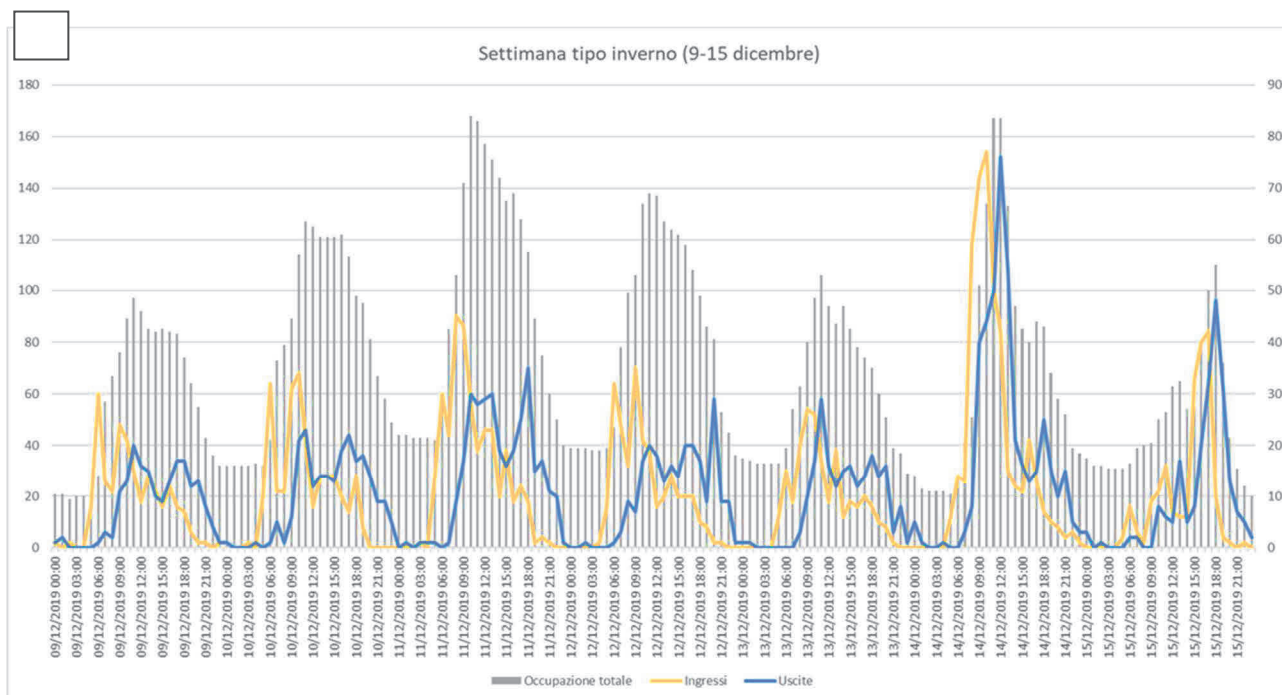


Flussi di traffico specificamente imputabili al parcheggio (assetto attuale)

La ricostruzione dei flussi di traffico specificamente imputabili al parcheggio nel suo assetto attuale (168 stalli auto, inclusi 6 stalli auto esterni per disabili) è stata effettuata attraverso l’analisi dei dati di frequentazione dello stesso (ingressi, uscite, occupazione totale) messi a disposizione dal gestore (Metropark) per il presente studio; in particolare, sono stati considerati i dati di rilevazione effettuati in continuo durante una settimana tipo sia in periodo invernale (9-15 Dicembre 2019; vedi Figura 13 riquadro A) sia in periodo estivo (15-21 Luglio 2019; vedi Figura 13 riquadro B).



