacia dei provvedimenti avverrà quando sarà eseguito il prossimo monitoraggio del rumore veicolare.

Le misure antirumore in atto sono regole per il traffico, tempi dei semafori, regolarizzazione dei flussi.

I provvedimenti in programma saranno i seguenti.

Installazione di n. autovelox per il controllo della velocità dei veicoli, efficace soprattutto nel periodo notturno. Ci si aspettano cambiamenti nel periodo diurno. Saranno installati nelle vie Innocenzo XI, Napoleona, Pasquale Paoli, Varesina, Bellinzona.

Per iniziare la bonifica degli edifici scolastici, il programma prevede la sostituzione di circa 800 mq di serramenti entro i prossimi 5 anni a partire dal 2025. Infatti preliminarmente devono essere organizzate l'analisi acustica sulle singole scuole e la procedura giuridicamente corretta per l'utilizzo del bonus fiscale per l'isolamento termico ed acustico. Si ricorda che il bonus fiscale può essere recuperato deducendolo dall'Irpef e, nel

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

caso del Comune ed altri Enti, dall'Ires. Si passerà poi alla parte di sostituzione degli infissi sulle facciate esposte di alcune scuole, seguendo l'indice di priorità derivato dal d.m. ambiente 29/11/2000.

Vie ed interventi previsti nel quinquennio.

Asse Innocenzo XI	Autoveloce o rallentamenti fisici	Serramenti su due scuole
Via Napoleona	Un autoveloce	
Via P Paoli	Un autoveloce	Serramenti su una scuola
Via Varesina	Un autoveloce	
Via per Lecco		Serramenti casa di riposo
Via Bellinzona	Un autoveloce	Serramenti su una scuola
Via Borgovico	Fluidificazione, rallentamenti	Studio serramenti per privati

- Asse via Innocenzo XI da Recchi e Masia fino a Roosevelt, Grandi: Cambio serramenti sulle due facciate esposte di una scuola. Installazione di un autoveloce.
- Via Napoleona: Installazione di un autoveloce.
- Via Pasquale Paoli: Installazione di un autoveloce. Cambio serramenti su facciata esposta di una scuola.

L'analisi dei livelli interni delle altre scuole coinvolte, permetterà di aggiungere gli altri edifici da risanare e/o togliere dalla lista quegli edifici nei quali il livello sonoro interno si dimostri inferiore ai 45 dB(A). Questa operazione sarà indicativamente la prima da realizzare per poter ridurre l'impegno finanziario. Per esperienza, noti i livelli sonori in facciata e le caratteristiche medie dei serramenti, ci si attende che la maggior parte delle scuole che saranno testate risultino entro i limiti acustici ex dpr 2004

Si riportano qui sotto gli interventi con le variazioni attese per i livelli sonori.

I valori di diminuzione tengono conto dell'insieme dei provvedimenti, compresa la campagna di guida dolce, poiché interventi che sembrano solo puntuali, nel tempo possono variare le abitudini di una parte dei guidatori.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Codice identificativo sezione	Nome infrastruttura stradale	Intervento	Attenuazione emissione stradale in dB		
			day	evening	night
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	Autovelox + serramenti	-1	-1	-3
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	Fluidificazione dei flussi e rallentamenti	-1	-1	-1
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	Autovelox + Pista ciclabile	-1,5	-1,5	-3
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	Autovelox	-1	-1	-3
RD_IT_0100_025	Via Paoli	Autovelox + serramenti	-1	-1	-3
RD_IT_0100_029	Via Recchi	Pista ciclabile	-0,5	-0,5	0
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	Pista ciclabile	0,5	-0,5	0
RD_IT_0100_033	Via Varesina	Autovelox	-1	-1	-3
RD_IT_0100_021	Viale Masia	Pista ciclabile	0	0	0
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	Pista ciclabile	0	0	0
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	Serramenti per RSA RSA	-	-	-

