



dBaAcustica Engineering s.r.l.
Piazza IV Novembre, 22 - 30027 San Donà di Piave (VE)
Tel./Fax 0421336780 - info@dbaustica.it
capitale sociale € 10.000,00 - Piva/CF/R.I. 09688800274

Dott. Arch. M. Cossar - Dott. Arch. M. Bincoletto

COMUNE DI JESOLO
CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

DOCUMENTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO (DPIA)

Ai sensi dell'art. 8 Legge 447/95
Aggiornata al 10/09/2019

TECNICO REDATTORE

Dott. Arch. Marco Bincoletto

Iscrizione Ordine degli Architetti n. 3632
Iscrizione Elenco Regionale dei Tecnici Competenti in Acustica n. 402
Iscrizione Elenco Nazionale dei Tecnici Competenti in Acustica n. 1106



COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA" STUDIO DI IMPATTO
AMBIENTALE

Ditta: JESOLO 3000 SPA
Vicolo San Lorenzo, 16
37122 Verona

per presa visione ed accettazione
(il legale rappresentante)
(timbro e firma)

INTRODUZIONE

La presente documentazione viene redatta ai sensi degli artt. 6 e 7 del Regolamento di tutela dall'inquinamento acustico e zonizzazione acustica del territorio comunale, nel rispetto della normativa vigente in materia.

La presente costituisce integrazione alla precedente documentazione redatta nell'Ottobre 2010 e successive integrazioni (ultima Marzo 2018), alla quale si farà riferimento per i monitoraggi acustici utilizzati per la taratura del modello.

La relazione contiene i risultati dello studio relativo al clima acustico e delle eventuali variazioni di questo prodotto da un nuovo fabbricato ad uso commerciale da realizzare in un'area parzialmente già edificata e ricompresa tra la SP 43 Via Adriatico e la Via Roma Destra.

La presente inoltre tiene in considerazione il contributo cumulativo determinato da altri progetti di urbanizzazione che si prevede saranno sviluppati in futuro in prossimità dell'ambito di intervento oggetto di valutazione.

La documentazione viene prodotta a seguito della definizione del progetto nella soluzione finale per quanto riguarda la realizzazione di una viabilità di servizio afferente all'intervento e la individuazione di un nuovo intervento in prossimità di quello oggetto di valutazione.

Si precisa che la presente viene redatta unicamente per la verifica dei limiti amministrativi assumendo come tali i parametri prescritti da norme cogenti.

Si precisa inoltre che le attività da insediare risultano individuate in maniera non definitiva e risulteranno funzionare prevalentemente in periodo di riferimento diurno (ore 06:00-22:00), tuttavia alcune tipologie di attività potranno funzionare anche in periodo di riferimento notturno (22:00 – 06:00), così come i principali impianti comuni connessi all'intervento. Pertanto la presente valutazione è stata svolta considerando separatamente i due differenti periodi di riferimento.

ITER METODOLOGICO

a) CARATTERIZZAZIONE DELLA SITUAZIONE ANTE-OPERAM:

Inizialmente è stata svolta un'analisi della situazione esistente mediante la definizione delle sorgenti presenti nell'area e che determinano i livelli di rumorosità ambientale in assenza dell'attività stessa, ed in particolare del rumore prodotto dal traffico veicolare sulle strade di contorno.

Successivamente è stata definita la geometria del sistema ed il lay-out dell'area. Contestualmente sono stati individuati i recettori soggetti a possibile disturbo.

La metodologia di misura seguita consiste nella effettuazione di una serie di rilievi fonometrici, all'interno o in prossimità dell'area di intervento, al fine di definire l'attuale clima acustico dovuto alle sorgenti sonore esistenti.

In particolare è stato eseguito un monitoraggio sull'arco delle 24 h. ed una serie di monitoraggi a tempo parziale all'interno del lotto oggetto di intervento in fascia oraria ritenuta caratterizzante dell'intero periodo diurno.

b) INDIVIDUAZIONE DELLE NUOVE SORGENTI SONORE E DELL'INCREMENTO COMPLESSIVO DI RUMORE:

Nella seconda fase sono state individuate in maniera preventiva le nuove sorgenti di rumore dovute alla realizzazione dell'insediamento e valutato l'incremento del traffico viabilistico dovuto allo stesso sulla base dello studio viabilistico condotto.

Sulla base di questi dati è stato stimato l'incremento di rumore complessivo dovuto al nuovo insediamento.

c) VERIFICA CON MODELLI DI SIMULAZIONE

Attraverso un software ray tracing è stata realizzata una simulazione della situazione ad intervento avvenuto valutando nel complesso le variazioni di clima acustico dovute alla presenza di nuove sorgenti sonore e del nuovo edificio.

d) CONCLUSIONI

In ultimo è stato verificato il rispetto dei limiti di zona, e la compatibilità acustica dell'intervento programmato rispetto al clima acustico ad intervento avvenuto.

In caso di necessità sono stati indicati interventi di protezione passiva finalizzati alla riduzione dell'esposizione al rumore.

E' stato inoltre verificato il rispetto del criterio differenziale in presenza di attività rumorose oltre i limiti di zona.

1) RIFERIMENTI NORMATIVI

In data 26 Ottobre 1995, è stata pubblicata la **legge n°447/95** "Legge quadro sull'inquinamento acustico". Tale legge affronta il tema dell'inquinamento acustico del territorio, definendo le competenze e gli adempimenti necessari alla tutela dell'ambiente dal rumore. L'art.8 della legge prevede che la *documentazione di impatto acustico* accompagni le domande per il rilascio delle concessioni edilizie, dei provvedimenti comunali di abilitazione all'uso di immobili ed infrastrutture, adibiti ad attività produttive, sportive, ricreative, commerciali e polifunzionali.

La stessa legge affida alle Regioni il compito di definire le linee guida per la redazione dei documenti di impatto acustico ed ai Comuni (art.6) l'obbligo di controllo del rispetto della normativa per la tutela dall'inquinamento acustico, all'atto del rilascio delle concessioni edilizie, nonché l'adozione di regolamenti per l'attuazione della disciplina statale e regionale per la tutela dall'inquinamento acustico.

La Regione Veneto ha provveduto alla emanazione di tale provvedimento con delibera DDG ARPAV n.3/2008 e pertanto nella redazione della presente si sono seguite le indicazioni inserite all'interno di tale delibera oltre alle indicazioni inserite all'interno del regolamento di tutela dall'inquinamento acustico predisposto dal Comune.

Per le rilevazioni fonometriche si è fatto riferimento al **D.M.A. 16.03.98** " *tecniche di rilevazione e di Misura dell'inquinamento acustico*".

Il **D.P.R. n.142 del 30.03.2004** " *Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447*" stabilisce le norme per la prevenzione ed il contenimento dell'inquinamento da rumore avente origine dall'esercizio delle infrastrutture stradali, fissando in particolare i limiti di immissione delle infrastrutture stradali in relazione alla loro classificazione secondo il D.L. n. 285 del 1992. Il decreto stabilisce anche la larghezza delle fasce di pertinenza entro cui applicare i limiti specifici.

CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

Il Comune di Jesolo, si è dotato di Piano di Classificazione acustica del territorio, stabilendo i valori massimi dei livelli sonori tollerabili nelle diverse zone secondo i dettami del DPCM 1/3/1991, L.26/10/1995 n.447, DPCM 14/11/1997 e quindi:

Classe di destinazione d'uso del territorio	<i>Valori limite di immissione dB(A)</i>	
	<i>Diurno (06.00-22.00)</i>	<i>Notturmo (22.00-06.00)</i>
I – Aree particolarmente protette	50	40
II - Aree prevalentemente residenziali	55	45
III – Aree di tipo misto	60	50
IV – Aree di intensa attività umana	65	55
V – Aree prevalentemente industriali	70	60
VI – Aree esclusivamente industriali	70	70

In relazione all'oggetto della presente è necessario sottolineare la definizione da parte della legge delle tipologie di alcune classi:

CLASSE IV – AREE DI INTENSA ATTIVITA' UMANA:

rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, con dotazione di impianti di servizi a ciclo continuo; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione, di linee ferroviarie, di aeroporti e di porti; le aree con limitata presenza di piccole industrie.

L'area oggetto di intervento ricade all'interno del piano di classificazione acustica in zona di classe IV, area di intensa attività umana, ed è soggetta pertanto ai seguenti limiti:

classe IV di destinazione d'uso del territorio	<i>Tempi di riferimento</i>	
	<i>Diurno (06.00-22.00)</i>	<i>Notturmo (22.00-06.00)</i>
Valori limite di emissione Leq in dB(A)	60	50
Valori limite assoluti di immissione Leq in dB(A)	65	55

Anche tutti i recettori individuati come maggiormente prossimi all'area di intervento ricadono in area in classe IV e soggetti pertanto ai seguenti limiti:

classe IV di destinazione d'uso del territorio	<i>Tempi di riferimento</i>	
	<i>Diurno (06.00-22.00)</i>	<i>Notturmo (22.00-06.00)</i>
Valori limite di emissione Leq in dB(A)	60	50
Valori limite assoluti di immissione Leq in dB(A)	65	55

Dove per *valore limite di emissione* si intende il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa; e per *valore limite di immissione* si intende il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori;

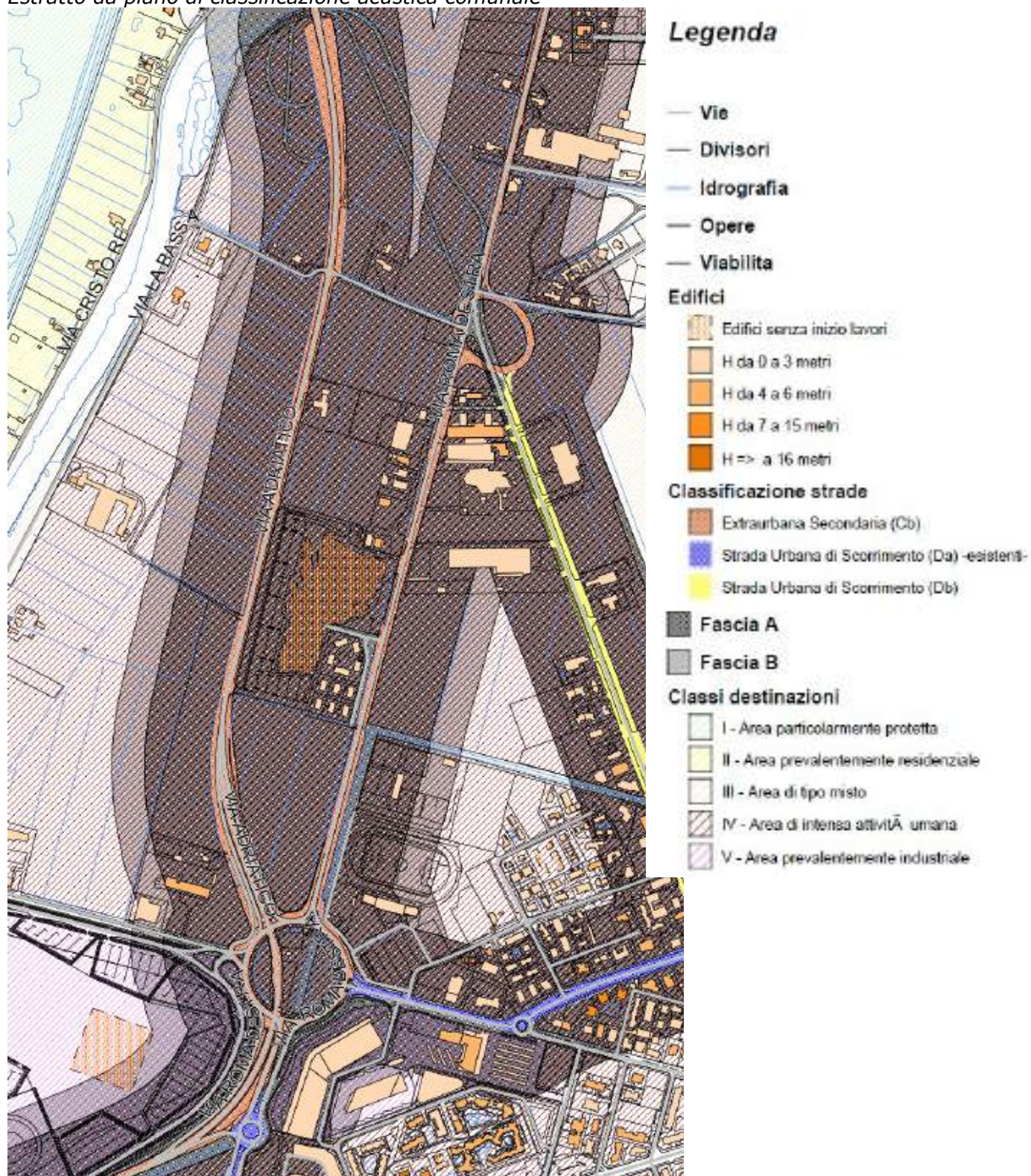
Dovrà inoltre essere verificato ai sensi del **D.M.A. 11/12/96** il rispetto del *criterio differenziale* cioè la differenza tra il livello del rumore ambientale (in presenza delle sorgenti disturbanti) e quello del rumore residuo (in assenza delle sorgenti), per il rumore prodotto da impianti a ciclo continuo e misurato all'interno degli ambienti abitativi. Tale criterio non si applica comunque alle infrastrutture stradali (art.4 DPCM 14/11/97).

Per i parametri e le modalità di misura si farà espressamente riferimento al **D.M.A. 16 Marzo 1998** " Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico.

Ed in particolare:

- L_A:** LIVELLO DI RUMORE AMBIENTALE: è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato "A", prodotto da tutte le sorgenti di rumore esistenti in un dato luogo e durante un determinato tempo. Il rumore ambientale è costituito dall'insieme del rumore residuo e da quello prodotto dalle specifiche sorgenti disturbanti, con l'esclusione degli eventi sonori singolarmente identificabili di natura eccezionale rispetto al valore ambientale della zona.
- L_R:** LIVELLO DI RUMORE RESIDUO: è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato "A", che si rileva quando si esclude la specifica sorgente disturbante.
- L_D:** LIVELLO DIFFERENZIALE DI RUMORE: è la differenza tra il livello di rumore ambientale (L_A) e quello di rumore residuo (L_R). **$L_D = L_A - L_R$**

Estratto da piano di classificazione acustica comunale



2) STRUMENTAZIONE UTILIZZATA E METODI PREVISIONALI DI CALCOLO

Per le rilevazioni fonometriche è stata impiegata la seguente strumentazione:

- N. 1 analizzatore di spettro in tempo reale HD 2110 Delta Ohm
- N. 1 kit microfonico per esterni
- N. 1 calibratore microfonico
- N. 1 tripode

La strumentazione suddetta risulta conforme alle prescrizioni del D.M.Amb. 16-3-1998.

Nel corso dei rilievi il cielo era sereno, il vento era leggero e la temperatura era variabile tra +15 °C e + 28 °C circa.

Per le simulazioni è stato utilizzato il software IMMI Ver. 2017.

3) CARATTERIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

Descrizione dell'intervento

L'intervento consiste nella realizzazione di un centro commerciale e polifunzionale con negozi, bar e ristoranti e un cinema multisala oltre ai necessari spazi di servizio, previa demolizione di preesistenti edifici ad uso commerciale.

L'edificio si sviluppa complessivamente su quattro piani fuori terra.

È stata definita in maniera abbastanza dettagliata la distribuzione planimetrica, tuttavia non sono ancora individuate le possibili collocazioni esterne di componenti impiantistiche che potrebbero eventualmente produrre emissioni sonore rilevanti.

I parametri assunti appaiono pertanto indicativi e riferiti alle ipotesi di progetto.

Oltre alla realizzazione del nuovo edificio e delle relative aree di pertinenza, è prevista anche la parziale modifica della viabilità esistente per una migliore gestione dei flussi di accesso al centro.

Descrizione del sito

L'area oggetto di intervento risulta inserita in un contesto di tipo misto con presenza di edifici ad uso produttivo e commerciale, parzialmente in disuso e prossimi ad ambiti di sviluppo residenziale con fabbricati generalmente su due livelli.