ambientale

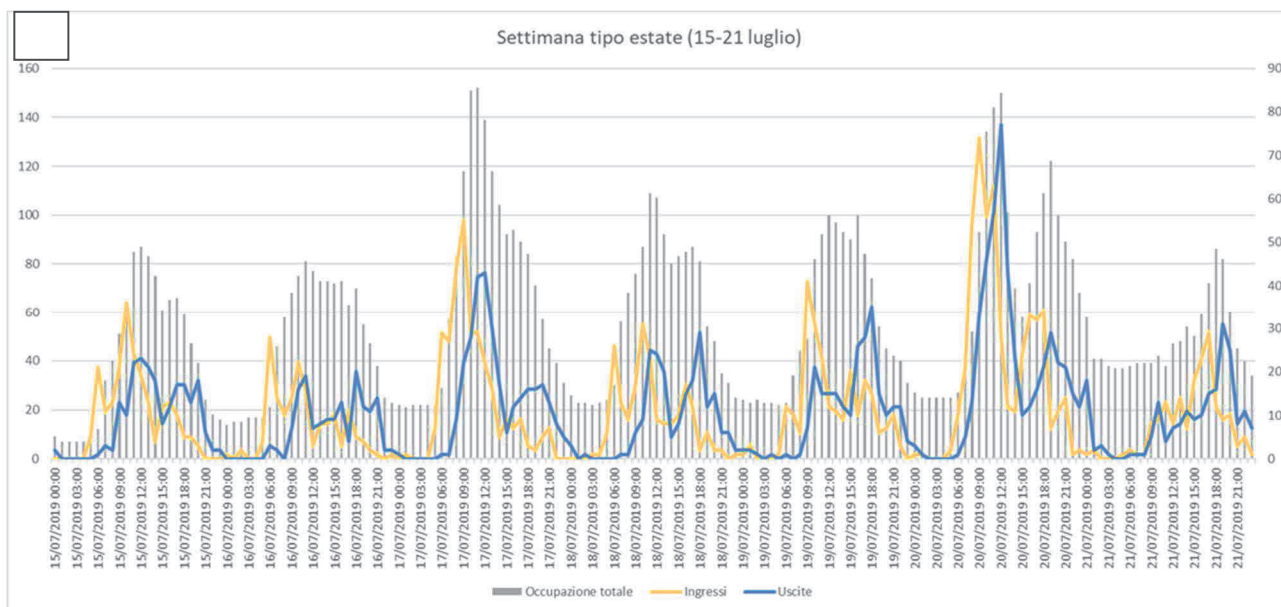


Figura 13- Parametri di frequentazione del parcheggio nel suo assetto attuale

Dalla disamina dei dati disponibili, si è ricavato quanto segue:

- l'occupazione totale media varia tra le 70 auto (periodo invernale) e le 55 auto (periodo estivo). In periodo invernale è raggiunta sporadicamente l'occupazione massima (168 posti auto) in fascia AM (08:00-12:00), sia in periodo infrasettimanale standard (lunedì-venerdì) sia durante la giornata di picco veicolare del fine settimana (sabato); in periodo estivo si registra episodicamente il raggiungimento del 90% circa della capacità massima (pari a ~150 auto) in fascia giornaliera antimeridiana (08:00-12:00), sia in periodo infrasettimanale standard (lunedì-venerdì) sia durante la giornata di picco veicolare del fine settimana (sabato);
- i flussi orari medi in ingresso/uscita al/dal parcheggio sono dell'ordine dei 10 veicoli/ora, sia in periodo invernale sia in periodo estivo. I flussi orari massimi in ingresso/uscita al/dal parcheggio sono ~75 veicoli/ora e si registrano (sia in periodo invernale sia in periodo estivo) durante la fascia giornaliera antimeridiana (08:00-12:00).

*ambientale*

Relativamente agli itinerari dei flussi veicolari in ingresso/uscita al/dal parcheggio, dalle osservazioni condotte in sito si è desunto quanto segue:

- **FLUSSI IN INGRESSO:**
  - ½ in entrata da via Roma ramo Ovest;
  - ½ in entrata da via Roma ramo Est;
- **FLUSSI IN USCITA:**
  - ~45% in uscita verso via Roma ramo Ovest;
  - ~45% in uscita verso via Roma ramo Est;
  - ~10% in uscita verso via Clementini.

***Stima dei flussi di traffico attesi nello scenario di progetto***

*Considerazioni introduttive generali*

Come già illustrato in premessa al presente documento, il progetto di ampliamento dell'attuale parcheggio Metropark P1 al servizio della stazione ferroviaria di Rimini (168 posti auto) è articolato in due fasi successive:

- realizzazione del nuovo parcheggio P2 (143 posti auto) in posizione fronti stante al parcheggio esistente, sul lato opposto del corsello di accesso che si innesta sulla rotatoria Largo Martiri d'Ungheria (intersezione via Roma/via Clementini/corsello di accesso al parcheggio esistente); l'intervento porterà ad una capacità di parcheggio complessiva (P1+P2) ~310 stalli auto;
- ampliamento del nuovo parcheggio P2 (arrivando a 331 posti auto complessivi, contro i 143 previsti in prima fase) in diretta adiacenza allo stesso (lato est); come già evidenziato, l'estensione del parcheggio è chiamata a bilanciare la futura perdita di capacità di parcheggio dell'attuale piazzale nello stato previsionale a regime, quando l'attuale parcheggio P1 sarà dismesso nell'ambito del progetto di riqualificazione della piazza della stazione.

ambientale

Fase 1: realizzazione del parcheggio P2

La prima fase prevede la realizzazione del parcheggio P2 (143 posti auto), congiuntamente al mantenimento in funzione dell'attuale parcheggio P1 (168 posti auto); l'intervento (v. Figura 14) comporta, dunque, il sostanziale raddoppio dell'attuale capacità di parcheggio.

