

OGGETTO: Interpellanza del Gruppo “Memoria e futuro” sulla tutela dall’inquinamento acustico della zona litoranea Vado ponente-Porto Vado.

Il documento di zonizzazione acustica va redatto secondo i dettami della L.447/95, ma anche secondo le indicazioni tecniche della DGR. 1585 del 23/12/1999 avente ad oggetto *“Deliberazione della Giunta regionale n. 1585 del 23.12.1999 “Definizione dei criteri per la classificazione acustica e per la predisposizione e adozione dei piani comunali di risanamento acustico - Soppressione artt. 17 e 18 delle disposizioni approvate con DGR 1977 del 16.6.1995.”*

Si fa riferimento, in particolare, a tre “passaggi” di questa norma tecnica per riscontrare quanto proposto nella interpellanza in oggetto:

All’art. 1 commi 1 e 2, la DGR. 1585/1999 prevede che i *Comuni procedano alla classificazione acustica del territorio avendo come **criterio di base per la individuazione e la classificazione delle differenti zone acustiche del territorio le condizioni prevalenti di effettiva fruizione del territorio stesso, tenendo per quanto possibile conto delle destinazioni del Piano Urbanistico Comunale o degli strumenti urbanistici generali e delle eventuali variazioni di questi.***

La zona in questione segnalata nella interpellanza è stata classificata in classe V perché considerata **area prevalentemente industriale**. La normativa in materia prevede che rientrino in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

La semplice demolizione del nastro trasportatore “TRV” non modifica in alcun modo la vocazione dell’area.

La modifica richiesta dalla Provincia all’atto di approvazione della zonizzazione, formalizzatosi poi con DCC 50/2001, fu piuttosto, ed è tuttora, da individuarsi nelle previsioni di cui all’art. 3 e 4 della DGR. 1585/1999, laddove viene chiaramente indicato che *...omissis... in genere, si devono evitare **microsuddivisioni** e rendere coerente la delimitazione delle varie zone secondo la prevalente tipologia del territorio; va tenuto conto peraltro che una eccessiva semplificazione potrebbe portare ad aggregazioni troppo vaste e poco rappresentative (art3. Lett. A) c.5) . E’ inoltre da evitare l'accostamento di zone con differenze di limite assoluto diurno di rumore superiori a 5 dBA (art. 4 c.1).*

Fatte queste considerazioni, si precisa che la demolizione del nastro non può portare ad una rivisitazione della zonizzazione perché determinerebbe una microsuddivisione di un’area in classe V che verrebbe “tagliata” da una micro-zona in classe IV. Ciò non avrebbe alcun senso tecnico perché il rumore non si trasmette per linee rette tracciate a tavolino. Il senso della norma tecnica citata è quello di uniformare il più possibile le aree non determinando insenature o angoli troppo spigolosi.

Si rammenta, infine, che il regolamento di esecuzione previsto dall’art. 11 c.1 della L.447/95 relativo alla disciplina dell’inquinamento acustico avente origine dal traffico marittimo (il famoso “decreto porti”) non è ancora stato emanato. L’unica cosa certa è che le portuali sono state inserite tra le infrastrutture di trasporto per le quali, ai sensi del d.P.C.M. 14/11/97 artt. 3, 4, 5, 6.3, non valgono né i limiti differenziali, né i limiti assoluti all’interno delle rispettive fasce di pertinenza, intese come aree di esenzione dai limiti di zonizzazione da parte di dette infrastrutture. In attesa di tale decreto la zonizzazione acustica comunale sopravvive, ma non è “imputabile” alle infrastrutture portuali, ma certo non può non tenere in considerazione che l’area oggetto dell’interpellanza si trovi quale “cuscinetto” tra una zona in classe VI “aree esclusivamente industriali” ed una strada statale da inserire in classe IV ai sensi della DGR. 1585 (art. 3l.c) c.3)