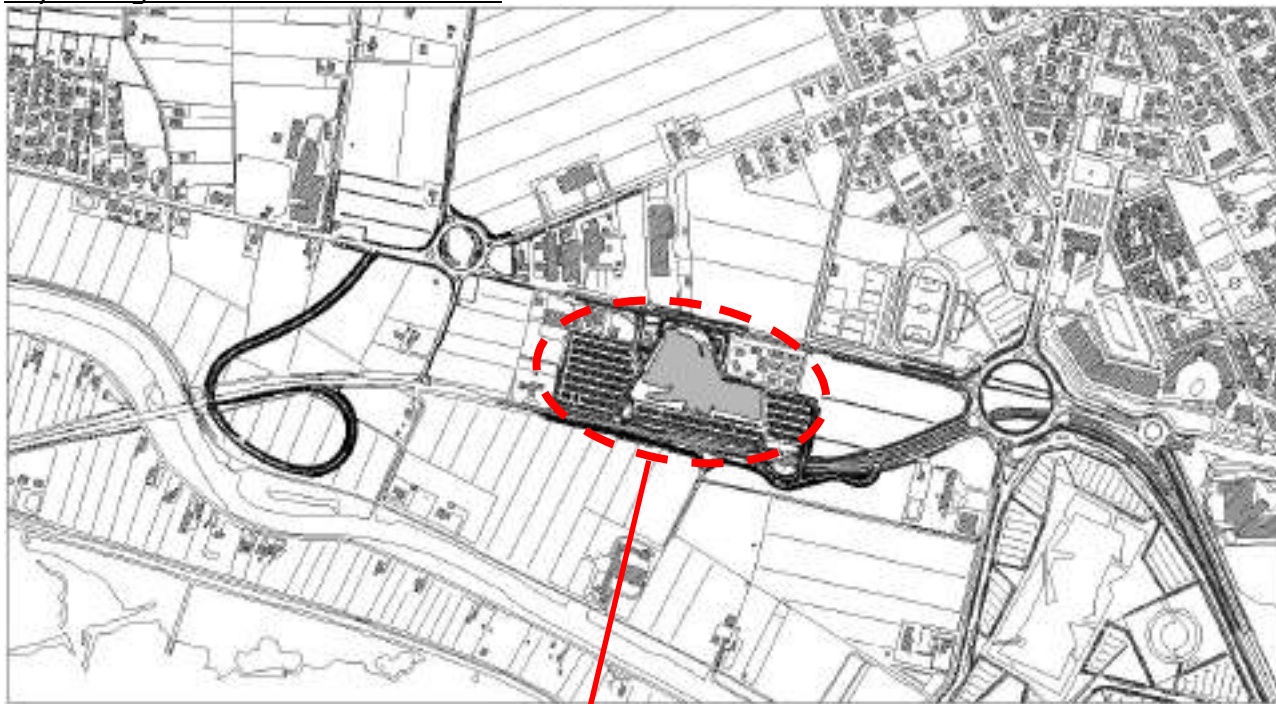
Inoltre l'area risulta caratterizzata dalla presenza di arterie stradali di rilevante importanza e con intensi flussi di traffico durante tutta la giornata, particolarmente durante la stagione estiva.

L'area oggetto di intervento risulta ricompresa tra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42 Via Roma Destra, entrambe caratterizzate da intensi flussi di traffico durante l'intero periodo diurno e parzialmente anche notturno, in ogni caso fortemente dipendente dalla stagionalità turistica.

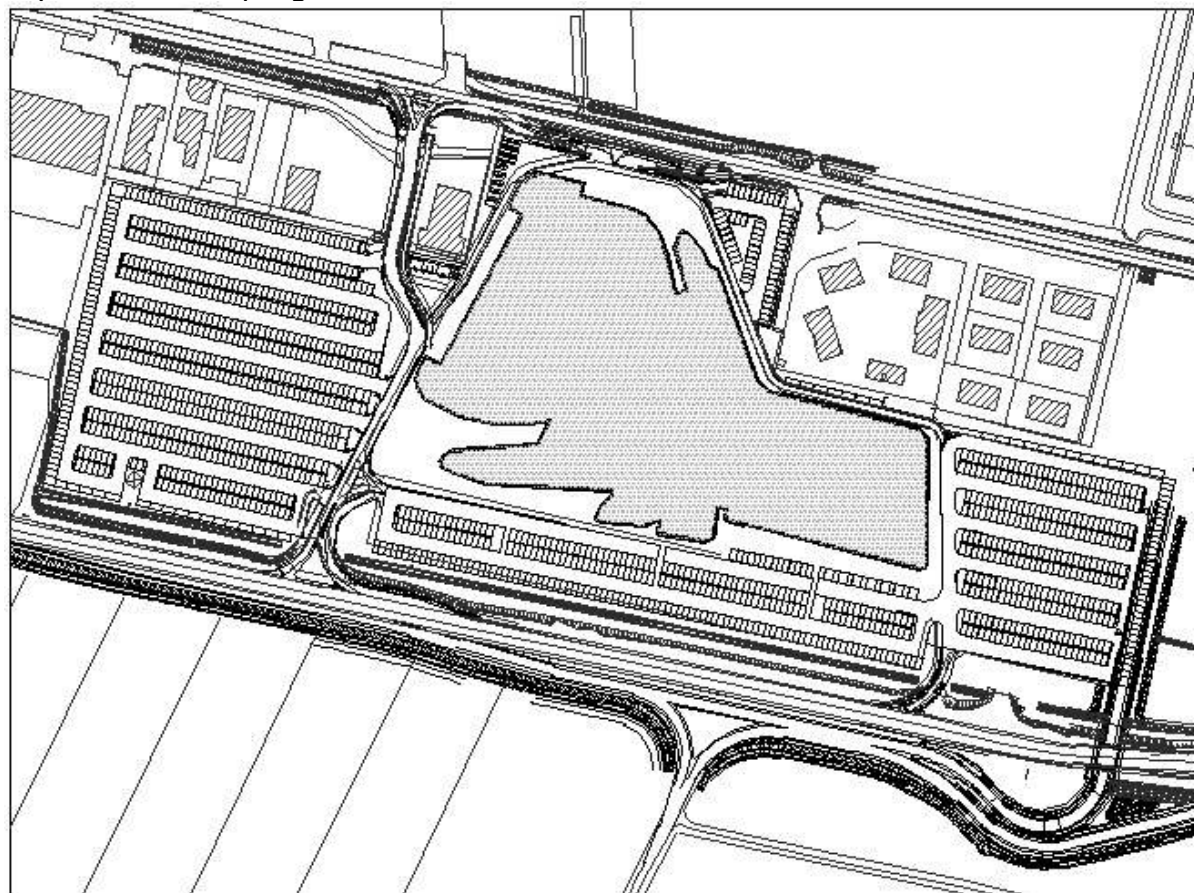
Tutta l'area risulta di tipo pianeggiante e non si rilevano ostacoli naturali o artificiali che possano determinare una schermatura rispetto alla propagazione di rumore.

Le infrastrutture stradali risultano in leggero rilevato rispetto all'area oggetto di intervento.

Lay-Out generale assetto viabilità



Lay-Out area di progetto



Interventi collaterali

Oltre all'intervento in progetto, ai fini della valutazione degli impatti cumulativi vengono considerati anche due ulteriori interventi collaterali di prossimo sviluppo.

Area ex capannine: un ulteriore ambito di intervento, di fronte a quello in esame è previsto sul lato opposto della S.P. n. 42, leggermente spostato verso nord. L'intervento riguarda un'area commerciale sita fra Via Roma Destra e Via Mameli. L'intervento prevede la realizzazione di 284 stalli complessivi.

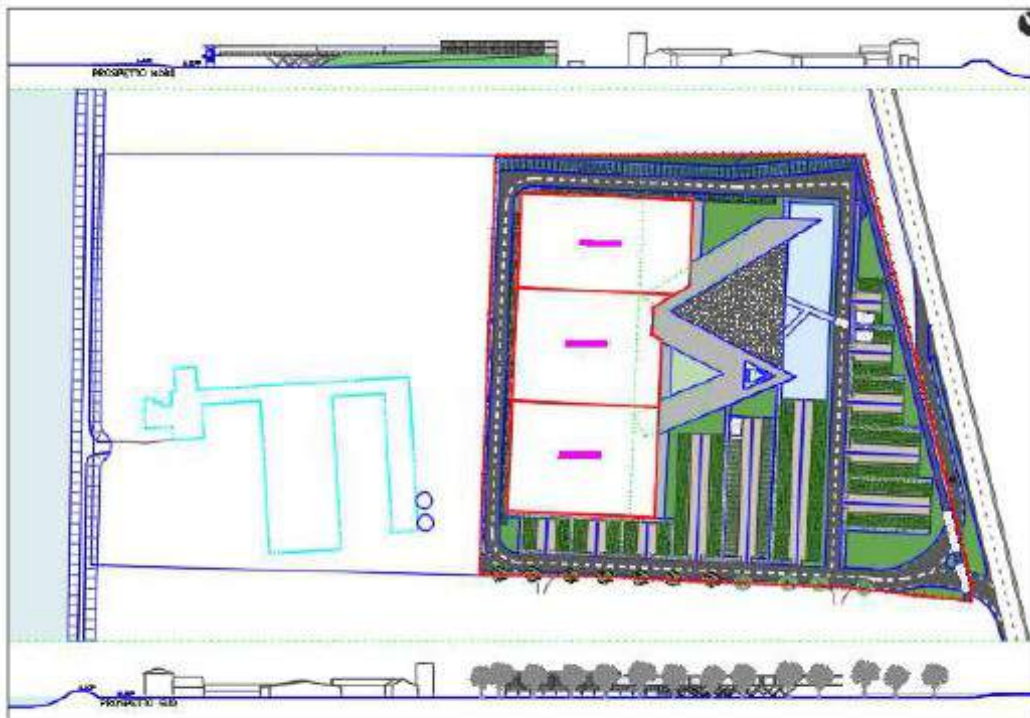


Ulteriore intervento nel P.d.L. ex Capannine, ad est di Via Roma Destra

Area Navis: Ad ovest di "Jesolo Magica", in posizione antistante, prospiciente alla S.R. n. 43, è prevista l'attuazione del P.U.A. Navis s.r.l. per un complesso adibito ad attività di servizio e vendita per la nautica. Il P.R.G. consente lo sviluppo di 2 lotti distinti, legati da un'unica viabilità di accesso.

La superficie commerciale lorda è attesa di 7.500 mq mentre quella artigianale di 6.000 mq.

I posti auto previsti sono complessivamente 337.



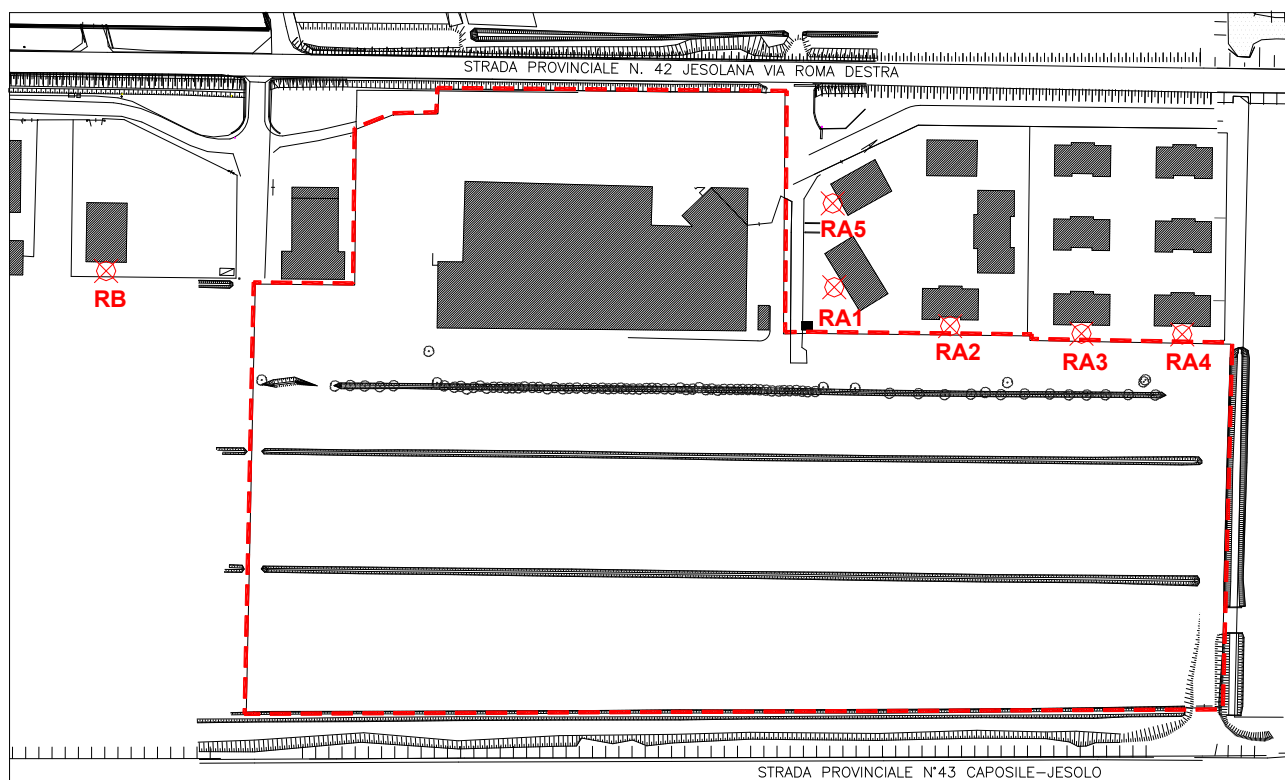
Piano Urbanistico Attuativo Navis s.r.l. (progetto architettonico Arch. Olivotto, 2012)

Presenza di eventuali recettori

Durante i sopralluoghi effettuati sono stati individuati i recettori che maggiormente potrebbero risentire della rumorosità prodotta dal nuovo insediamento. I recettori che maggiormente potrebbero risentire dell'intervento sono dei fabbricati a destinazione residenziale situati in vista dell'area di intervento, ed in particolare:

RA) gruppo di fabbricati residenziali posizionati lungo la SP 42 Via Roma Destra ed in vista diretta dell'area oggetto di intervento, posizionati a circa 5 ml. dall'ambito di intervento.

RB) gruppo di fabbricati residenziali posizionati lungo la SP 42 Via Roma Destra ed in vista diretta dell'area oggetto di intervento, posizionati a circa 40 ml. dall'ambito di intervento.



Individuazione ed analisi delle sorgenti acustiche esistenti

Al fine di caratterizzare acusticamente l'area in oggetto, sono state individuate le principali sorgenti di rumore presenti allo stato attuale.

La principale fonte di rumore è certamente quella dovuta al traffico lungo le strade di contorno, ed in particolare dalla S.R. n.43 Via Adriatica e dalla S.P.42 Via Roma Destra.

I flussi di traffico sono risultati costanti durante l'intero periodo della giornata con incremento nelle ore di punta. Tali flussi sono stati rilevati contestualmente alle campagne di misura.

Tutte le rilevazioni sono state condotte in periodi di grande afflusso turistico e pertanto riferiti alle situazioni maggiormente gravose.

Il contributo dovuto alle strade di contorno è stato valutato nel complesso, ipotizzando i singoli contributi proporzionali ai flussi di traffico che le interessano.

Rilevazioni fonometriche

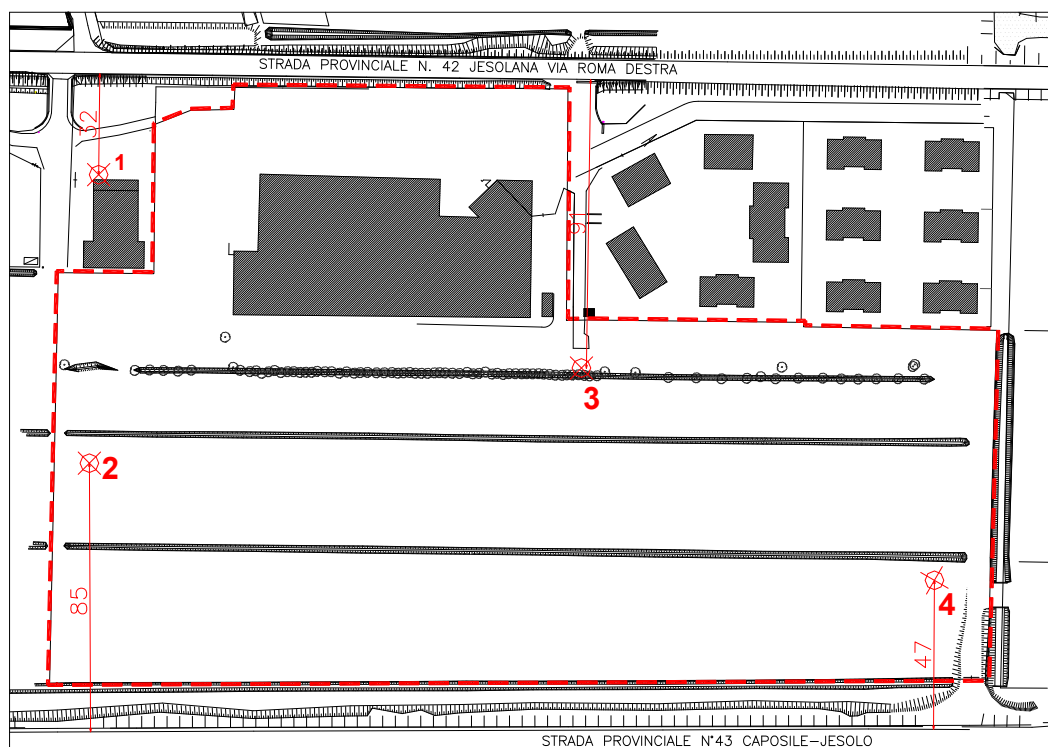
I rilievi fonometrici sono stati effettuati in un congruo numero di punti, e con dei tempi di riferimento sufficienti al fine di caratterizzare la rumorosità ambientale esistente e il contributo dovuto alle singole sorgenti esistenti.

Misura 1 – in data 24 e 25.06.2010 in prossimità dell’ambito oggetto di intervento, in posizione custodita ed in vista delle principali sorgenti individuate a circa 32,00 metri di distanza dalla S.S. n. 42 – Via Roma Destra (misurazione di 24 ore al fine di caratterizzare l’andamento qualitativo nei periodi di riferimento notturno e diurno).

Misura 2 – in data 28.06.2010 all’interno del lotto oggetto di intervento in posizione nord, in vista delle principali sorgenti individuate. (misurazione di 20 minuti con rilievo dei flussi di traffico sulle principali infrastrutture di contorno periodo di osservazione diurno tra le ore 10.00 e le ore 11.00).