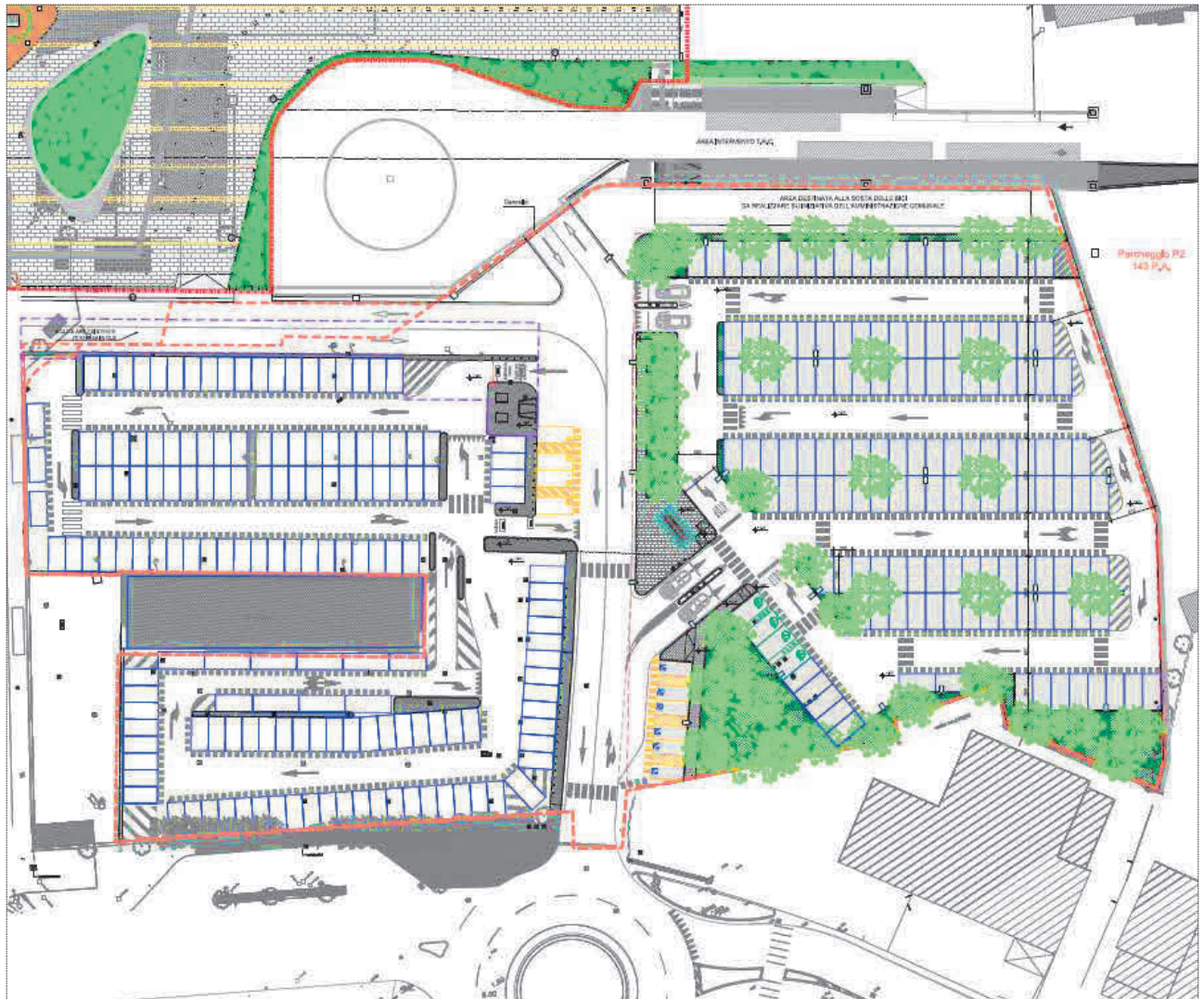


Figura 14- Fase 1: lay-out del parcheggio

Scopo primario del progetto è quello di colmare l'attuale deficit di spazi di sosta nell'intorno della stazione, che si traduce sovente in posteggi non regolamentati, non ordinati e/o irregolari; dunque non ci si attende, a valle della realizzazione del parcheggio, un



*ambientale*

incremento dei flussi veicolari che già attualmente gravitano sulla porzione di rete interessata, bensì una loro razionalizzazione con conseguente sensibile riduzione degli attuali flussi veicolari parassiti ingenerati dalle auto in ricerca di parcheggio nell'intorno della stazione.

Gli unici incrementi localizzati di flussi veicolari sono attesi in corrispondenza della rotatoria Largo Martiri d'Ungheria e, in particolare, del corsello veicolare di accesso al parcheggio P1 (e, a progetto realizzato, anche al parcheggio P2). Come già illustrato nel paragrafo "Flussi di traffico specificamente imputabili al parcheggio (assetto attuale)" i flussi massimi in ingresso/uscita sono attualmente dell'ordine dei 75 veicoli/ora e si verificano in fascia di oraria punta AM; si può prudenzialmente assumere, a valle della realizzazione del parcheggio P2, un raddoppio di tali flussi conseguenti al raddoppio della capacità di parcheggio.