*Riassunto interventi di mitigazione del rumore*

### 8.1 Effetti nocivi del rumore ambientale da traffico sulla salute.

Per il rumore prodotto da traffico veicolare, ma anche ferroviario e di aeromobili, la Direttiva 2002/49/CE definisce i metodi di determinazione dei parametri di rischio relativo. Relative risk, RR, definito come rapporto tra la probabilità di occorrenza dell'effetto nocivo in una popolazione esposta a un dato livello di rumore ambientale e probabilità di occorrenza dell'effetto nocivo in una popolazione non esposta al rumore ambientale, e assoluto, absolute risk, AR, definito come occorrenza dell'effetto nocivo in una popolazione esposta a un dato livello di rumore ambientale, collegati ai seguenti effetti nocivi:

- cardiopatia ischemica (ischaemic heart disease, IHD), corrispondente ai codici da BA40 a BA6Z della classificazione internazionale ICD-11 dell'O.M.S.;
- fastidio forte (high annoyance, HA);
- disturbi gravi del sonno (high sleep disturbance, HSD).

A partire dai parametri RR e AR, la direttiva definisce quindi le formule da utilizzare per determinare la proporzione di popolazione esposta ai diversi effetti nocivi.

**Cardiopatía ischemica**

L'effetto nocivo di cardiopatía ischemica viene quantificato unicamente per il rumore di tipo stradale, dal momento che la stessa direttiva certifica l'impossibilità di quantificare il nesso tra altre tipologie di rumore (ferroviario e degli aeromobili) e tale patologia. Con riferimento al tasso di incidenza "i", il calcolo del rischio relativo viene effettuato utilizzando le seguenti relazioni di dose-effetto:

$$RR_{IHD,road} = \begin{cases} e^{[(\ln(1.08)/10) \cdot (L_{den} - 53)]} & \text{per } L_{den} \text{ superiore a } 53 \text{ dB} \\ 1 & \text{per } L_{den} \text{ pari o inferiore a } 53 \text{ dB} \end{cases}$$

(formula 3)

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 (cardiopatía ischemica) e l'incidenza i:

$$PAF_{x,y} = \left( \frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)]}{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)] + 1} \right) \text{ (formula 10)}$$

dove:

- PAF<sub>x,y</sub> è la frazione attribuibile nella popolazione;
- la serie di bande di rumorosità j è costituita di bande individuali, la cui ampiezza massima è di 5 dB (nel presente Piano d'Azione sono state utilizzate le seguenti bande: <50 dB(A), 50- 54 dB(A), 55-59 dB(A), 60- 64 dB(A), 65-69 dB(A), 70-74 dB(A), >75 dB(A);
- p<sub>j</sub> 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 cardiopatía ischemica. Il valore di RR<sub>j,x,y</sub> è calcolato in applicazione di formula 3, utilizzando il valore centrale di ciascuna banda di rumorosità (ad esempio, 57.5 dB(A) per la banda 55-59 dB(A).

Il numero totale N di casi (individui interessati dall'effetto nocivo y; numero di casi attribuibili) dovuti alla sorgente x è dunque:

$$N_{x,y} = PAF_{x,y,i} \cdot I_y \cdot P \text{ (Formula 11)}$$

dove:

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

- $PA_{x,y,i}$  è calcolato per l'incidenza  $i$ ;
- $I_y$  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; nel sito “Open data” di Regione Lombardia è disponibile il valore regionale pari a 0.569655 e datato 2017.
- $P$  è la popolazione totale della zona presa in considerazione (somma della popolazione nelle diverse bande di rumorosità).

PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Codice identificativo sezione	Nome infrastruttura stradale	N
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	371
RD_IT_0100_002	Via Asiago	967
RD_IT_0100_003	Via Badone	562
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	5152
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	3789
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	2823
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	1552
RD_IT_0100_017	Via Grandi	1348
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	1934
RD_IT_0100_021	Viale Masia	1230
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	3306
RD_IT_0100_025	Via Paoli	2738
RD_IT_0100_027	Via Piave	1065
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	2309
RD_IT_0100_029	Via Recchi	1453
RD_IT_0100_030	Viale Roosvelt	2101
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	995
RD_IT_0100_033	Via Varesina	4240

*Numero totale di esposti possibilmente soggetti a cardiopatia ischemica per ogni asse stradale analizzato*