Misura 3 – in data 28.06.2010 all’interno del lotto oggetto di intervento in posizione est, in vista delle principali sorgenti individuate. (misurazione di 20 minuti con rilievo dei flussi di traffico sulle principali infrastrutture di contorno periodo di osservazione diurno tra le ore 10.00 e le ore 11.00).

Misura 4 – in data 28.06.2010 all’interno del lotto oggetto di intervento in posizione sud, in vista delle principali sorgenti individuate. (misurazione di 20 minuti con rilievo dei flussi di traffico sulle principali infrastrutture di contorno periodo di osservazione diurno tra le ore 11.00 e le ore 12.00).



In allegato sono riportate le schede complete di rilevamento, ciascuna corredata di fotografia, di profilo temporale del livello sonoro per l'intera durata del rilevamento, e di una tabella che compendia i valori numerici di tutti i singoli parametri acustici misurati. Per le misure per la determinazione delle potenze sonore sono riportati anche gli spettri del livello sonoro equivalente in bande di terzi d'ottava.

Di seguito si riportano i risultati di maggior rilevanza ai fini della valutazione del clima acustico nello stato ante-operam e per le successive simulazioni di progetto:

Misure ambientali

Misura	Descrizione	Periodo di riferimento	Durata misura	Laeq dB(A) totale	Laeq dB(A) utile
1	In campo libero POSIZIONE 1	Diurno Notturmo	24 h.	60.1 54.7	60.1 54.7
2	In campo libero POSIZIONE 2	Diurno	20'	51.3	51.3
3	In campo libero POSIZIONE 3	Diurno	20'	52.7	52.5
4	In campo libero POSIZIONE 4	Diurno	20'	55.6	55.6

Osservazioni

Una prima osservazione dei dati risultanti dai rilievi fonometrici porta a concludere che il sito analizzato è caratterizzato in generale da rumorosità mediamente elevata in relazione alla destinazione d'uso del territorio e fortemente dipendente dalla distanza rispetto alle sorgenti stradali.

I livelli risultano costanti durante tutto il periodo diurno con lievi riduzioni nel periodo notturno.

Appaiono generalmente rispettati i valori limite così come prescritti dal vigente piano di classificazione acustica comunale e pari a 65 dB(A) di Leq nel periodo di riferimento diurno e pari a 55 dB(A) in quello notturno.

4) CONTRIBUTO ALLA RUMOROSITA' AMBIENTALE DELL'INTERVENTO

Localizzazione e descrizione delle nuove sorgenti sonore funzionali all'attività

L'intervento prevede la realizzazione di un fabbricato ad uso centro commerciale polifunzionale con presenza di attività quali negozi, bar, ristoranti e un cinema multisala, con installazione di impianti funzionali all'esercizio di tali attività già in parte definite.

Quasi tutte le attività saranno svolte all'interno dell'edificio, tuttavia è prevista la localizzazione di alcuni spazi per il posizionamento di componenti impiantistiche su coperture o terrazze aperte.

Inoltre il progetto individua al piano secondo un'area in terrazza praticabile utilizzabile come area ristorante all'aperto, delimitata da parapetti verticali ma priva di copertura. All'interno di tale area oltre al normale utilizzo potranno avvenire anche attività di tipo occasionale con rilevante presenza di pubblico. Tali attività saranno considerate a parte con specifica valutazione riportata in seguito.

Il clima acustico complessivo dell'area ad intervento avvenuto sarà quindi caratterizzato in linea di massima dai valori attuali a cui andranno aggiunti i contributi dovuti ai nuovi veicoli attratti dall'intervento progettato oltre a quelli determinati dalle nuove sorgenti fisse di tipo impiantistico e da eventuali attività di tipo antropico.

Sono pertanto ipotizzabili diverse tipologie di nuove fonti di rumore:

- a) nuove componenti impiantistiche fisse dovute alla presenza di impianti funzionali alla struttura e particolarmente per il riscaldamento e raffrescamento dei locali, posizionate in copertura o su terrazze aperte;
- b) rumore di tipo antropico determinato dalla presenza di gruppi di persone connesse alla presenza di un locale ristorante al piano secondo con terrazza all'aperto;
- c) nuovi flussi veicolari attratti dalle attività di progetto;

A) Nuove componenti impiantistiche fisse dovute alla presenza di impianti funzionali alla struttura e particolarmente per il riscaldamento e raffrescamento dei locali.

Dalle tavole di progetto si sono individuati spazi entro i quali risulta probabile la installazione di tutti gli impianti tecnici necessari al funzionamento delle differenti attività.

Allo stato attuale non sono ancora state determinate le caratteristiche dimensionali della parte impiantistica e la esatta collocazione, pertanto sono state stimate le potenze sonore delle macchine frigorifere in base ad analisi di situazioni analoghe a quella considerata.

Le emissioni sonore saranno determinate dal movimento, tramite ventilatori, di grandi portate d'aria con creazione di rumore di tipo dinamico. A questo tipo di rumore va aggiunto quello prodotto dai compressori e quello causato da eventuali vibrazioni di pannelli, strutture, batterie alettate, ecc. il rumore generato dalle pompe risulta in genere trascurabile rispetto agli altri contributi.

Tutti gli impianti saranno comunque realizzati su appositi supporti antivibranti, al fine di limitare al massimo la trasmissione strutturale del rumore ai piani sottostanti.

La potenza sonora è stata stimata in funzione della potenza frigorifera che dovrà essere installata, ed è stata considerata la presenza di differenti batterie impiantistiche costituite da gruppi frigo caratterizzate da un livello di potenza sonora pari a 90 dB(A) posizionate negli spazi indicati.*

** refrigeratori condensati ad aria con ventilatori centrifughi – fonte: A. Di Bella, F. Fellin, R. Zecchin, "Un'indagine di mercato sulla rumorosità delle apparecchiature per la climatizzazione installate in ambiente esterno", Quaderno del Dipartimento n° 4, Dipartimento di Fisica Tecnica dell'Università di Padova, 2003.*

Tale approssimazione consente di considerare le sorgenti di tipo puntiforme, in quanto i punti di calcolo dei recettori sono posti ad una distanza sufficientemente grande rispetto alla dimensione caratteristica (dimensione massima) delle macchine.

B – Rumore antropico prodotto dall'aggregazione di persone.

Il contributo dovuto a tale tipologia di sorgente può in particolari situazioni risultare non trascurabile. Nel caso in oggetto l'aggregazione di persone è determinata dalla presenza di uno spazio all'aperto su copertura al piano secondo funzionale al ristorante posizionato allo stesso livello.

Per stimare il contributo alla rumorosità complessiva apportato dalla presenza degli avventori si assumono come dati di riferimento quelli riportati nella pubblicazione "Impatto Acustico – accertamenti e documentazione" edita da Maggioli editore anno 2009, desunti da verifiche strumentali realizzate dall'ARPA di Veneto dipartimento di Venezia che indicano le emissioni sonore espresse in termini di livello equivalente valutato ad 1 metro dalla sorgente con intervallo variabile tra i 60 e i 70 dB in funzione della modalità con cui le persone conversano tra loro. Il livello complessivo viene espresso in funzione della somma energetica di tutti i contributi (n persone presenti) attraverso la formula:

Lawlog(n.k)

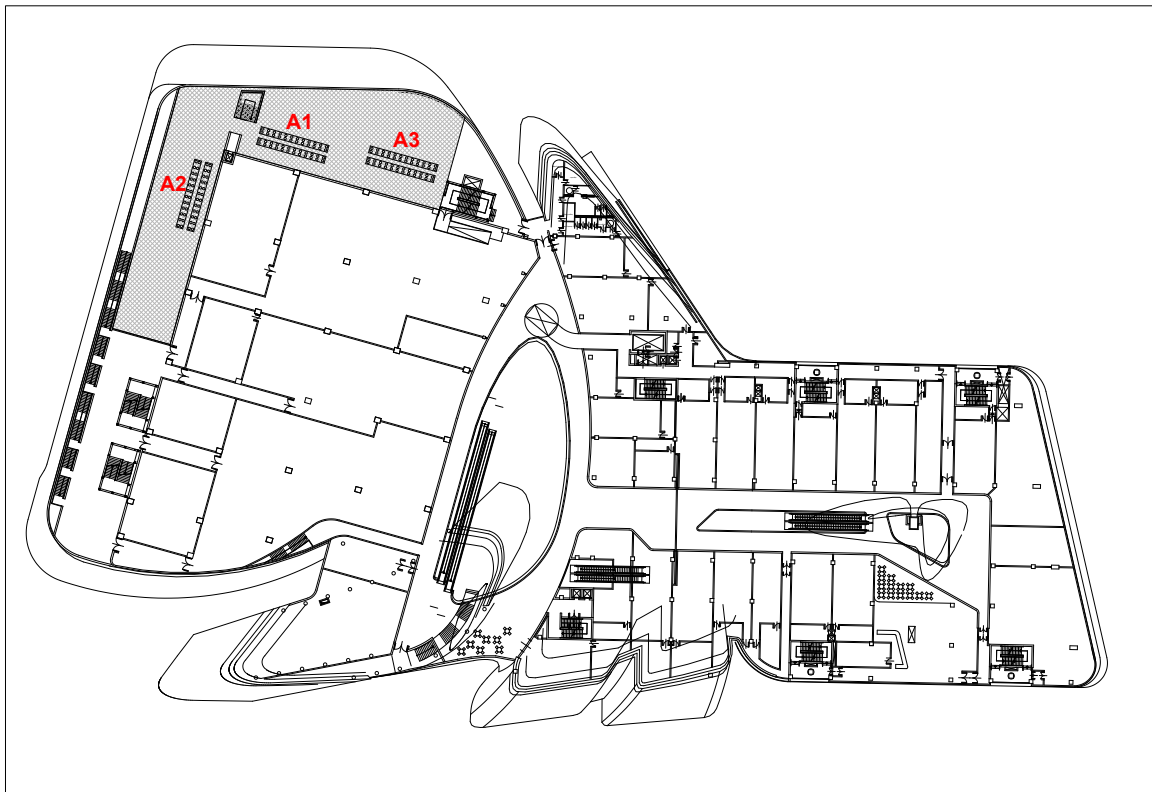
I livelli di emissione generati da aggregazione di persone che occupano aree esterne valutati a 30 m. di distanza risultano così stimati:

gruppo di 15-20 persone in area non attrezzata di locale pubblico	= 53.0 dB(A)
	dev. st. 5 d(A).
gruppo di 40 persone in area non attrezzata di locale pubblico	= 55.0 dB(A)
	dev. st. 4 d(A).
moltitudine di persone >1000	= 72.0 dB(A)
	dev. st. 2 d(A).

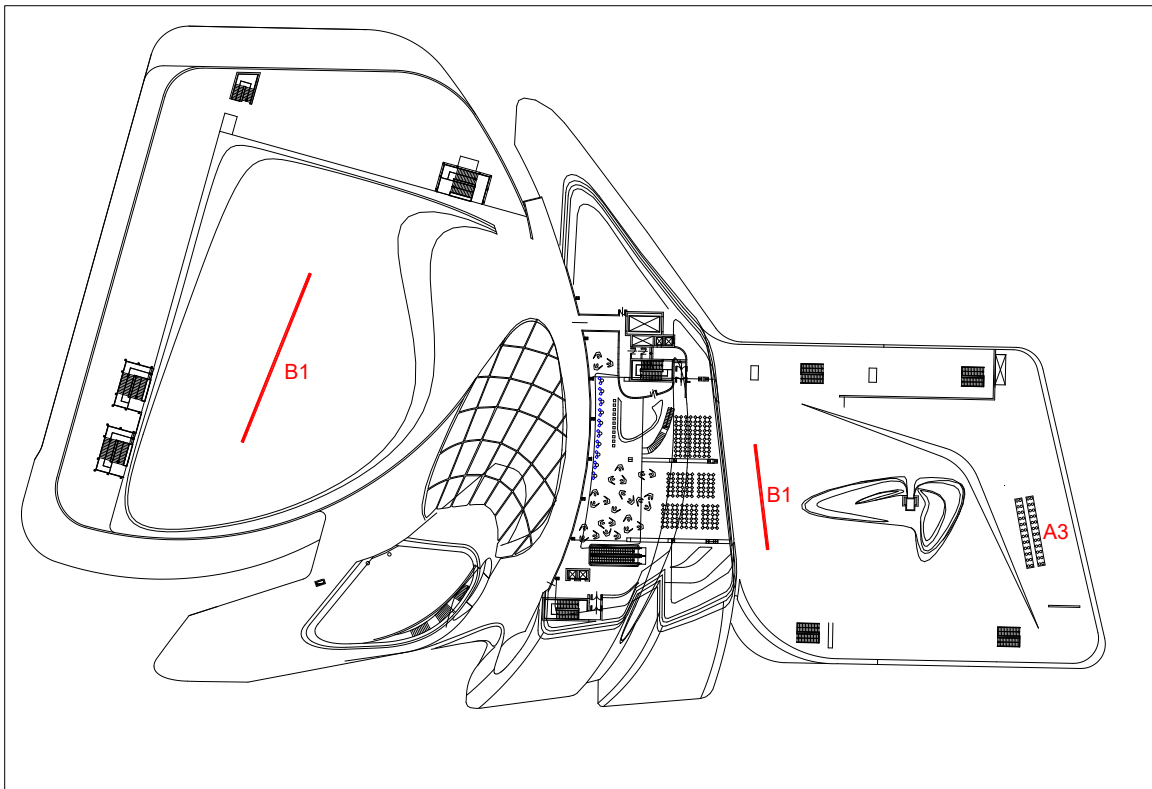
Tali valori sono stati assunti come riferimento per la stima della rumorosità antropica prodotta da aggregazioni di persone in prossimità di singoli locali e nelle aree di distribuzione e sosta stimando presenze medie di circa 40 persone per l'area a ristorante all'aperto.

Schema riepilogativo della localizzazione delle nuove sorgenti puntiformi e lineari

Piano Primo



Piano Secondo



Riepilogo sorgenti

- A1 - Componenti impiantistiche esterne per area Food;
- A2 - UTA Food;
- A3 - Impianti condominiali;

- B1 - Area con presenza di rumore antropico determinato da gruppo di persone in area esterna;

D - Nuovi flussi di traffico attratti dalle attività di progetto

L'intervento prevede la realizzazione di ampie aree a parcheggio a servizio delle differenti attività da insediare, equamente distribuite nell'ambito di intervento.

Gli accessi saranno realizzati sia dalla SR 43 Via Adriatico, sia dalla SP 42 Via Roma Destra, differenziando la viabilità tra mezzi di servizio e per il carico/scarico rispetto a quello dei visitatori.

La maggior parte delle attività che si andranno a realizzare risulteranno operare nel periodo di riferimento diurno, tuttavia alcune tipologie potranno funzionare parzialmente anche nel periodo di riferimento notturno.

Al fine di poter ipotizzare il clima acustico complessivo post realizzazione, si è scelto di considerare un valore medio tra quelli oggetto di rilevazione diretta nel periodo di riferimento diurno di una giornata feriale tipo.

I flussi di traffico stimati, ricavati per proiezione sul periodo orario dei flussi direttamente rilevati in sito nelle sessioni di misura, sono i seguenti:

*Stato di Fatto - Stima flussi di Traffico (Veicoli/Ora) periodo DIURNO
periodo di osservazione 10:00-12:00*

Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
SP 42 Via Roma Destra	866	68	934	7	50
SR 43 Via Adriatico dir Paese	860	57	917	6	40
SR 43 Via Adriatico dir Lido	705	51	756	6	40
Viabilità interna	12	/	12	/	30
TOTALE	2443	176	2619		

Per quanto riguarda il periodo di riferimento notturno, i valori di flussi di traffico sono stati stimati partendo dalla rilevazione di 24 ore e stimando un incremento medio della velocità pari a 10 Km/h per le principali infrastrutture ed una percentuale di mezzi pesanti pari al 2% del totale.

Analisi sorgenti – STATO DI FATTO – veicoli/ora periodo NOTTURNO - Stima

Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
SP 42 Via Roma Destra	229	5	234	2	60
SR 43 Via Adriatico dir Paese	224	5	229	2	50
SR 43 Via Adriatico dir Lido	148	3	151	2	50
Viabilita' interna	3	/	3	/	30
TOTALE	604	13	617		

Tali flussi sono stati inoltre confrontati con la relazione di valutazione della viabilità prodotta dall'Ing. Marco Pasetto e relativa allo stesso progetto. I dati non appaiono direttamente confrontabili in quanto la valutazione di impatto acustico considera i valori medi riscontrabili nel periodo di riferimento diurno che va dalle ore 06:00 alle ore 22:00 e del periodo di riferimento notturno che va dalle ore 22:00 alle ore 06:00, come previsto dalla vigente normativa in materia.

Differentemente lo studio sui flussi di viabilità considera un periodo diurno di 12 ore, distinguendo tra una giornata feriale tipo e una giornata di picco (generalmente il sabato) e pertanto non considera il periodo di 4 ore generalmente caratterizzato dai flussi più bassi.