In ragione di quanto appena esposto e delle dinamiche dei flussi locali da/per il parcheggio illustrate al paragrafo "Flussi di traffico specificamente imputabili al parcheggio (assetto attuale)", relativamente alla rotatoria Largo Martiri d'Ungheria si ricava quanto segue:

- i flussi attuali in ingresso al nodo (fascia oraria di punta AM 07:30-08:30), sono stimabili nell'ordine dei 2350 veicoli totali/ora (vedi Figura 15, riquadro A);
- i locali flussi di previsione (con realizzazione del parcheggio P2) in ingresso al nodo (fascia oraria di punta AM 07:30-08:30), sono stimabili nell'ordine dei 2500 veicoli totali/ora (vedi Figura 15, riquadro B). Si evidenzia come tale stima sia fortemente cautelativa, non tenendo conto della prevedibile riduzione nello scenario di progetto degli attuali spostamenti locali parassiti ingenerati dalle auto in cerca di parcheggio in zona stazione in un contesto di deficit di stalli di sosta.

In merito all'incremento locale dei flussi atteso nello scenario di progetto, si osserva che esso è limitato al 3% dei flussi attuali in ingresso al nodo e, dunque, non è destinato a determinare apprezzabili variazioni dell'attuale livello prestazionale del nodo, che risulta generalmente adeguato.

ambientale



Figura 15- Carichi veicolari sulla rotatoria di accesso: raffronto stato attuale/stato di progetto

### Fase 2: ampliamento del parcheggio P2

La seconda fase del progetto (vedi Figura 3) prevede l'ampliamento del nuovo parcheggio P2 (arrivando a 331 posti auto complessivi, contro i 143 previsti in prima fase) in diretta adiacenza allo stesso (lato est); come già puntualizzato, l'estensione del parcheggio è chiamata a bilanciare la futura perdita di capacità di parcheggio dell'attuale piazzale nello stato previsionale a regime, quando l'attuale parcheggio P1 sarà dismesso nell'ambito del progetto di riqualificazione della piazza della stazione.

A regime dunque, con la riqualificazione del piazzale antistante la stazione con conseguente dismissione dell'attuale parcheggio P1 e l'assolvimento delle funzioni di parcheggio demandate al parcheggio P2 esteso (331 posti auto), si prevede il mantenimento di una offerta di sosta sostanzialmente simile a quella prevista in Fase 1 (parcheggio P1 168 stalli + parcheggio P2 143 stalli, per complessivi ~310 stalli); l'intervento previsto in Fase 2, dunque, non è destinato ad apportare effetti sulla rete (rispetto allo stato attuale) diversi da quelli già descritti nel paragrafo precedente per la Fase 1.

## INQUINAMENTO ACUSTICO

Questo inquadramento delle condizioni di traffico e di inquinamento è comune alle componenti rumore ed atmosfera.

In questo periodo, stante la situazione di cantierizzazione dell'area, rispetto ai dati di traffico forniti dal Comune di Rimini, la situazione è pesantemente peggiorata, in particolare nel tratto di Via Roma tra le rotonde di Largo martiri d'Ungheria e quella in corrispondenza di Via bastioni orientali, dove il traffico è quasi raddoppiato.

La causa appare essere il traffico proveniente dal centro città percorrente Via Clementini.

Il traffico pesante, essenzialmente autobus del servizio pubblico locale, è risultato pari al 3%, nelle simulazioni è stato inserito cautelativamente un valore pari al 5%.

Il dato fondamentale ricavato dai rilievi effettuati e riportati assieme ai risultati delle misure nel capitolo ad esse dedicato, è che i flussi di traffico non risentono assolutamente della condizione "giorno di mercato", che è rappresentato dal mercoledì e dal sabato, segno che la presenza del mercato non influenza i traffici davanti la stazione e lungo Viale Roma.

Ciò che invece è immediatamente evidente è, nei giorni di mercato (mercoledì 29 gennaio), la grande quantità di veicoli in sosta irregolare lungo le strade che occupano qualsiasi spazio pubblico o privato ai bordi delle strade compresi gli accessi ai distributori di benzina.

Davanti alla stazione, soprattutto nei giorni di fiera (lunedì 20 gennaio) c'è un via vai continuo di macchine che accostano per scaricare o caricare persone, talvolta senza neanche accostare, ma semplicemente fermando la macchina al centro della strada bloccando il traffico, talvolta invece occupando i posti riservati agli autobus. La presenza di queste vetture alla ricerca di una sosta selvaggia spesso finisce per causare ingorghi stradali che durano a lungo.