## 8.2 Fastidio forte ed effetti sul sonno.

Nel calcolare il rischio assoluto per quanto riguarda l'effetto nocivo di fastidio forte si

$$AR_{HA,road} = (78.9270 - 3.1162 * L_{den} + 0.0342 * L_{den}^2) / 100 \text{ (formula 4)}$$

utilizzano le seguenti relazioni dose-effetto per il rumore del traffico veicolare:

Nel calcolare il rischio assoluto per quanto riguarda l'effetto nocivo di disturbi gravi del

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

sonno si utilizzano le seguenti relazioni dose-effetto:

$$AR_{HSD,road} = (19.4312 - 0.9336 * L_{night} + 0.0126 * L_{night}^2) / 100 \text{ (formula 7)}$$

Il numero totale N di individui interessati dall'effetto nocivo y (numero di casi attribuibili) dovuto alla sorgente di rumore x per ogni combinazione di sorgenti x (traffico veicolare, ferroviario o degli aeromobili) e per ogni effetto nocivo y (fastidio forte, disturbi gravi del sonno) è dunque:

dove:

$$N_{x,y} = \sum_j [n_j * AR_{j,x,y}] \text{ (formula 12)}$$

- $AR_{x,y}$  è il rischio assoluto dell'effetto nocivo pertinente (fastidio forte, disturbi gravi del sonno) calcolato in applicazione delle formule indicate al punto 2 dell'Allegato 3, 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.

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Codice identificativo sezione	Nome infrastruttura stradale	N ARha	N ARhsd
RD_IT_0100_001	Via Ambrosoli	59	18
RD_IT_0100_002	Via Asiago	157	56
RD_IT_0100_003	Via Badone	97	32
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	935	384
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	764	337
RD_IT_0100_010	Via Castelnuovo	481	174
RD_IT_0100_016	Via Giulio Cesare	258	78
RD_IT_0100_017	Via Grandi	318	138
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	365	147
RD_IT_0100_021	Viale Masia	235	91
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	588	244
RD_IT_0100_025	Via Paoli	483	185
RD_IT_0100_027	Via Piave	173	57
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	422	165
RD_IT_0100_029	Via Recchi	259	91
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	382	161
RD_IT_0100_031	Viale Rosselli	215	96
RD_IT_0100_033	Via Varesina	747	289

*Numero totale di casi possibilmente soggetti a fastidio forte e gravi disturbi del sonno per ogni asse stradale analizzato*

### **9) Informazioni di carattere finanziario**

La sezione riporta informazioni relative alle risorse stanziare o da stanziare per la realizzazione del Piano di Azione, l'analisi dei costi-benefici e dei costi-efficacia degli interventi previsti. Inoltre, è indicato il riferimento del soggetto responsabile.

Sulla base delle risultanze della mappatura acustica ai sensi del d.lgs. 194/2005, è stato possibile stimare il numero di persone che risiedono in edifici che, secondo i limiti

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

normativi di riferimento, sono soggetti a superamento, necessitando quindi di interventi mitigatori adeguati.

Queste informazioni sono risultate utili per effettuare il quadro finanziario, in cui individuare la relazione dei costi sostenuti sia con l'efficacia sia con il beneficio degli interventi eseguiti; per questo è necessario individuare da un lato la popolazione che potrebbe necessitare dal punto di vista normativo di tale intervento di mitigazione (costo/efficacia), dall'altro considerando anche la popolazione che ne beneficerebbe semplicemente per la sua vicinanza ai ricettori da mitigare, anche se non ne avessero necessità (costo/beneficio).

Complessivamente i provvedimenti di mitigazione del rumore sono: installazione di autovelox, inserimento di elementi fisici per la diminuzione della velocità, inserimento autovelox ed interventi puntuali con la sostituzione di serramenti.

La situazione è riassunta nella tabella riportata di seguito.

La procedura di analisi fonometrica dei livelli interni, nelle scuole e nella casa di riposo, sarà svolta nel 2024 e dovrà precedere gli interventi sui serramenti.

Il suo costo è stimato in € 60.000,00 una tantum.