In particolare lo studio di viabilità evidenzia quanto segue:

Flussi di traffico medio su Via Roma destra nei due sensi di marcia (punto E,F)

- in giornata feriale tipo pari a 647 veicoli/ora con 3% di mezzi pesanti
- in giornata di picco (sabato) pari a 1066 veicoli/ora con 0,5% di mezzi pesanti

Flussi di traffico medio su Via Adriatico direzione Lido (punto C)

- in giornata feriale tipo pari a 328 veicoli/ora con 6% di mezzi pesanti
- in giornata di picco (sabato) pari a 1226 veicoli/ora con 0% di mezzi pesanti

Flussi di traffico medio su Via Adriatico direzione Paese (punto D)

- in giornata feriale tipo pari a 318 veicoli/ora con 5% di mezzi pesanti
- in giornata di picco (sabato) pari a 705 veicoli/ora con 1% di mezzi pesanti

Tali valori risultano pertanto coerenti con quanto stimato, in relazione ai differenti tempi di osservazione.

Lo studio del traffico aggiornato nell'Aprile 2019 inoltre tiene conto anche del contributo cumulativo prodotto dai due interventi collaterali precedentemente descritti e cioè dell'intervento su area ex capannine e dell'intervento su area Navis.

Pertanto ai fini delle successive valutazioni riferite allo stato di progetto sono stati considerati anche i contributi di flussi indotti da tali interventi.

Stima del traffico di progetto

Per stimare l'incremento di rumore dovuto ai flussi veicolari attratti dall'intervento in progetto e da quelli collaterali, si sono utilizzati i valori stimati desunti dallo studio sulla viabilità aggiornato all'Aprile 2019.

Traffico indotto dall'intervento Jesolo Magica:

La quantificazione dell'indotto è stata eseguita secondo due diversi approcci.

Il primo si è basato sulla quantificazione della mobilità generata/attratta dall'intervento in esame, sulla base degli elementi parametrici forniti dalla Regione Veneto, Dipartimento Commercio e Mercati, mediante appositi abachi e tabelle, da cui si è ricavato un traffico (per il periodo estivo, di punta) non inferiore a 1.950 veicoli/ora.

Il secondo approccio, invece, ha considerato la dotazione di parcheggi prevista in progetto a regime, pari a 1.357 stalli, ridotta a 1.302 per considerare l'occupazione di 41 stalli da parte degli occupati nell'area commerciale e immaginando liberi il 50% dei 28 posti destinati a disabili.

Ipotizzando una rotazione delle occupazioni ogni 90 minuti si è determinato un traffico in ingresso ed egreso pari a 868 veicoli/ora, per un totale di 1.736 unità/ora.

Seppure la differenza fra i due risultati sopra determinati sia ridotta al 10%, si è stabilito di utilizzare il dato maggiore dei due, in quanto più cautelativo.

TOTALE VEICOLI/ORA ATTRATTI JESOLO MAGICA: 1.950 veicoli/ora attratti (DIURNO)

Traffico indotto dall'intervento Ex Capannine:

Sulla base delle informazioni attualmente disponibili in merito all'intervento (capacità di parcheggio di 284 stalli di cui 8 per disabili), si ricava una disponibilità di posti auto pari a 260 ($= 284 - 8/2 - 20$) nell'ora di punta che, per una rotazione oraria dei posti auto, conduce a 520 movimenti/ora.

TOTALE VEICOLI/ORA ATTRATTI EX CAPANNINE: 520 veicoli/ora attratti (DIURNO)

Traffico indotto dall'intervento Navis Srl:

Sulla base dell'attuale conoscenza della destinazione d'uso dell'area e di alcuni riferimenti normativi regionali può essere quantificato nei seguenti termini. La superficie di vendita degli esercizi che hanno ad oggetto esclusivamente la vendita di merci ingombranti, non immediatamente amovibili ed a consegna differita, è computata nella misura di 1/10 della superficie lorda di pavimento. Nel caso specifico, si tratta di $7.500 \times 0,10 = 750$ mq che, per un'offerta specialistica, sulla base degli

indirizzi del Dipartimento Commercio e Mercati della regione Veneto, determinano una mobilità indotta nell'ora di punta di 0,34 veicoli/mq, ciò che conduce a un traffico di 255 veicoli da ripartire fra ingressi ed egressi.

TOTALE VEICOLI/ORA ATTRATTI NAVIS SRL : 255 veicoli/ora attratti (DIURNO)

Tali flussi di traffico sono stati distribuiti sulle strade esistenti e di progetto secondo quanto ipotizzato dallo studio sulla viabilità di cui sopra, al fine di determinare la situazione maggiormente gravosa. Le percentuali di mezzi pesanti sono state mantenute pari a quanto riscontrato direttamente allo stato attuale.

Inoltre per il periodo di riferimento notturno i veicoli considerati sono stati distribuiti in maniera proporzionale al periodo diurno, in relazione alle superfici a vendita potenzialmente operanti in tale periodo ottenendo un valore percentuale pari al 4%. Tale percentuale è stata mantenuta anche per l'intervento Ex Capannine di cui non si conosce la reale destinazione di utilizzo e ridotto a 0 per l'area artigianale Navis per la quale non si ipotizzano attività in periodo di riferimento notturno.

TOTALE VEICOLI/ORA ATTRATTI JESOLO MAGICA: 78 veicoli/ora attratti (NOTTURNO)

TOTALE VEICOLI/ORA ATTRATTI EX CAPANNINE: 21 veicoli/ora attratti (NOTTURNO)

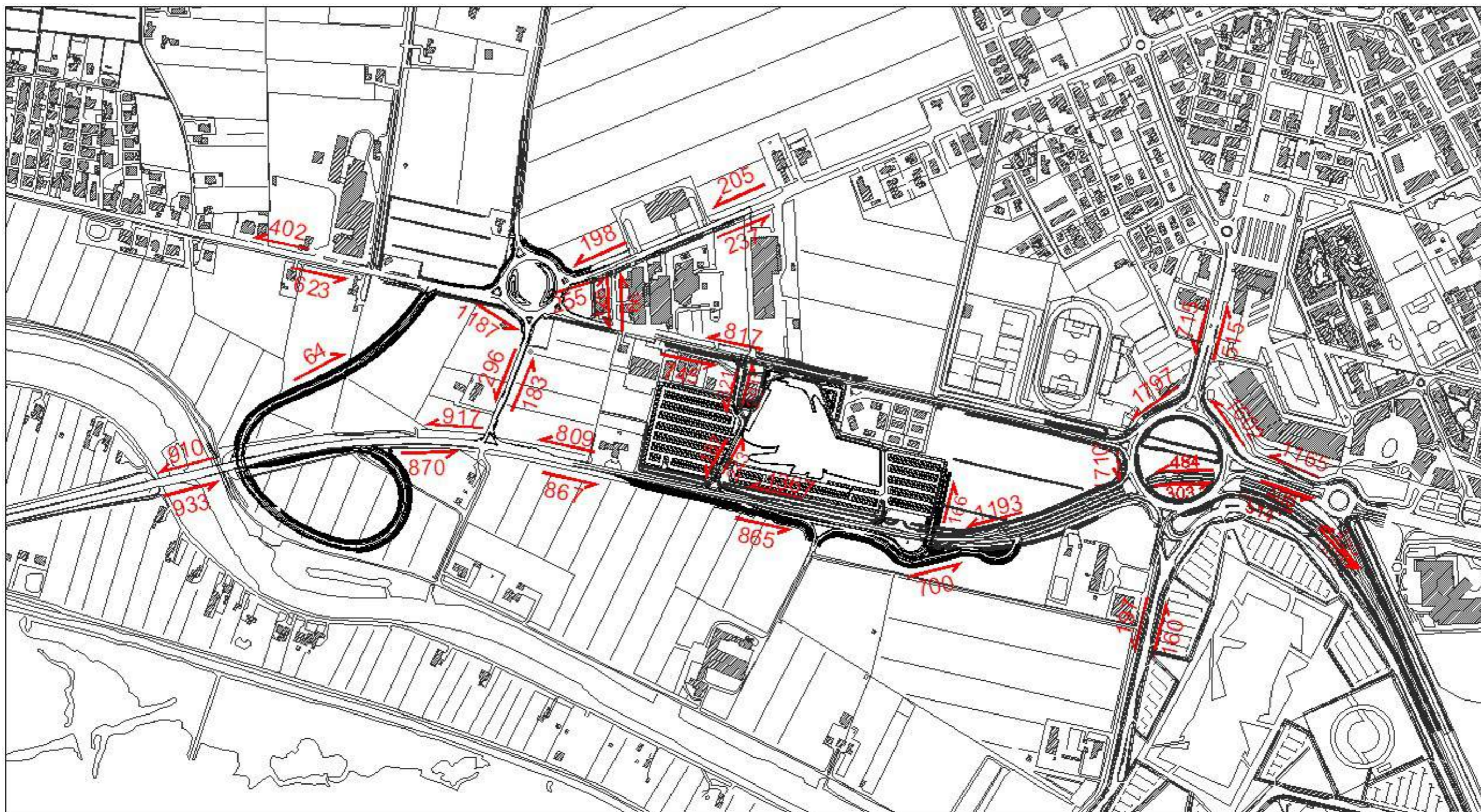
TOTALE VEICOLI/ORA ATTRATTI NAVIS SRL: 0 veicoli/ora attratti (NOTTURNO)

Non sono previste allo stato attuale altre attività che possano determinare un'attrazione di ulteriori flussi veicolari nell'area di intervento.

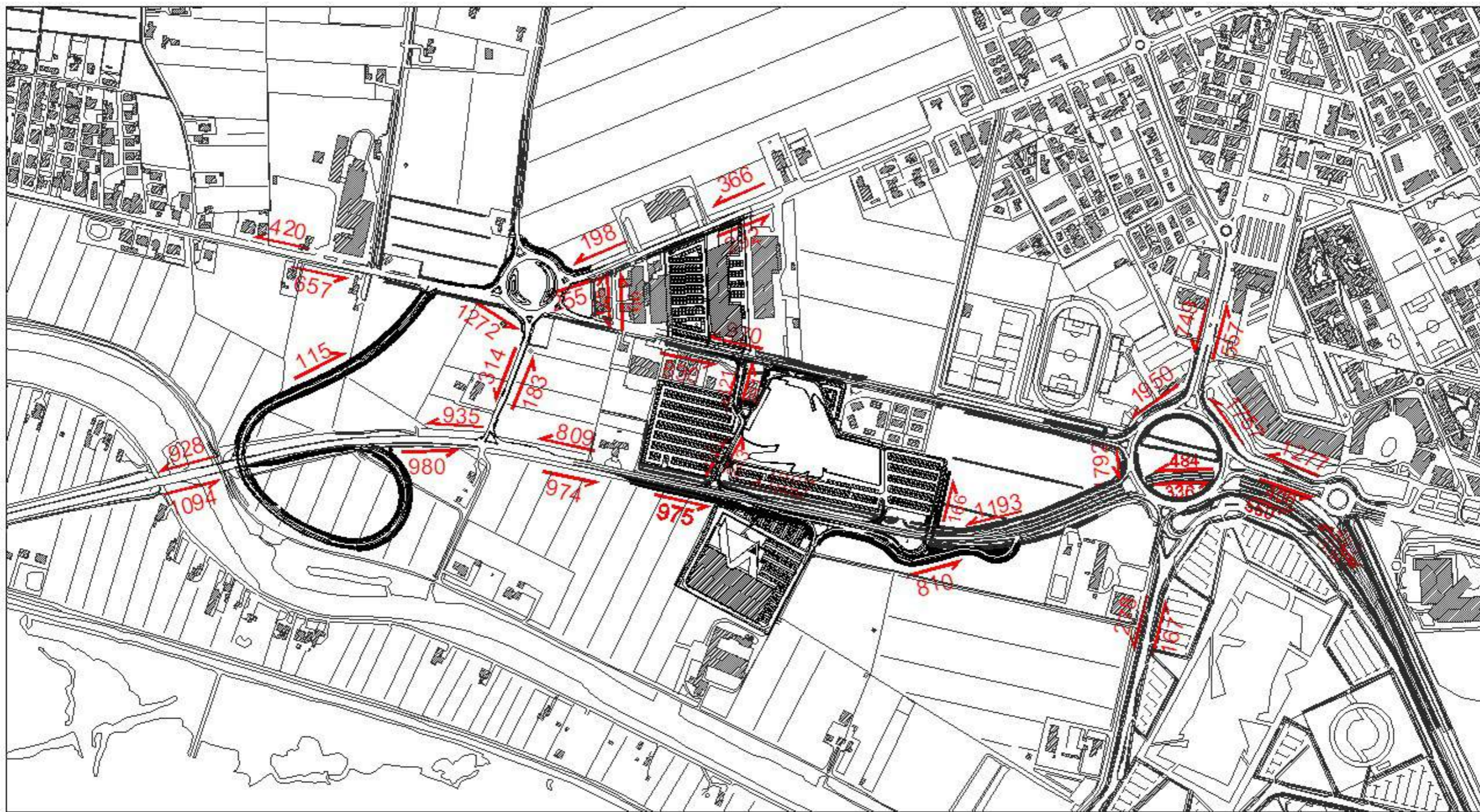
Per le successive valutazioni relative allo stato di progetto si considerano quindi due scenari.

- 1) Stato di progetto** – con solo progetto Jesolo Magica e relativi flussi veicolari attratti e modifiche alla viabilità con rotatoria su Via Mameli e nuova bretella tra SR 43 e SP 42.
- 2) Stato di progetto Impatti Cumulativi** – con oltre al progetto Jesolo Magica anche l'intervento ex capannine e Navis con relativi flussi veicolari attratti e modifiche alla viabilità.

Flussi di traffico stato di progetto periodo di riferimento diurno veicoli/ora (solo intervento Jesolo Magica)



Flussi di traffico stato di progetto periodo di riferimento diurno veicoli/ora (impatti cumulativi)



5) SIMULAZIONE NUMERICA DELLO STATO ANTE-OPERAM E DI PROGETTO

Al fine di ottenere maggiori indicazioni sulla situazione complessiva del clima acustico ad intervento avvenuto si è deciso di effettuare una simulazione mediante l'impiego di un software dedicato.

Descrizione del sistema di simulazione impiegato (IMMI VER 2017)

Il programma IMMI è un software di mappatura del rumore che simula fenomeni legati alla propagazione sonora.

Il software utilizza differenti algoritmi per il calcolo del rumore di qualunque provenienza, ad es. traffico veicolare, ferroviario, rumore industriale, traiettorie aeree ecc.

I calcoli dell'emissione e nel punto di ricezione in IMMI si basano su linee guida riconosciute.

Per il calcolo del rumore da traffico stradale IMMI utilizza il metodo BNPM (Basic Noise Prediction Method). Il rumore ferroviario è valutato con le librerie BNPM. In aggiunta alle caratteristiche della RLS-90, è stato implementato l'elemento "parcheggio" PLS proposto dallo studio della LfU Bavaria.

Le librerie ISO 9613 e OAL 28 sono le migliori per la previsione del rumore industriale derivante da nuovi insediamenti o ampliamenti di insediamenti industriali.

Il programma contiene inoltre una serie di strumenti per la preparazione e gestione dei dati di input e di output e per la preparazione e gestione dei run del modello.

In particolare il programma consente di:

- gestire la preparazione dei file di input contenenti i dati delle sorgenti sonore
- gestire la preparazione dei file di input contenenti i dati delle barriere sonore
- gestire la preparazione dei file di input contenenti i dati delle zone acustiche
- gestire la preparazione del run dei moduli di calcolo implementati
- gestire la visualizzazione dei valori calcolati in formato testuale
- gestire la preparazione dei file ausiliari (orografia, fondo sonoro, ground factor).

I calcoli possono essere eseguiti su singoli recettori o su una griglia di punti di reticolo senza limite dimensionale.

Le equazioni di base del modello

Le equazioni di base utilizzate dal modello sono riportate nel paragrafo 6 della ISO 9613-2:

$$L_p(f) = L_w(f) + D(f) - A(f)$$

dove:

- L_p : livello di pressione sonora equivalente in banda d'ottava (dB) generato nel punto p dalla sorgente w alla frequenza f
- L_w : livello di potenza sonora in banda d'ottava alla frequenza f (dB) prodotto dalla singola sorgente w relativa ad una potenza sonora di riferimento di un picowatt
- D : indice di direttività della sorgente w (dB)
- A : attenuazione sonora in banda d'ottava (dB) alla frequenza f durante la propagazione del suono dalla sorgente w al recettore p

Il termine di attenuazione A è espresso dalla seguente equazione:

$$A = A_{div} + A_{atm} + A_{gr} + A_{bar} + A_{misc}$$

dove:

- Adiv : attenuazione dovuta alla divergenza geometrica
- Aatm : attenuazione dovuta all'assorbimento atmosferico
- Agr : attenuazione dovuta all'effetto del suolo
- Abar : attenuazione dovuta alle barriere
- Amisc : attenuazione dovuta ad altri effetti (descritti nell'appendice della norma)

Il valore totale del livello sonoro equivalente ponderato in curva A si ottiene sommando i contributi di tutte le bande d'ottava e di tutte le sorgenti presenti secondo l'equazione seguente:

$$Leq(dBA) = 10 \log \left(\sum_{i=1}^n \left(\sum_{j=1}^8 10^{0,1(L_p(ij)+A(j))} \right) \right)$$

dove:

- n : numero di sorgenti
- j : indice che indica le otto frequenze standard in banda d'ottava da 63 Hz a 8kHz
- Af ; indica il coefficiente della curva ponderata A

Stima dell'accuratezza

Il metodo di calcolo considerato e le caratteristiche di variabilità della sorgente considerata, inducono nella stima una accuratezza non inferiore a **±3 dB(A)** che dipende oltre che dalle modalità di calcolo da eventuali effetti diversamente stimati e differenti tra le condizioni di misura e quelle di progetto.