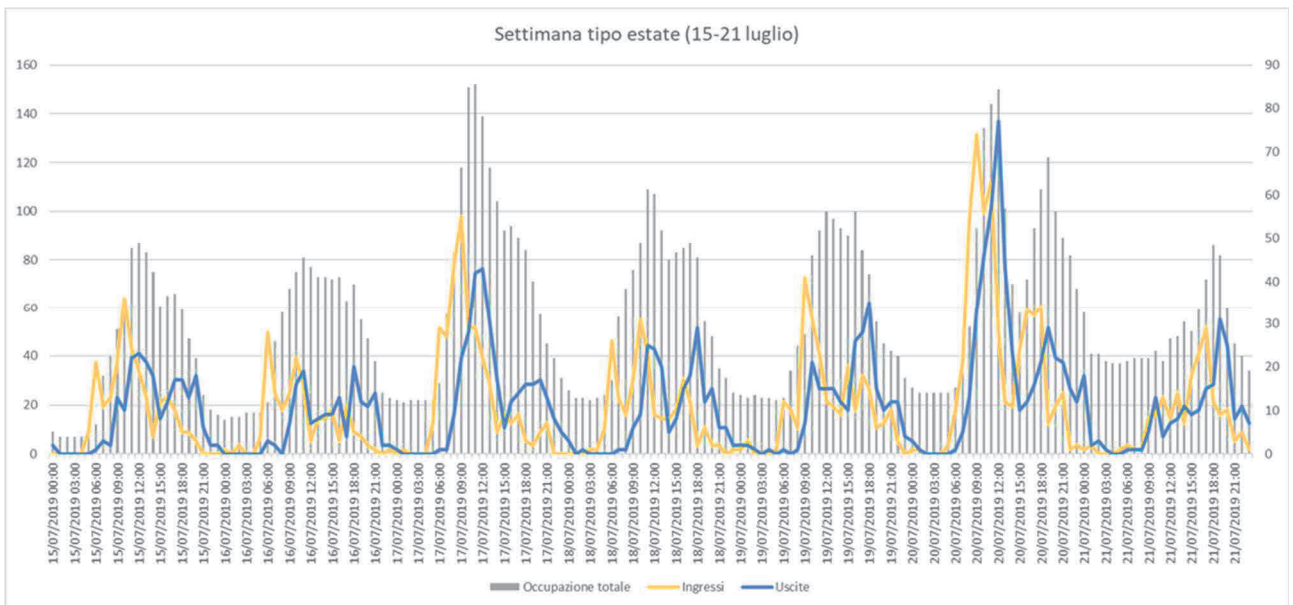
Si è potuto constatare che la presenza di attività in fiera ha influenzato pesantemente i flussi di traffico ed il problema delle fermate irregolari davanti alla stazione; questo problema non si è riproposto nel giorno di mercato, nel giorno "normale" di controllo (lunedì 3 febbraio).

Per quanto riguarda le tempistiche è risultato che l'ora di punta della chiusura del mercato è praticamente inavvertibile all'uscita del posteggio, segno che le uscite sono estremamente diluite nel tempo.