A causa della non semplice e non breve procedura di approvazione per l'installazione degli autovelox, si può prevedere che i primi potranno essere operativi nel 2025. Si tratta in parte di quelli già previsti all'interno del Piano urbano della mobilità sostenibile e il cui iter burocratico è già in corso. Il costo di questi non viene qui indicato perché sarà a carico di altra procedura ed altra voce di bilancio.

Autovelox n. 2 a € 70.000/cad= € 140.000

Costo massimo per interventi sui serramenti in edifici scolastici: € 200.000/anno per 4 anni = € 800.000

Costi per interventi di rallentamento € 25.000 n.4 = € 100.000

Totale € 1.100.000

### **10) Valutazione dei risultati del Piano di Azione**

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

Si riportano le modalità utilizzate per la valutazione dei risultati attesi dal Piano di Azione, con riferimento, ad esempio, a campagne di monitoraggio, simulazioni modellistiche, ecc.

Per la valutazione dell'attuazione del Piano di azione si rimanda alle disposizioni contenute nel d.lgs. 194/2005 e nel D.M.A. 29/11/2000 in cui sono espresse le tempistiche degli interventi in funzione delle strategie di pianificazione economica – finanziaria dei singoli gestori che, per il caso specifico, rientrano nell'arco complessivo di 5 anni.

Per quanto riguarda le verifiche di alcuni risultati del Piano di azione, come i serramenti, si rimanda alle fasi di collaudo degli interventi, già previsti nello stesso DMA 29/11/2000, in cui è possibile verificare l'ottenimento dei livelli acustici ottimali rispetto ai valori limite di riferimento.

**PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05**

**11) Numero delle persone esposte che beneficiano di riduzioni**

Si riporta di seguito la previsione successiva all'attuazione dei piani di azione.

<b>Codice identificativo sezione</b>	<b>Nome infrastruttura stradale</b>	<b>Numero di edifici e di persone fuori dai limiti nello scenario successivo all'attuazione dei piani di azione</b>	
		<b>Edifici</b>	<b>Persone</b>
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	216	1591
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	101	2431
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	61	745
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	92	689
RD_IT_0100_025	Via Paoli	98	969
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	139	804
RD_IT_0100_029	Via Recchi	72	542
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	118	1563
RD_IT_0100_033	Via Varesina	134	1151

*Tabella dei superamenti nello scenario successivo all'attuazione dei piani di azione*

<b>Codice identificativo sezione</b>	<b>Nome infrastruttura stradale</b>	<b>Numero di edifici e di persone che rientrano nei limiti nello scenario successivo all'attuazione dei piani di azione</b>	
		<b>Edifici</b>	<b>Persone</b>
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	22	291
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	6	57
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	0	0
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	6	36
RD_IT_0100_025	Via Paoli	11	109
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	7	110
RD_IT_0100_029	Via Recchi	0	0
RD_IT_0100_030	Viale Roosevelt	0	0
RD_IT_0100_033	Via Varesina	17	405

*Tabella del rientro nei limiti nello scenario successivo all'attuazione dei piani di azione*

## PIANI D'AZIONE EX D.LGS. 194/05

<i>Codice identificativo sezione</i>	<i>Nome infrastruttura stradale</i>	<i>Numero di edifici e di persone che beneficiano della riduzione dei livelli di rumore immessi dovuta all'attuazione dei piani di azione</i>	
		<i>Edifici</i>	<i>Persone</i>
RD_IT_0100_004	Via Bellinzona	1463	8395
RD_IT_0100_005	Via Borgo Vico	336	6120
RD_IT_0100_018	Viale Innocenzo XI	287	2687
RD_IT_0100_023	Via Napoleona	507	3823
RD_IT_0100_025	Via Paoli	457	4264
RD_IT_0100_028	Via Provinciale per Lecco	7	110
RD_IT_0100_029	Via Recchi	215	1428
RD_IT_0100_030	Viale Roosvelt	372	3368
RD_IT_0100_033	Via Varesina	860	6722

*Tabella del beneficio acustico dovuto all'attuazione dei piani di azione*

Si chiarisce che si tratta di valori medi, non immediatamente trasferibili sul singolo edificio. Ad esempio la distanza da un autovelox modifica la velocità di transito e perciò le emissioni sonore, soprattutto nell'intorno dell'apparecchio.