Validazione del modello

Al fine di poter valutare la bontà del modello utilizzato è stata eseguita in via preliminare una verifica utilizzando i dati relativi alla situazione ante operam, inserendo come dati di partenza quelli relativi ai flussi di traffico direttamente rilevati durante le sessioni di misura, e i contributi delle sorgenti fisse individuate e confrontando i risultati della simulazione con i valori direttamente misurati strumentalmente sui singoli recettori.

Dati di input

Il modello richiede l'inserimento dei dati relativi alle singole sorgenti sonore, al livello di fondo sonoro, all'orografia del terreno ed al ground factor.

Possono essere inseriti i valori di emissione della potenza sonora delle singole sorgenti, o in maniera più approssimativa, i dati relativi ai flussi di traffico nel periodo considerato con indicazione percentuale di mezzi pesanti rispetto ai leggeri, e velocità media dei veicoli.

Nel nostro caso, è stato utilizzato il primo metodo per le sorgenti fisse individuate, e il secondo per le sorgenti di tipo stradale. Inserendo per ogni caso soltanto le sorgenti che hanno influenzato la misura.

I dati inseriti sono i seguenti:

Misura	Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
2	SP 42 Via Roma Destra	846	51	897	5	50
	SR 43 Via Adriatico dir. Jesolo Paese	987	54	1041	5	40
	SR 43 Via Adriatico dir. Jesolo Lido	732	39	771	5	40
	Strada interna	9	/	9	/	30

Misura	Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
3	SP 42 Via Roma Destra	864	87	951	9	50
	SR 43 Via Adriatico dir. Jesolo Paese	864	69	933	7	40
	SR 43 Via Adriatico dir. Jesolo Lido	693	54	747	7	40
	Strada interna	27	/	27	/	30

Misura	Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
4	<i>SP 42 Via Roma Destra</i>	888	66	954	7	50
	<i>SR 43 Via Adriatico dir. Jesolo Paese</i>	729	48	777	6	40
	<i>SR 43 Via Adriatico dir. Jesolo Lido</i>	690	60	750	8	40
	<i>Strada interna</i>	/	/	/	/	/

E' stato quindi operato un calcolo sui punti di interesse, valutando i livelli sonori negli stessi punti oggetto dei rilevamenti fonometrici. In tale modo è possibile un raffronto fra dati simulati dal programma tarato sulla situazione considerata e i dati calcolati sulla base dei rilievi sperimentali, che viene mostrato nella seguente tabella.

Misura	Rilevato L_{Aeq}	Simulato L_{Aeq}
2	51.3	52.3
3	52.5	51.6
4	55.6	55.6

Si nota che il modello di simulazione risulta tarato correttamente, con differenze contenute entro 1 dB e quindi sicuramente accettabili rispetto agli obiettivi del presente lavoro. Possiamo quindi ritenere valido il risultato ottenuto con il modello di simulazione ed estendere questo all'intera area interessata.

Simulazione dello stato ante operam – valori di immissione

Al fine di caratterizzare completamente l'area in oggetto prima del nuovo intervento, è stata realizzata una simulazione, utilizzando i dati direttamente misurati per le singole sorgenti presenti nell'area, e i dati relativi ai flussi di traffico rilevati, per le sorgenti stradali nel periodo orario considerato.

I flussi di traffico stimati, ricavati per proiezione sul periodo orario dei flussi direttamente rilevati in sito nelle sessioni di misura, sono i seguenti:

*Analisi sorgenti – STATO DI FATTO – veicoli/ora periodo DIURNO
periodo di osservazione ore 10:00-12:00*

Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
SP 42 Via Roma Destra	866	68	934	7	50
SR 43 Via Adriatico dir. Paese	860	57	917	6	40
SR 43 Via Adriatico dir Lido	705	51	756	6	40
Viabilità interna	12	/	12	/	30
TOTALE	2443	176	2619		

Per quanto riguarda il periodo di riferimento notturno, i valori di flussi di traffico sono stati stimati partendo dalla rilevazione di 24 ore e stimando un incremento medio della velocità pari a 10 Km/h per le principali infrastrutture ed una percentuale di mezzi pesanti pari al 2% del totale.

*Analisi sorgenti – STATO DI FATTO – veicoli/ora periodo NOTTURNO
Stima*

Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
SP 42 Via Roma Destra	229	5	234	2	60
SR 43 Via Adriatico dir. Paese	224	5	229	2	50
SR 43 Via Adriatico dir Lido	148	3	151	2	50
Viabilità interna	3	/	3	/	30
TOTALE	604	13	617		

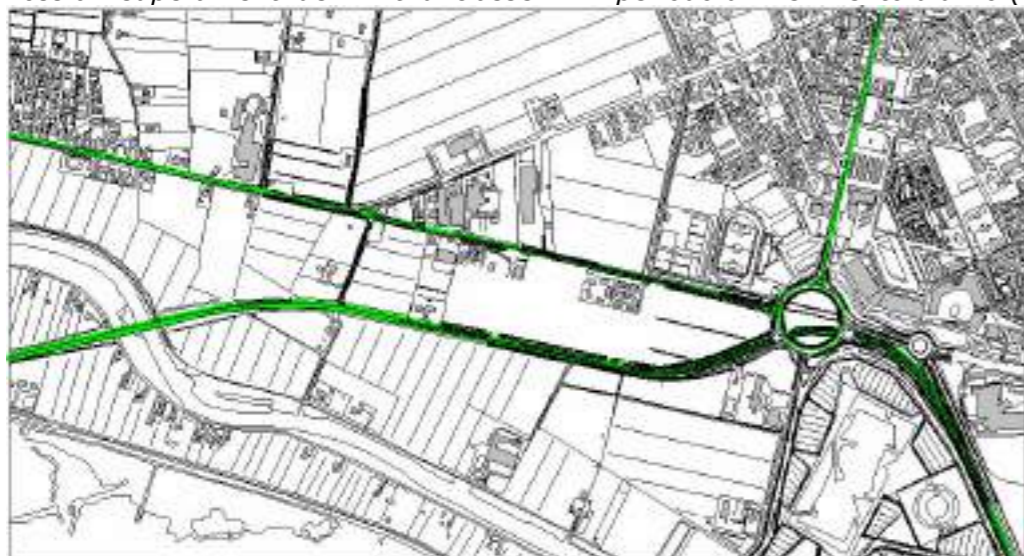
I risultati delle simulazioni sono riportati in seguito.

Rappresentazione dell'isolivello sonoro simulato L_{aeq} (dBA) diurno a Q. +4,00

ANTE OPERAM DIURNO



Possibili superamenti dei limiti di classe IV in periodo di riferimento diurno (Ante Operam)



Rappresentazione dell'isolivello sonoro simulato Laeq (dBA) notturno a Q.+4,00 **ANTE OPERAM NOTTURNO**



Possibili superamenti dei limiti di classe IV in periodo di riferimento notturno (Ante Operam)



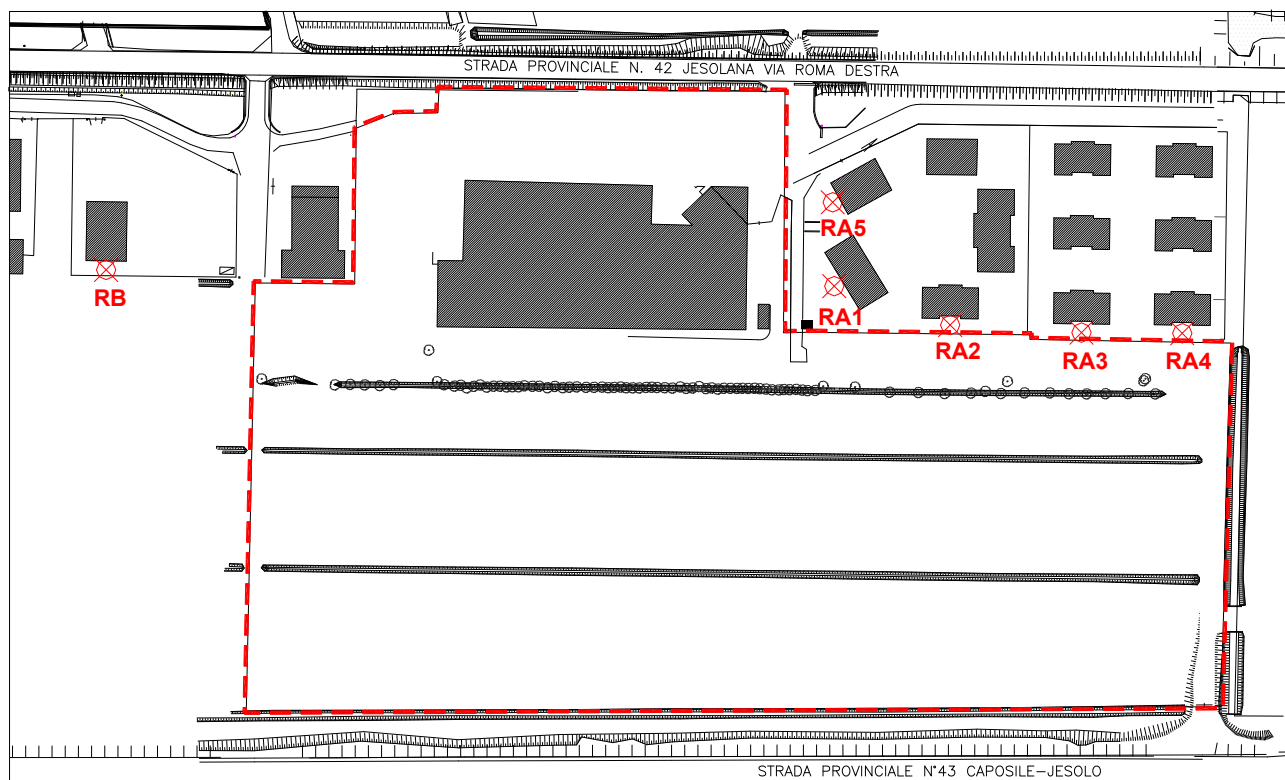
Si può evidenziare che allo stato attuale i livelli di rumorosità risultano mediamente contenuti in relazione alla classificazione acustica dell'area e comunque fortemente dipendenti dalla distanza rispetto alle principali sorgenti stradali individuate.

I livelli risultano pressoché costanti durante l'intero periodo diurno con lievi incrementi nelle ore di punta.

Allo stato attuale i limiti di zona imposti dal piano di classificazione acustica risultano generalmente rispettati all'interno e in prossimità dell'ambito di intervento.

Possibili superamenti risultano già allo stato attuale unicamente in posizioni prossime alle sorgenti stradali e particolarmente nel periodo di riferimento notturno. Tali possibili superamenti sono dovuti esclusivamente alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali stesse e rientrano in ogni caso entro i limiti di pertinenza acustica stabiliti dal DPR 142/2004 pari a 100 metri per le strade extraurbane secondarie.

Con gli stessi parametri è stato eseguito anche il calcolo sui recettori individuati nelle posizioni di maggior esposizione a differenti quote corrispondenti ai vari piani di abitazione. I risultati sono i seguenti:



<i>Recettore</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Quota</i>	<i>Leq Ante Operam (diurno)</i>	<i>Leq Ante Operam (notturno)</i>
RA1	Gruppo di fabbricati residenziali posizionati lungo la SP 42 Via Roma Destra	1,5 P.T.	51.0	43.0
		4,5 P.1	51.0	43.0
RA2		1,5 P.T.	50.0	42.0
		4,5 P.1	50.0	42.0
RA3		1,5 P.T.	50.5	42.0
		4,5 P.1	50.5	42.0
RA4		1,5 P.T.	50.5	42.0
		4,5 P.1	50.5	42.0
RA5		1,5 P.T.	52.5	44.0
		4,5 P.1	52.0	43.5
RB	Gruppo di fabbricati residenziali posizionati lungo la SP 42	1,5 P.T.	49.0	41.0
		4,5 P.1	49.0	41.0
Valore limite (classe IV)			65.0	55.0

I risultati delle simulazioni dimostrano l'ampio rispetto dei limiti indicati dal piano di classificazione acustica comunale in corrispondenza di tutti i recettori prossimi all'area di intervento.

Simulazione dello stato di progetto – valori di immissione

Per la valutazione complessiva del clima acustico a progetto realizzato si sono utilizzati i dati relativi all'incremento dei volumi di traffico calcolati precedentemente, e distribuiti sulle strade esistenti e di nuova realizzazione nei periodi di riferimento diurno e notturno.

Tale incremento, è stato suddiviso sulle strade considerate e sommato ai flussi medi rilevati durante il periodo di osservazione, in maniera da determinare la situazione più gravosa.

Si ritengono tali ipotesi sufficientemente cautelative, per il numero complessivo di veicoli considerati, e realistiche per la distribuzione di questi sulle strade di interesse.

Oltre alle sorgenti stradali sono state anche considerate le componenti impiantistiche di progetto così come stimate al precedente punto 4.

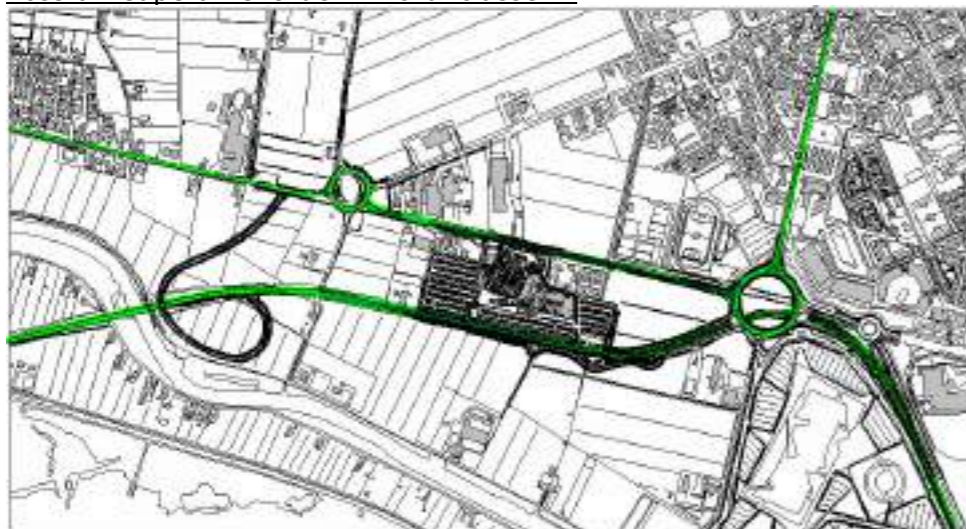
I risultati delle simulazioni sono riportati in seguito.