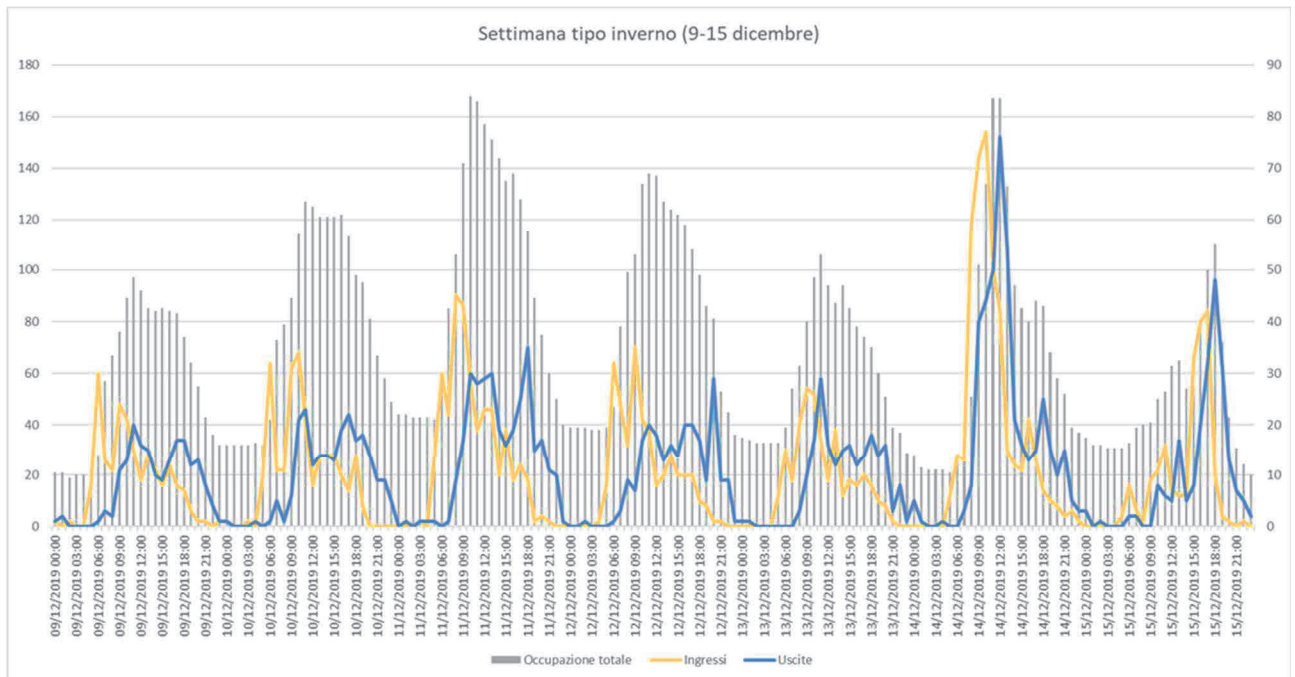
ambientale

La situazione dell'ingresso al posteggio attualmente in esercizio ha invece evidenziato che mentre il posteggio nei giorni normali è pieno al 50% della sua attuale capacità, 160 vetture, nei giorni di mercato a metà della mattina risulta completamente pieno con diversi minuti di attesa per i veicoli che tentano di entrare, prima di ottenere l'accesso; contemporaneamente sono stati osservati diversi veicoli che non trovando immediato accesso al posteggio hanno effettuato una conversione ad U uscendo.

I flussi orari consegnati dalla società Metropark relativi a due settimane, una estiva ed una di traffico di punta natalizio hanno evidenziato la stessa situazione dei sopralluoghi.







Il traffico medio durante il giorno è di circa 20 macchine / ora, nelle ore di punta dei giorni di mercato arriva per un'ora al mattino, abbastanza tardi, tra le 8 e le 9, alle 80 macchine l'ora in ingresso, valore simile a quello raggiunto per due ore tra le 11 e le 12, anche se più distribuito, dai veicoli in uscita. Nelle restanti ore il traffico non presenta alterazioni rispetto a quello dei giorni normali.

Un sopralluogo in ore serali (mercoledì 5 febbraio), alle 21.15 circa ha evidenziato un discreto numero di pendolari che sono usciti dal posteggio subito dopo l'arrivo di un treno a lunga percorrenza tipo "Frecciabianca".

L'esame delle presenze evidenzia la presenza di un discreto numero di permanenze notturne, differenti a seconda del periodo dell'anno, ma costanti durante tutta la settimana ad eccezione della notte tra sabato e domenica che vede le presenze notturne all'incirca raddoppiate. Il numero di queste presenze va da 20 a 40 auto. La costanza del valore durante la settimana indica che è una tendenza costante, probabilmente turnisti o residenti.

I dati precedentemente elencati hanno condotto alla realizzazione del modello di esercizio per il parcheggio da introdurre nelle simulazioni acustiche ed atmosferiche.

La procedura seguita è la seguente: partendo dal valore dei veicoli in ingresso ed in uscita, con un flusso costante di circa 20 veicoli / ora si è stabilito un totale di  $20 \times 16 = 320$  veicoli che accedono e che escono al giorno.

*ambientale*

La presenza di un accesso concentrato al mattino preso di pendolari che poi restano tutto il giorno dimezza praticamente il parcheggio, come è immediatamente verificabile dal fatto che l'occupazione sale a circa 80 macchine e poi resta costante tutto il giorno.

La costanza degli accessi senza un aumento dei posti in sosta occupati significa che il resto degli utenti è del tipo kiss & ride, con soste ridotte a pochi minuti, la cui alternanza lascia pressoché inalterato il totale dei posti occupati.

Da queste considerazioni nasce il calcolo effettuato per dimensionare il traffico nel posteggio:

1 X 80 sono le rotazioni giornaliere dei posti occupati dai pendolari, 4 X 80 sono le rotazioni dei rimanenti posti utilizzati per le soste brevi, quindi il totale dei movimenti giornalieri è di 400.

I movimenti orari medi risultano, considerando i movimenti tutti contenuti nel tempo di riferimento diurno,  $400 / 16$ , cioè 25. Questi spalmati su tutti i 160 posti del parcheggio danno circa 0,16 rotazioni l'ora per posto auto.

Il flusso nel percorso d'accesso è stato posto uguale a 20 veicoli l'ora per tutto il tempo di riferimento diurno.

Per quanto riguarda il giorno di mercato, si è visto che l'accesso e l'uscita assommano a circa 80 veicoli l'ora, e che tale flusso riempie il parcheggio per la durata del mercato, poi decresce lentamente.

Il giorno del sopralluogo, a metà della mattinata, il parcheggio aveva esaurito completamente la sua capienza, e la situazione è rimasta tale a lungo, di fatto impedendo l'accesso ai veicoli intenzionati a effettuare il kiss & ride per tutta la mattina, contribuendo così alla "fermata selvaggia" nelle aree circostanti.

Per quanto riguarda i flussi, atteso che il traffico dei pendolari dimezza la capienza del parcheggio, il flusso di 80 macchine l'ora registrato riempie il parcheggio in un'ora, lo stesso tempo è poi quello in cui avviene lo svuotamento a fine mercato, per cui è stato possibile verificare quale è l'impatto massimo del parcheggio e calcolarlo in 0,5 rotazioni ora per posto auto, con un flusso di 80 veicoli l'ora sul percorso d'accesso.

Da queste considerazioni discende la previsione di ciò che accadrà al termine del riassetto dell'area con la realizzazione del nuovo parcheggio P2 + P3.