Rappresentazione dell'isolivello sonoro simulato L_{aeq} (dBA) diurno a Q. +4,00

PROGETTO DIURNO SOLO INTERVENTO JESOLO MAGICA

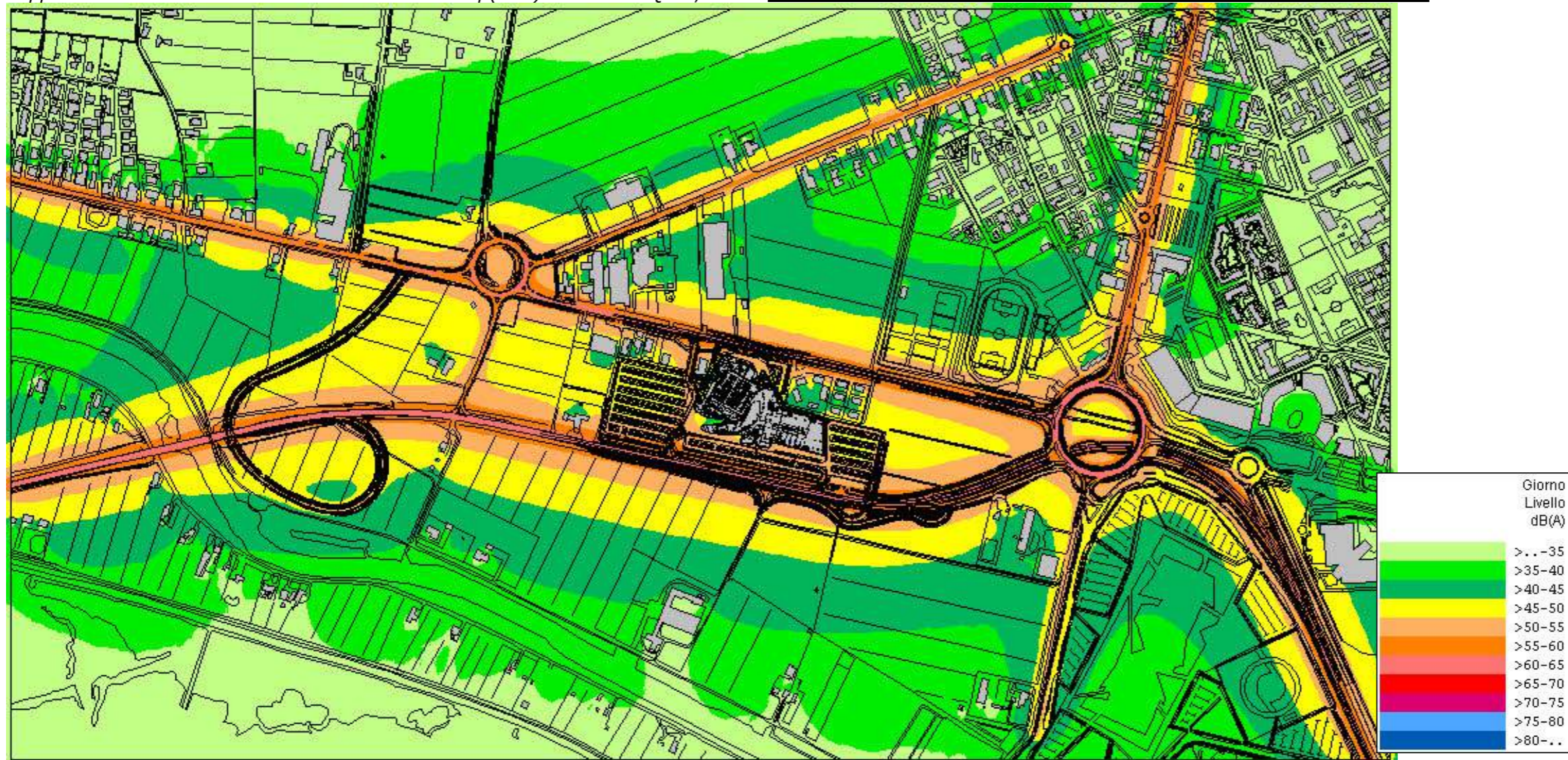


Possibili superamenti dei limiti di classe IV

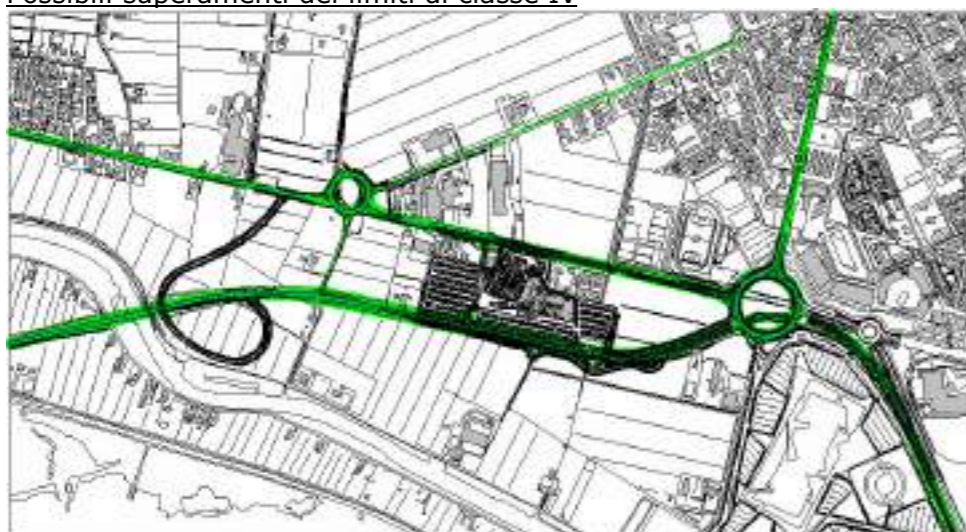


Rappresentazione dell'isolivello sonoro simulato L_{aeq} (dBA) notturno a Q. +4,00

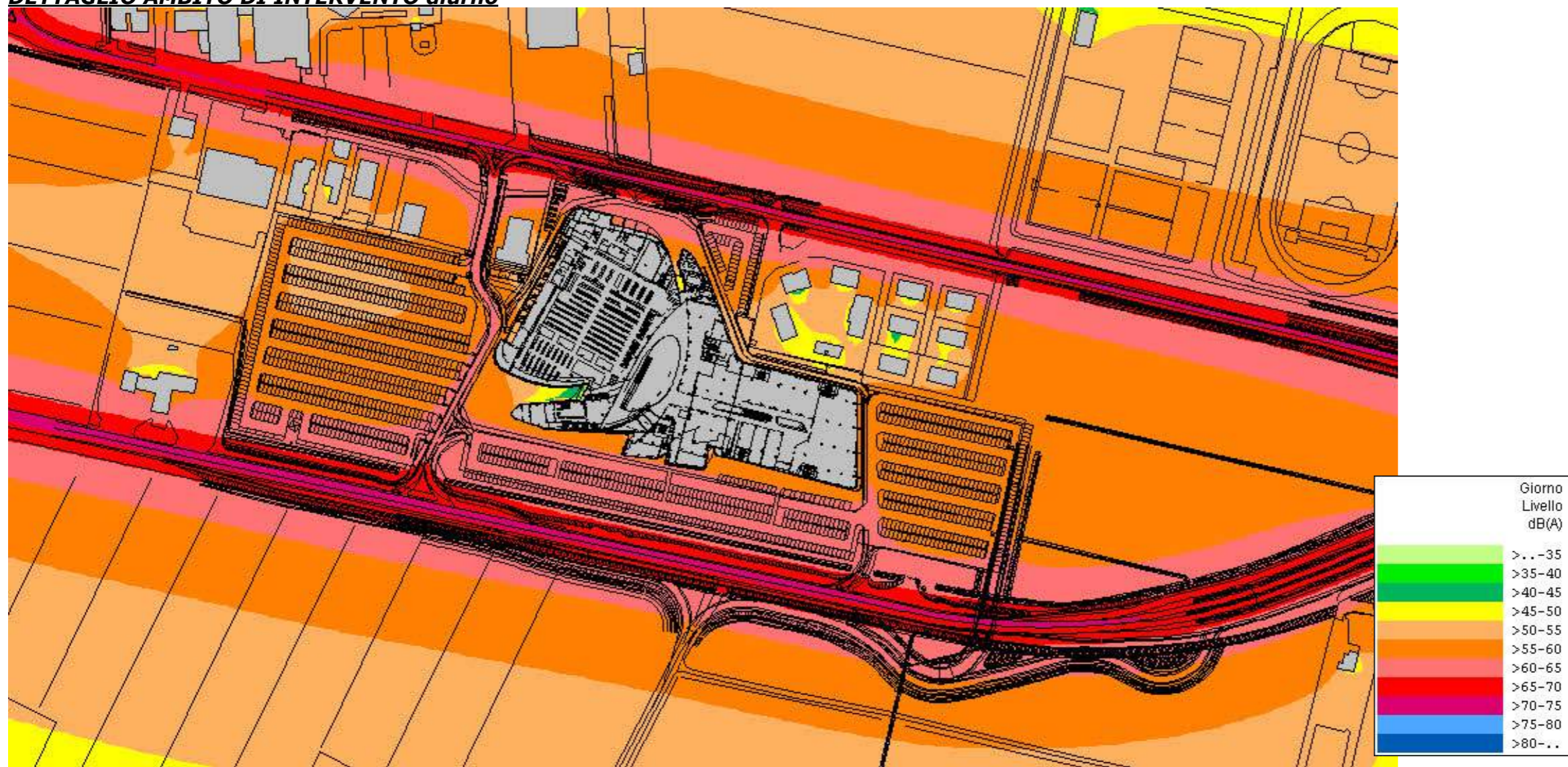
PROGETTO NOTTURNO SOLO INTERVENTO JESOLO MAGICA



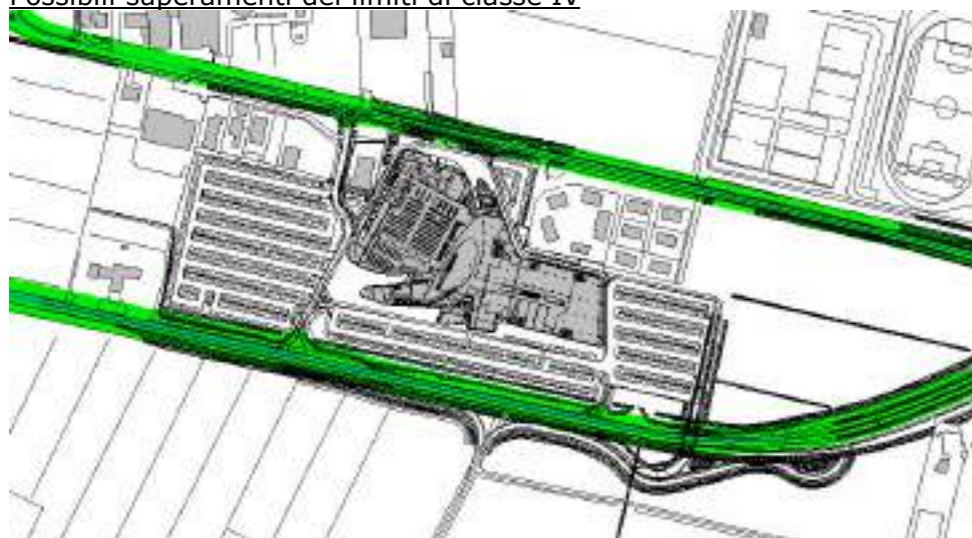
Possibili superamenti dei limiti di classe IV



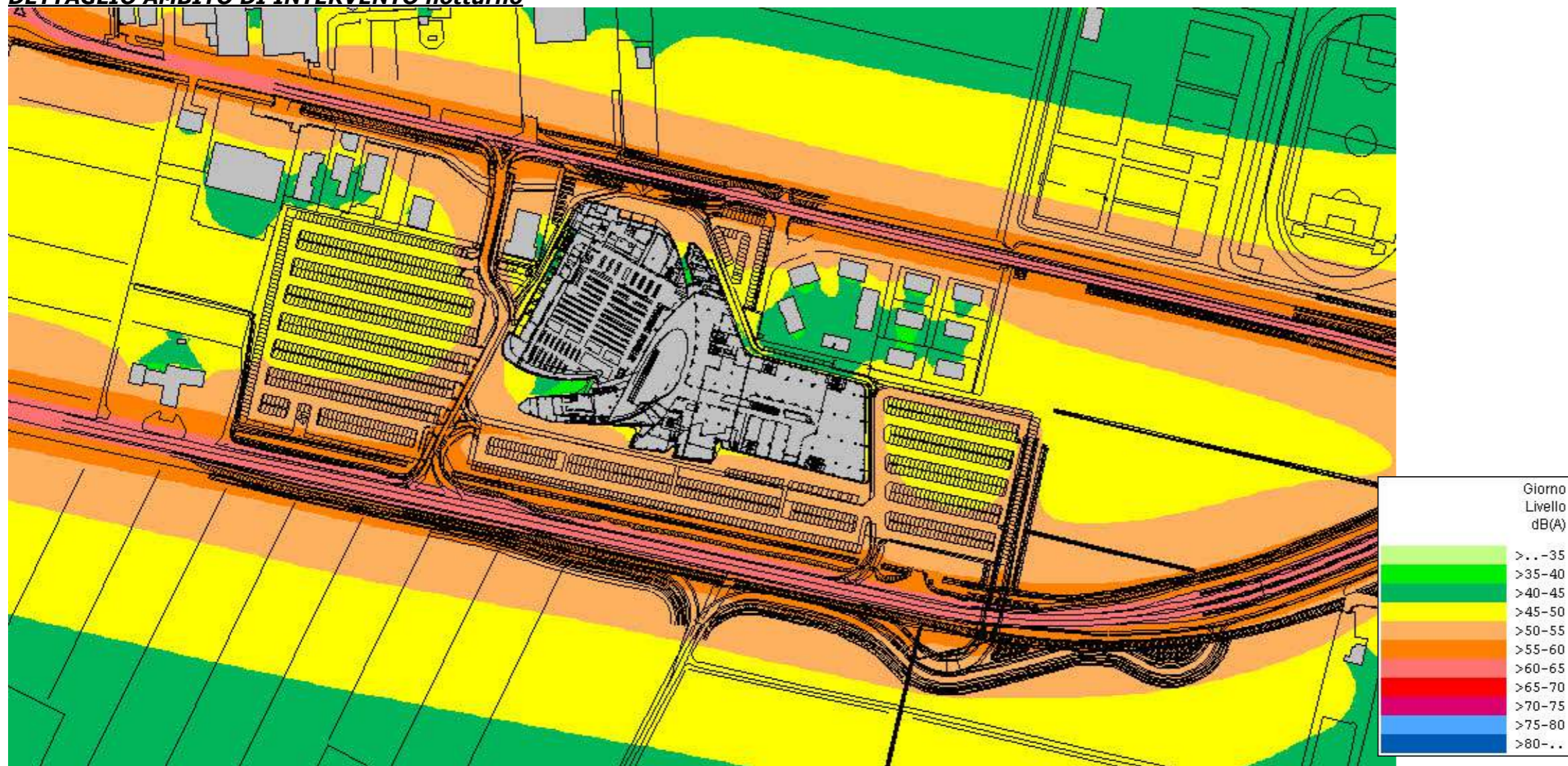
DETTAGLIO AMBITO DI INTERVENTO diurno



Possibili superamenti dei limiti di classe IV



DETTAGLIO AMBITO DI INTERVENTO notturno



Possibili superamenti dei limiti di classe IV

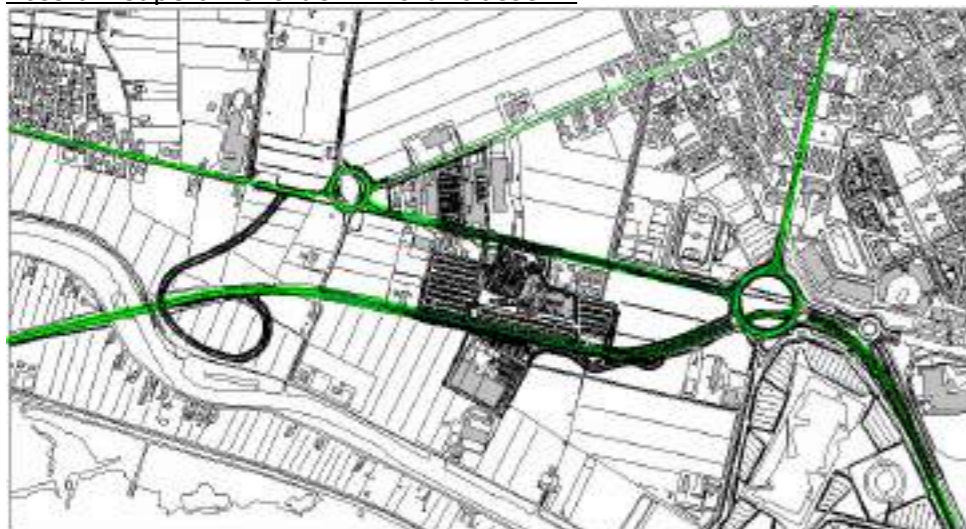


Rappresentazione dell'isolivello sonoro simulato L_{aeq} (dBA) diurno a Q. +4,00

PROGETTO DIURNO IMPATTI CUMULATIVI



Possibili superamenti dei limiti di classe IV

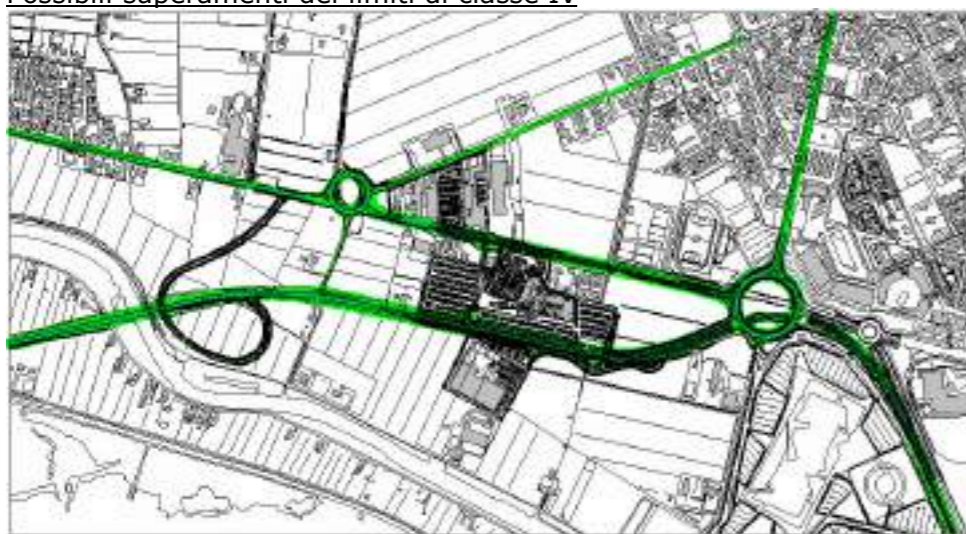


Rappresentazione dell'isolivello sonoro simulato L_{aeq} (dBA) notturno a Q.+4,00

PROGETTO NOTTURNO IMPATTI CUMULATIVI



Possibili superamenti dei limiti di classe IV



I risultati della simulazione dimostrano in generale un incremento della rumorosità ambientale piuttosto elevato ma distribuito in maniera equilibrata nell'area di intervento ed in prossimità della stessa.

E' previsto in generale un incremento con ridistribuzione dei livelli all'interno dell'ambito di intervento, particolarmente nel periodo di riferimento diurno in cui sono funzionanti le principali attività. Tali incrementi sono determinati essenzialmente dall'aumento di traffico indotto dall'insediamento più che dalla presenza di componenti impiantistiche fisse generalmente mascherate.

Risultano generalmente rispettati i limiti imposti dal piano di classificazione acustica comunale all'interno dell'ambito di intervento

Possibili superamenti risultano, come peraltro già allo stato attuale unicamente in posizioni prossime alle sorgenti stradali e particolarmente nel periodo di riferimento notturno. Tali possibili superamenti sono dovuti esclusivamente alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali stesse e rientrano in ogni caso entro i limiti di pertinenza acustica stabiliti dal DPR 142/2004 pari a 100 metri per le strade extraurbane secondarie.

Con gli stessi parametri è stato nuovamente eseguito anche il calcolo sui recettori individuati nelle posizioni di maggior esposizione, nel periodo di riferimento diurno ed a differenti quote corrispondenti ai vari piani di abitazione.

I risultati sono i seguenti:

<i>Rec</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Quota</i>	<i>Leq Ante Operam (diurno)</i>	<i>Leq Ante Operam (notturno)</i>	<i>Leq Progetto (diurno) Solo ambito</i>	<i>Leq Progetto (notturno) Solo ambito</i>	<i>Leq Progetto (diurno) cumulativi</i>	<i>Leq Progetto (notturno) cumulativi</i>
RA1	Gruppo di fabbricati residenziali posizionati lungo la SP 42 Via Roma Destra	1,5 P.T.	51.0	43.0	51.5	43.0	52.0	43.5
		4,5 P.1	51.0	43.0	51.5	43.0	52.0	43.5
RA2		1,5 P.T.	50.0	42.0	50.5	42.0	50.5	42.0
		4,5 P.1	50.0	42.0	50.5	42.0	50.5	42.0
RA3		1,5 P.T.	50.5	42.0	52.5	45.0	52.5	45.0
		4,5 P.1	50.5	42.0	53.0	45.0	53.0	45.0
RA4		1,5 P.T.	50.5	42.0	53.5	46.0	53.5	46.0
		4,5 P.1	50.5	42.0	53.5	45.5	53.5	45.5
RA5		1,5 P.T.	52.5	44.0	53.5	45.5	54.0	46.0
		4,5 P.1	52.0	43.5	53.5	45.0	54.0	45.5
RB	Gruppo di fabbricati residenziali posizionati lungo la SP 42	1,5 P.T.	49.0	41.0	53.5	45.0	53.5	45.0
		4,5 P.1	49.0	41.0	53.5	45.0	53.5	45.0
Valore limite (classe IV)			65.0	55.0	65.0	55.0	65.0	55.0

I risultati delle simulazioni dimostrano un incremento contenuto della rumorosità complessiva in periodo di riferimento diurno. In corrispondenza dei recettori maggiormente prossimi all'ambito di intervento tali incrementi sono stimati in facciata sino a 3 dB(A) in corrispondenza del recettore RA4 con livelli massimi di 53.5 dB(A). Gli incrementi maggiori sono stimati in corrispondenza del recettore RB prossimo alle nuove aree di parcheggio. In corrispondenza di tale recettore si stima un incremento di 4.5 dB(A) con livelli massima pari a 53.5 dB(A). Tali aumenti sono da attribuire ai flussi di traffico indotti dall'intervento, stimati in maniera ampiamente cautelativa. Appaiono in ogni caso ampiamente rispettati i valori limite di immissione stabiliti per la classe IV e pari a 65.0 dB(A) anche nella valutazione relativa agli impatti cumulativi.

Discorso analogo per il periodo di riferimento notturno in cui appaiono ampiamente rispettati i valori di immissione stabiliti per la classe IV e pari a 55.0 dB(A).

6) PREVISIONE DEL RISPETTO DEL CRITERIO DIFFERENZIALE

Per le nuove sorgenti deve essere verificato, ai sensi del D.M.A. 11/12/96 il rispetto del *criterio differenziale*, cioè la differenza tra il livello del rumore ambientale (in presenza delle sorgenti disturbanti) e quello del rumore residuo (in assenza di tali sorgenti).

1. I valori limite differenziali di immissione, definiti all'art. 2, comma 3, lettera b), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, sono: 5 dB per il periodo diurno e 3 dB per il periodo notturno, misurati all'interno degli ambienti abitativi. Tali valori non si applicano nelle aree classificate nella classe VI della tabella A allegata al presente decreto.

2. Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano nei seguenti casi, in quanto ogni effetto del rumore è da ritenersi trascurabile:

a) se il rumore misurato a finestre aperte sia inferiore a 50 dB(A) durante il periodo diurno e 40 dB(A) durante il periodo notturno;

b) se il livello del rumore ambientale misurato a finestre chiuse sia inferiore a 35 dB(A) durante il periodo diurno e 25 dB(A) durante il periodo notturno.

3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alla rumorosità prodotta: *dalle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime; da attività e comportamenti non connessi con esigenze produttive, commerciali e professionali; da servizi e impianti fissi dell'edificio adibiti ad uso comune, limitatamente al disturbo provocato all'interno dello stesso.*

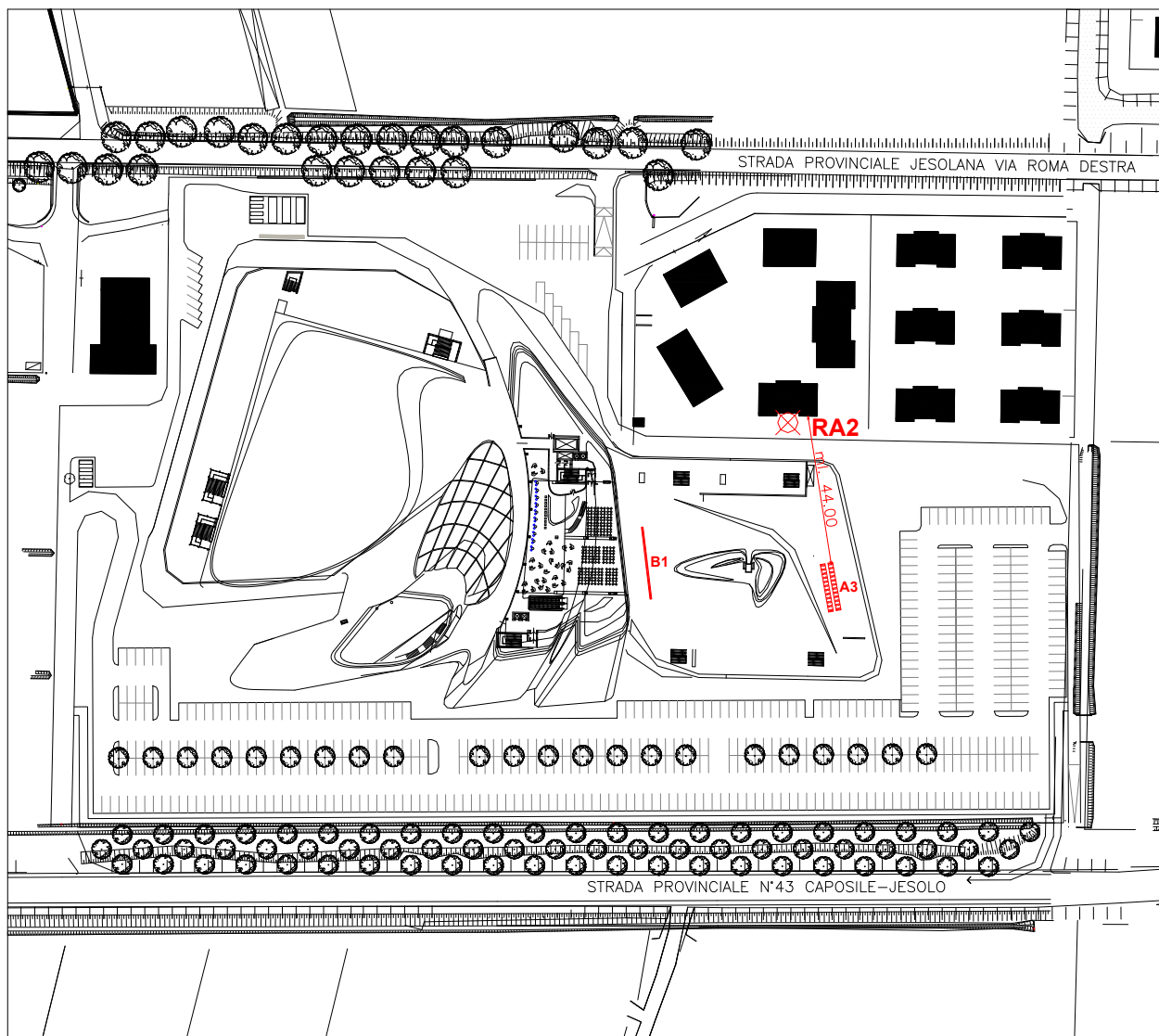
Pertanto le sorgenti individuate ed in particolare tutti gli impianti posizionati su terrazza e in copertura e funzionanti in periodo di riferimento diurno o notturno risultano soggetti alla verifica di tale criterio.

E' da rilevare che allo stato attuale non sono state ancora determinate le caratteristiche dimensionali della parte impiantistica e la sua esatta collocazione, inoltre il limite differenziale è da verificare all'interno delle abitazioni maggiormente esposte. Tuttavia durante i sopralluoghi svolti non è stato possibile accedere ai fabbricati su cui si suppone siano collocati i recettori e pertanto non è dato conoscere la destinazione d'uso dei locali che si affacciano verso le sorgenti individuate.

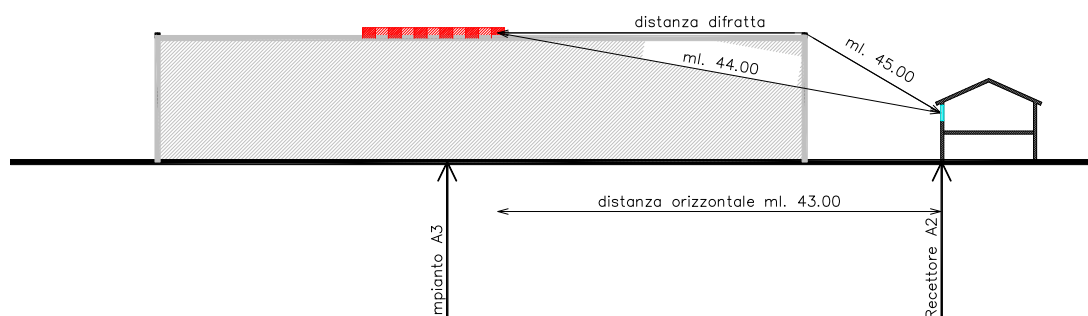
Si assumono pertanto come posizioni di calcolo quelle relative alla posizione in facciata degli edifici recettori precedentemente individuati e maggiormente prossimi ai punti stimati di installazione delle sorgenti impiantistiche.

Stimiamo pertanto il valore di emissione delle sorgenti nella situazione maggiormente gravosa e quindi quella relativa alla rumorosità eventualmente prodotta da possibili componenti impiantistiche installate in copertura dell'edificio in progetto nella zona indicata come area tecnica sud e rivolta in direzione del fabbricato individuato come recettore più prossimo al sito di intervento ed il valore di potenza sonora della stessa, stimato al precedente punto 5.2 in 90.0 dB(A).

La situazione individuata è la seguente:



Planimetria



Sezione

6.1 Stima del livello L_A

Il calcolo del livello di pressione al ricettore avviene applicando la ISO 9613-2 e correggendo il risultato per la presenza della barriera applicando la formula di Fresnel per differenza di percorso.

E quindi:

$$L_p = L_w - 11 - 20 \log (d) + D$$

con $D = 3$

per sorgente posizionata su un piano riflettente

Corretta con:

$$\Delta L = 10 \log (3 + 20 N)$$

Con:

λ = lunghezza d'onda

d = differenza di percorso = $45,0 - 44,0 = 1,0$ m.

N = numero di Fresnel = $2/\lambda \times d$

Pertanto risulta:

L_p diretto = 49.1 dB(A)

$\Delta L = 12.5$ dB(A)

per il calcolo in assenza di valori riferiti allo spettro della sorgente sono stati assunti i parametri relativi alla frequenza di 125 Hz. maggiormente cautelativo.

L_A con barriera = 36.6 dB(A)

NB: nel calcolo non sono stati considerati fattori correttivi K in quanto:

- a) le caratteristiche spettrali delle sorgenti non sono definite, non sono previste componenti impulsive.
- b) tutte le sorgenti individuate risultano funzionare per oltre 1 ora nei periodi di riferimento diurno e notturno.

6.2 Stima del livello di rumore residuo L_R

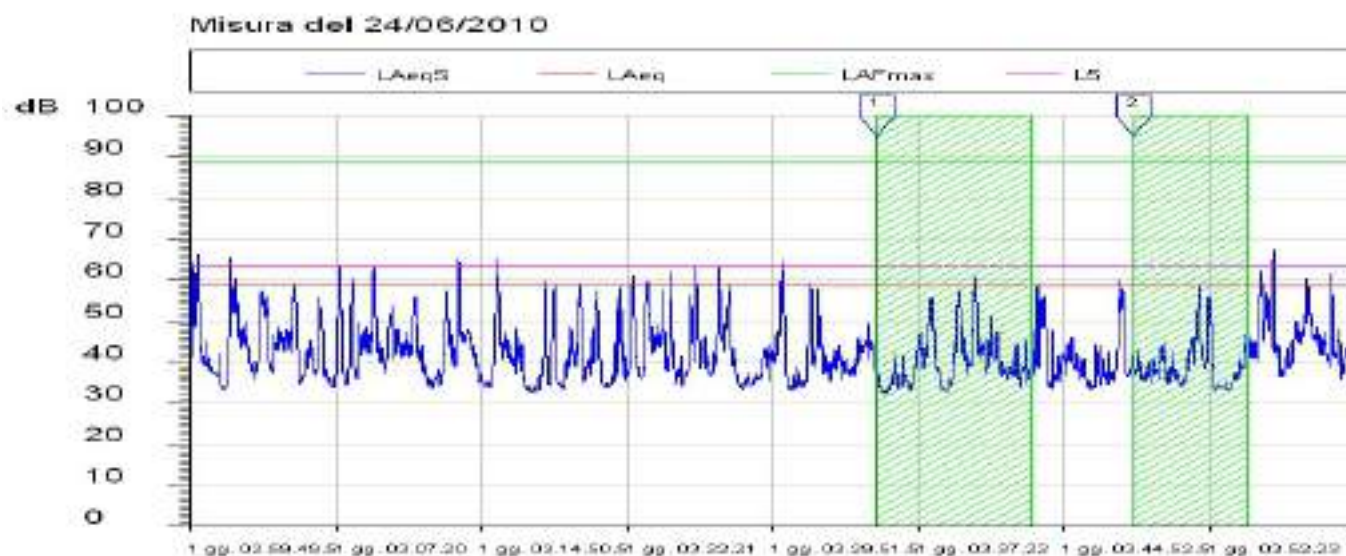
Per determinare il livello di rumore residuo presente in periodo di riferimento notturno, è stata eseguita un'analisi della misura n.1, misurazione di 24 ore effettuata per caratterizzare l'andamento qualitativo dei livelli di rumorosità ambientale nel complesso delle sorgenti presenti nell'area nei periodi di riferimento diurno e notturno, effettuata in posizione di facciata su fabbricato prossimo all'area di intervento e prospiciente la Via Roma Destra.

Nelle fasce orarie caratterizzate da livelli maggiormente bassi sono stati selezionati periodi di osservazione nei quali fosse evidente il minore livello di rumorosità dovuta all'insieme delle sorgenti costantemente presenti nell'area.

Le fascia oraria caratterizzata dai livelli più contenuti è risultata essere quella compresa tra le ore 03:00 e le ore 04:00 con L_{eq} di 48.6 dB(A).

Di seguito si riportano le selezioni effettuate per la determinazione del rumore residuo, mettendo in evidenza il numero delle selezioni individuate, la loro durata temporale, e il dato di rumore residuo determinato.

Riepilogo eventi selezionati – periodo Diurno				
N°	TEMPO		VALORE dB	NOTE
1	25/06/2010 03.35.15 - 03.43.08	7'53"	44.7	RUMORE RESIDUO
2	25/06/2010 03.48.27 - 03.54.18	5'45"	43.5	RUMORE RESIDUO



Tracciato temporale del livello sonoro equivalente ($T=1/8$ s)

OSSERVAZIONI

La fascia oraria è stata scelta in maniera tale da individuare i livelli di rumorosità residua minore tra tutti quelli rilevati nel periodo di riferimento notturno.

La durata complessiva degli eventi selezionati è di 13' 38" e quindi sufficiente a caratterizzare la rumorosità residua.

Si assume come valore di calcolo il valore medio ponderato rispetto al tempo degli intervalli di campionamento applicando la relazione:

$$L_{Aeq,T_R} = 10 \log \left[\frac{1}{T_R} \sum_{i=1}^n (T_0)_i 10^{0.1 L_{Aeq}(T_0)_i} \right] \text{ dB(A)}$$

Pertanto:

$$L_R = 44.2 \text{ dB(A)}$$

6.3 Stima del livello differenziale L_D

$$L_D = 36.6 - 44.2 = -7.6 < 3.0 \text{ dB(A) in periodo di riferimento notturno}$$

Risulta pertanto ampiamente rispettato il limite differenziale in periodo di riferimento notturno, anche qualora vi fosse presenza di componenti tonali a basse frequenze.