*ambientale*

La dismissione dell'attuale area di parcheggio porterà al termine dell'attività al raddoppio dei posti disponibili per la sosta. Tale aumento però non risulterà in un aumento dell'offerta nell'area, in quanto il Comune di Rimini ha intenzione di risistemare l'area di Viale Nazario Sauro, di fatto eliminando un certo numero di posti auto, tra "veri" e di fortuna, al momento non quantificabile con esattezza, ma comunque nutrito, e contemporaneamente di creare una corsia protetta per i mezzi pubblici sul lato stazione del viale, di fatto impedendo gran parte della sosta selvaggia che adesso utilizza questa area.

Pertanto al momento si può escludere che il parcheggio nei giorni normali operi da attrattore di ulteriore traffico per il semplice fatto che già adesso è pieno per metà e che ciò è una costante da almeno un anno.

Nei giorni di mercato il suo effetto sarà quello di offrire, nelle ore della mattinata, quel polmone di posti auto necessari a far sì che non ci sia attesa di entrare nel parcheggio per chi desidera andare al mercato, e non manchi del tutto la possibilità di sostare regolarmente per chi desidera effettuare il kiss & ride, cosa che attualmente costringe gli utenti di questo tipo alla sosta selvaggia in spazi di fortuna.

Pertanto visto che l'aumento complessivo dei posti disponibili sarà marginale, sicuramente inferiore al raddoppio teorico, si è deciso di considerare per i flussi dello scenario post operam uno schema identico a quello ante operam, utilizzando in una attitudine conservativa, lo stesso numero di rotazioni per posto auto in un posteggio raddoppiato.

***Identificazione dei ricettori impattati***

L'area presa in esame per il presente studio, comune alle componenti rumore ed atmosfera, è stata concordata con la U. O. Qualità Ambientale del Comune di Rimini; lo scopo è stato quello di valutare il possibile impatto del parcheggio su alcuni edifici scolastici circostanti e su un gruppo di edifici abitativi posti in classe terza, situati oltre il sovrappasso ciclo pedonale Ugolini.

I ricettori sensibili potenzialmente impattati dalla realizzazione del parcheggio e di cui il presente screening vuole indagare la sensibilità alla componente rumore sono situati in gran parte in direzione sud ovest.

Nel sedime dell'anfiteatro romano, costituito da un complesso scolastico realizzato in cassette di legno ad un piano, si trova il centro Educativo Italo-Svizzero e, subito alle sue

*ambientale*

spalle, su Via Vezia – L.go Gramsci, un complesso scolastico realizzato in cemento armato a due piani, la scuola secondaria Panzini.

Questi edifici sono tutti riparati acusticamente dalla presenza delle strutture dell’anfiteatro che riducono grandemente l’impatto del rumore del traffico proveniente da Via Roma.

In direzione nord, su Via Alessandro Gambalunga è presente un ulteriore complesso scolastico, costituito da scuola per l’infanzia e scuola primaria, e infine in corrispondenza dell’incrocio tra Via Gambalunga e Via Roma è presente un polo della Casa di riposo S. Francesco.

Il complesso scolastico di Via Gambalunga presso il quale è stata effettuata una misura fonometrica sul confine delle pertinenze è impattato dal rumore proveniente da P.le Cesare Battisti, dove stazionano e riscaldano i motori gli autobus urbani, e dalla retrostante linea ferroviaria. La forma dell’edificio, comunque con la palestra sporgente rispetto al corpo principale permette di ritenere che il disturbo proveniente dal viale sia limitato, in quanto la palestra opera come schermatura acustica della facciata principale del retrostante edificio, che resta comunque esposto sul lato corto e sul lato posteriore.

ambientale

Riferimenti normativi

- L. 26 ottobre 1995 n.447: “Legge quadro sull’inquinamento acustico”
- D.P.C.M. 14 novembre 1997: “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”
- D.M. 16 marzo 1998: “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell’inquinamento acustico”
- D.P.R. 18 Novembre 1998 n. 459: “Regolamento recante norme di esecuzione dell’articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n° 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario”
- D. Min. Amb. 29 novembre 2000 “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”.
- D.P.R. 30 marzo 2004 n.142 “Regolamento recante 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”.

Legge 26 Ottobre 1995 n.447

La legge quadro sull’inquinamento acustico, denominata Legge 26 ottobre 1995, n° 447, è la prima legge sul rumore emessa in Italia su iniziativa nazionale, senza il dover aderire ad un direttiva della Unione Europea.

Stabilisce in primo luogo le competenze dei vari organi della pubblica amministrazione (Stato, Regioni, Comuni) e, tra gli altri, affronta il problema del trasporto pubblico e privato, da sempre escluso dalle varie legislazioni succedutesi negli anni.

Fissa la figura del tecnico competente, dispone la creazione di un albo nazionale e fissa il principio della separazione delle attività: chi effettua i controlli non può anche svolgere le attività sulle quali deve essere effettuato il controllo.

Lo stato di attuazione dei decreti attuativi è il seguente:

1. D. Min. Ambiente 11/12/1996 “Applicazione del criteri differenziale per gli impianti di ciclo continuo”
2. D.P.C.M. 18/9/1997: “Determinazione dei requisiti delle sorgenti sonore nei luoghi di intrattenimento danzante”
3. D. Min. Ambiente 31/10/1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”



ambientale

4. D.P.C.M. 14/11/1997 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”
5. D.P.C.M. 5/12/1997 “Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici”
6. D.P.R. 11/12/1997 n. 496 “Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili”.
7. D.P.C.M. 19/12/1997 “Proroga dei termini per l'acquisizione e l'installazione delle apparecchiature di controllo e registrazione nei luoghi di intrattenimento danzante e di pubblico spettacolo di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 18 settembre 1997”.
8. D. Min. Amb. 16/3/1998 “Tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico”
9. D.P.C.M. 31/03/1998 “Atto di indirizzo e coordinamento recante criteri generali per l'esercizio dell'attività del tecnico competente in acustica, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera b), e dell'art. 2, commi 6, 7 e 8, della legge 26 ottobre 1995, n. 447 «Legge quadro sull'inquinamento acustico»”.
10. D.P.R. 18/11/1998 n. 459 “Regolamento recante norme di esecuzione dell'Articolo 11 della L. 447 del 26/10/95 in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario
11. D.P.C.M. 16/04/1999 n. 215 “Regolamento recante norme per la determinazione dei requisiti acustici delle sorgenti sonore nei luoghi di intrattenimento danzante e di pubblico spettacolo e nei pubblici esercizi”.
12. D. Min. Amb. 20/5/1999 “Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico”.
13. D. Min. Amb. 29/11/2000 “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”.
14. D.P.R. 3/04/2001 n.304 “Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche, a norma dell'articolo 11 della legge 26 novembre 1995, n. 447”.
15. D. Min. Amb. 23/11/2001 “Modifiche dell'allegato 2 del decreto ministeriale 29 novembre 2000 - Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative

ambientale

infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”.

16. D.P.R. 30/03/2004 n.142 “Regolamento recante 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”.

D.P.C.M. 14 Novembre 1997

Il DPCM del 14/11/97 «Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore», pubblicato sulla G.U. n. 280 del 1/12/97, in attuazione alla Legge Quadro sul rumore (Art. 3 Comma 1, lettera a), definisce per ogni classe di destinazione d’uso del territorio valori limite di immissione e di emissione, valori di attenzione e valori di qualità

Con riferimento alle varie classi di destinazione d’uso vengono individuati i valori limite di emissione, che fissano il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa.

I valori limite si applicano a tutte le aree del territorio circostanti la sorgente di rumore secondo le rispettive classificazioni in zone, non viene specificato l’ambito spaziale di applicabilità del limite essendo evidentemente correlato alla magnitudo della fonte di emissione e alla tipologia di territorio circostante. I rilevamenti e le verifiche sono effettuate in corrispondenza degli spazi utilizzati da persone e comunità.

I limiti indicati non sono applicabili alle fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto in corrispondenza delle quali è compito dei Decreti Attuativi fornire indicazioni.

Per ogni classe di destinazione d’uso del territorio vengono individuati i valori limite di immissione. Nel caso di infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime, aeroportuali e di tutte le altre sorgenti regolate da Regolamenti di Esecuzione di cui all’Art. 11 della 447/95, i limiti non si applicano all’interno delle rispettive fasce di pertinenza. All’esterno delle fasce di rispetto tali sorgenti concorrono viceversa al raggiungimento dei limiti assoluti di rumore.

I valori limite differenziali sono determinati dalla differenza tra i livelli equivalenti di rumore ambientale e residuo e vengono fissati all’interno degli ambienti abitativi in ragione di:

*ambientale*

- 5 dB per il periodo diurno (6.00-22.00);
- 3 dB per il periodo notturno (22.00-6.00).

Tali valori non si applicano nelle aree classificate nella classe VI:

- se il rumore ambientale a finestre aperte sia inferiore a 50 dBA di giorno e 40 dBA di notte;
- se il rumore ambientale a finestre chiuse sia inferiore a 35 dBA di giorno e 25 dBA di notte;
- al rumore da infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime;
- al rumore da attività da attività e comportamenti non connessi con esigenze produttive, commerciali e professionali;
- al rumore da servizi e impianti fissi dell'edificio adibiti ad uso comune, limitatamente al disturbo provocato all'interno dello stesso.

Il rumore ambientale è il livello equivalente continuo di pressione sonora ponderato A prodotto da tutte le sorgenti di rumore esistenti in un dato luogo e durante un determinato tempo. In pratica è costituito dall'insieme del rumore residuo e da quello prodotto dalla specifica sorgente disturbante.

Il rumore residuo è il livello equivalente continuo di pressione sonora ponderato A che si rileva quando si escludono le specifiche sorgenti disturbanti.