Per garantire quanto stimato gli eventuali impianti installati in copertura dovranno comunque essere posizionati alla distanza maggiore possibile rispetto ai recettori individuati (almeno 43 metri in proiezione orizzontale)

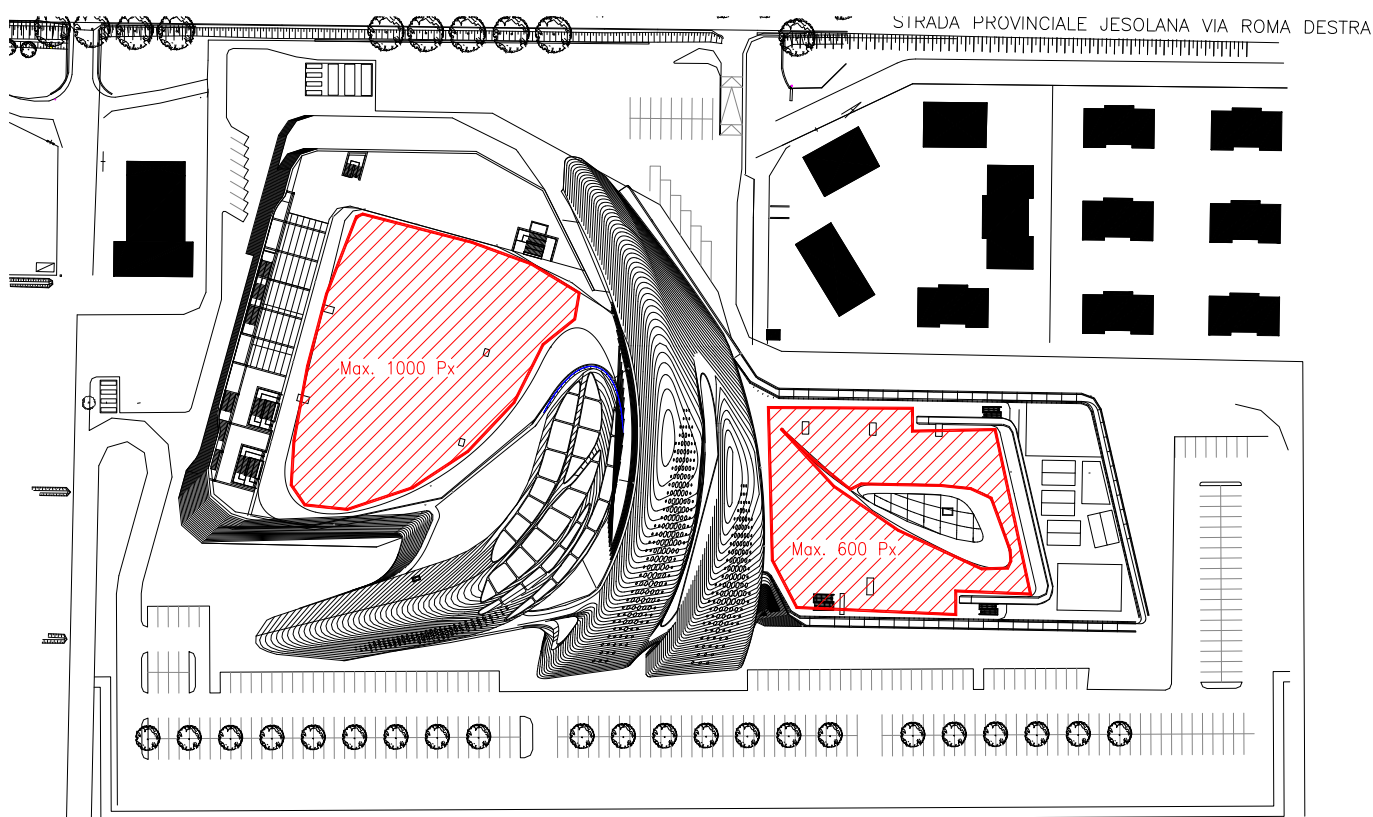
7) RUMORE ANTROPICO PRODOTTO DA ATTIVITA' OCCASIONALI DI INTRATTENIMENTO

Il progetto prevede la possibilità che l'ampia copertura possa essere utilizzata per uso pubblico, e direttamente collegata con il parcheggio da percorsi differenziati rispetto agli spazi commerciali.

La superficie di copertura pari a circa 7500 mq. potrà quindi essere utilizzata per attività ludiche, ricreative ed espositive quali ristoro, mercati all'aperto e similari. Allo stato attuale tuttavia tali possibilità non risultano ancora definite, e pertanto il numero massimo di persone che possono risultare attratte da tali attività è stato stimato in via ampiamente cautelativa, in relazione al numero massimo di persone evacuabili attraverso le vie d'esodo previste in progetto.

In particolare il numero massimo di persone evacuabili risulta pari a circa 1600 unità, suddivise per le due porzioni di copertura separatamente utilizzabili. Quindi, sempre in via cautelativa, si ipotizza la presenza massima di 1000 persone sulla porzione di copertura caratterizzata da maggiore superficie ad Est, e di 600 su quella ad Ovest di superficie più ridotta, come indicato nello schema di cui sotto. È ipotizzabile invece che in condizioni di normale affluenza sia prevedibile un afflusso medio di circa 100 persone.

Planimetria coperture con indicazione delle aree accessibili e del numero massimo di persone stimate.



Le attività di cui si stima l'afflusso massimo rappresentano attività di tipo temporaneo e non connesse alle esigenze commerciali insediabili, e pertanto soggette, oltre che alla applicabilità della normativa nazionale e regionale vigente in materia, alla regolamentazione locale del comune di Jesolo, ed in particolare al regolamento per la tutela dall'inquinamento acustico approvato con delibera di C.C. n.82 del 18 Giugno 2015.

Tale regolamento, in ottemperanza alla normativa nazionale e regionale al TITOLO VI, disciplina le attività rumorose a carattere temporaneo ed in particolare:

- a) attività di intrattenimento o spettacolo, promosse o gestite a cura di associazioni, enti pubblici e privati, gruppi, privati, del tipo: concerti, serate musicali, feste, ballo, cinema all'aperto;
- b) attività di intrattenimento o spettacolo esercitate in modo occasionale a supporto dell'attività principale licenziata presso pubblici esercizi (o presso sedi di circoli, associazioni e quant'altro), del tipo: piano-bar, serate musicali, feste, ballo;
- c) eventi sportivi svolti in specifiche strutture o in aree temporanee, promosse e gestite da enti pubblici e privati, associazioni, gruppi, privati;
- d) fuochi pirotecnici.

Per tali attività il regolamento prevede deroghe ai limiti di rumorosità indicati dalla L.447/95 e dal DPCM 14/11/97 nell'ambito del rispetto di specifiche disposizioni, orari di esercizio e limiti massimi di rumorosità ed in particolare:

A. Limitazione orario attività di intrattenimento:

- 1. Karaoke: fino alle ore 24:00
- 2. Musica live/concertini: fino alle ore 24:00
- 3. Intrattenimento con dj/vocalist: fino alle ore 24:00
- 4. Concerti live/eventi: fino alle ore 00:30
- 5. Feste paesane: fino alle ore 00:30

Le suddette attività in ogni caso non potranno avere inizio prima delle ore 16:00.

B. Limitazione frequenza esibizioni (gli eventi non sono cumulabili):

- 1. Karaoke: massimo n. 2 volte alla settimana
- 2. Musica live/concertini: massimo n. 2 volte alla settimana
- 3. Intrattenimento con dj/vocalist: massimo n. 2 eventi alla settimana

Ulteriori esibizioni e fino al limite massimo di frequenze di seguito specificato, da ritenersi comprensivo delle frequenze sopraindicate, dovranno essere autorizzate su apposita richiesta all'ufficio competente in quanto assoggettabili alla normativa di pubblico spettacolo ai sensi degli artt. 68 e 80 del T.U.L.P.S..

Karaoke: limite massimo n. 3 volte alla settimana con un massimo di n. 2 volte consecutive;

Musica live/concertini: limite massimo n. 4 volte alla settimana;

Intrattenimento con dj/vocalist: limite massimo n. 4 volte alla settimana;

4. Concerti live/eventi: non più di 5 volte all'anno per la stessa zona con una frequenza max di 3 volte al mese.

5. Feste paesane: secondo programma approvato dall'Amministrazione.

Limiti assoluti da rispettare per la deroga alle attività rumorose temporanee

La deroga ai limiti di rumorosità (ovvero limiti assoluti di zona e limite differenziale indicati dalla L. 447/95) viene concessa nel rispetto delle limitazioni di cui sopra, fissando un limite assoluto di immissione sonora che l'attività in deroga non deve superare, rilevato per un tempo predeterminato di 10 minuti, e misurato in facciata dai ricettori sensibili a 1 metro; per ricettori sensibili si intendono ad esempio camere di albergo, unità residenziali.

I limiti di rumorosità in deroga da rispettare sono:

ATTIVITA'	LIMITE SONORO
Karaoke	70 dB(A) – 10 min
Musica live/concertini	70 dB(A) – 10 min
Intrattenimento con Dj/Vocalist	70 dB(A) – 10 min

Per le feste paesane ed i concerti live, il limite sonoro da verificare è il livello di pressione sonora media da misurare al centro dell'area di ascolto degli spettatori che dovrà essere inferiore a:

$Leq = 95 \text{ dB(A)}$ valore medio nell'arco di 1 ora

$LA_{S,max} < 102 \text{ dB(A)}$

Così come indicato dal D.P.C.M. n. 215/99 e successive modifiche.

Il regolamento prevede in ogni caso che prima della attivazione di tali attività rumorose temporanee ne sia data alla amministrazione preventiva comunicazione su apposita modulistica predisposta dall'ufficio competente che nel caso delle attività di cui si tratta prescrive la produzione di una specifica valutazione previsionale di impatto acustico con indicazione degli eventuali interventi di mitigazione necessari a garantire il rispetto dei valori in deroga concessi.

Per stimare il contributo alla rumorosità complessiva apportato dalla presenza di persone si assumono come dati di riferimento quelli riportati nella pubblicazione "Impatto Acustico – accertamenti e documentazione" edita da Maggioli editore anno 2009, desunti da verifiche strumentali realizzate dall'ARPA Veneto dipartimento di Venezia che indicano le emissioni sonore espresse in termini di livello equivalente valutato ad 1 metro dalla sorgente con intervallo variabile tra i 60 e i 70 dB in funzione della modalità con cui le persone conversano tra loro. Il livello complessivo viene espresso in funzione della somma energetica di tutti i contributi (n persone presenti) attraverso la formula:

Lawlog(n.k)

I livelli di emissione generati da aggregazione di persone che occupano aree esterne valutati a 30 m. di distanza risultano così stimati:

gruppo di 15-20 persone in area non attrezzata di locale pubblico = 53.0 dB(A)

dev. st. 5 d(A).

gruppo di 40 persone in area non attrezzata di locale pubblico = 55.0 dB(A)

dev. st. 4 d(A).

moltitudine di persone >1000 = 72.0 dB(A)

dev. st. 2 d(A).

Tali valori vengono assunti come riferimento per la stima della rumorosità antropica prodotta dall' aggregazione di persone sulla copertura nelle due aree individuate. In particolare si assume un livello di pressione sonora pari a 72.0 dB(A) a 30 metri per la porzione di copertura Ovest con presenza massima di 1000 persone e per interpolazione un livello di pressione sonora pari a 69.0 dB(A) per la porzione di copertura Est con presenza massima di 600 persone.

Tali livelli calibrati nel modello in assenza di elementi schermanti, che vengono inseriti solo in un secondo momento, determinano i seguenti livelli di potenza sonora delle sorgenti areali considerate direttamente poste sulla superficie riflettente della copertura:

Lw Ovest = 80 dB(A)/mq.

Lw Est = 77.0 dB(A)/mq.

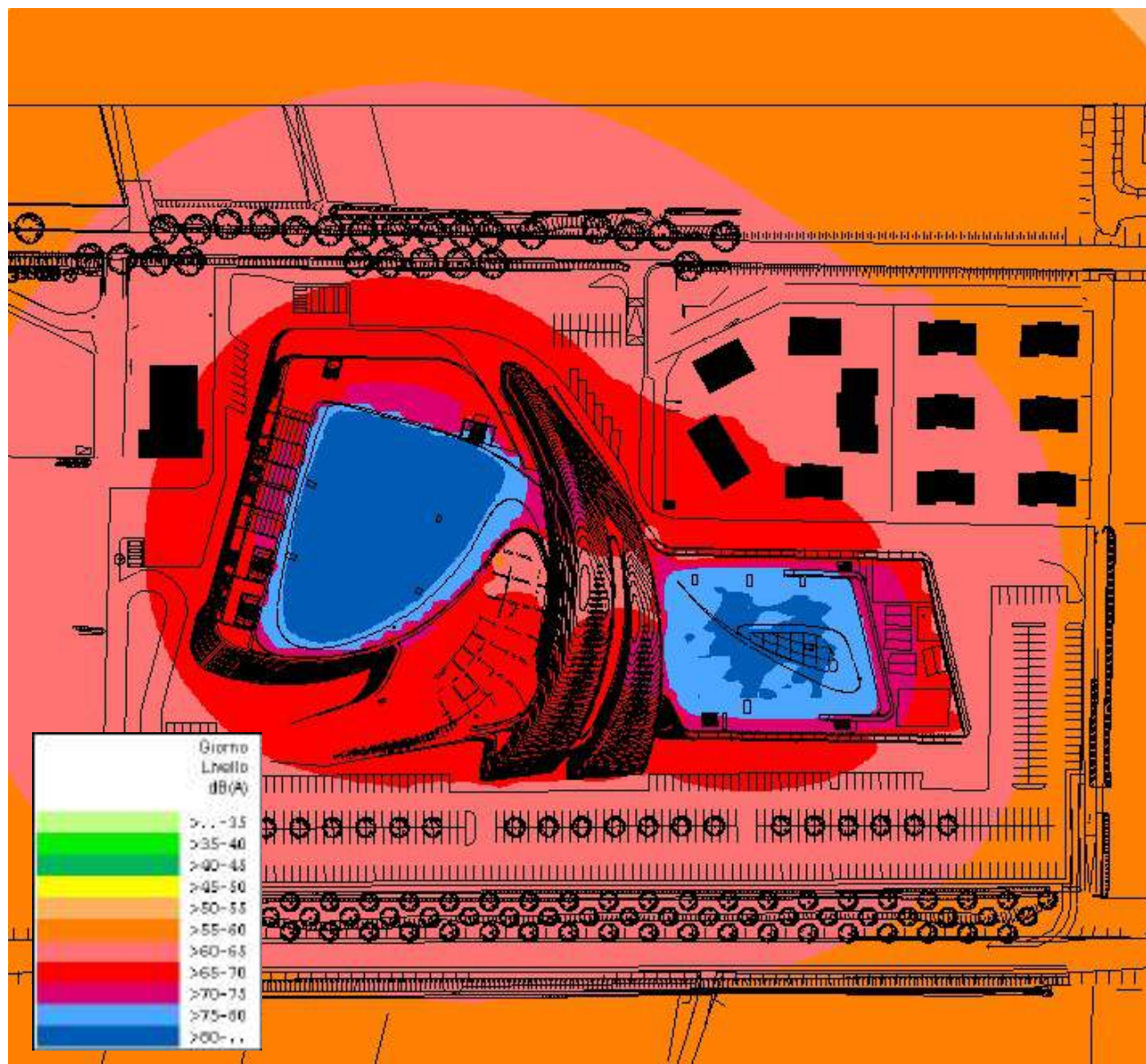
L'effetto determinato rispetto ai recettori residenziali individuati sarà parzialmente attenuato per la posizione della sorgente in copertura e per la presenza di elementi parzialmente schermanti la propagazione di rumore ed in particolare dei parapetti pieni previsti in progetto.

Le sorgenti considerate vengono ipotizzate di tipo areale e con distribuzione spettrale lineare in assenza di dati precisi.

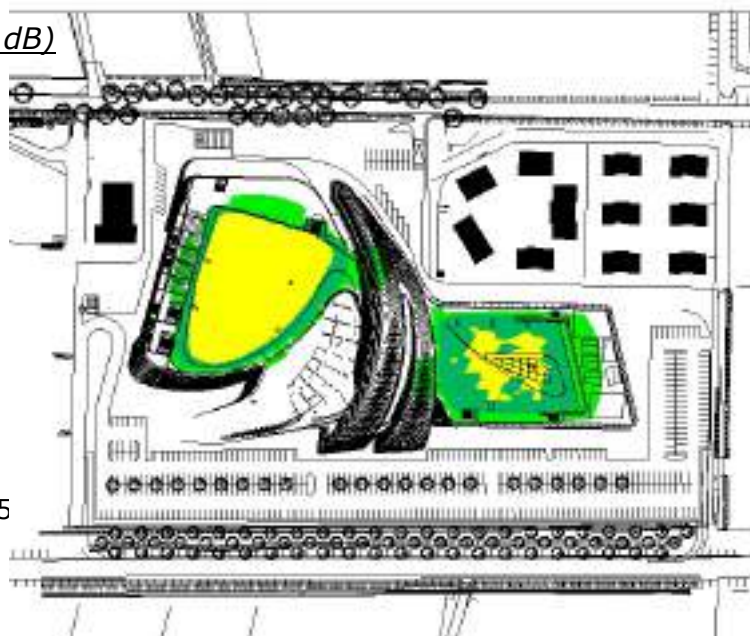
In relazione alla complessità geometrica del sito si utilizza ai fini del calcolo un software previsionale acustico già descritto sopra.

I risultati della simulazione sono i seguenti

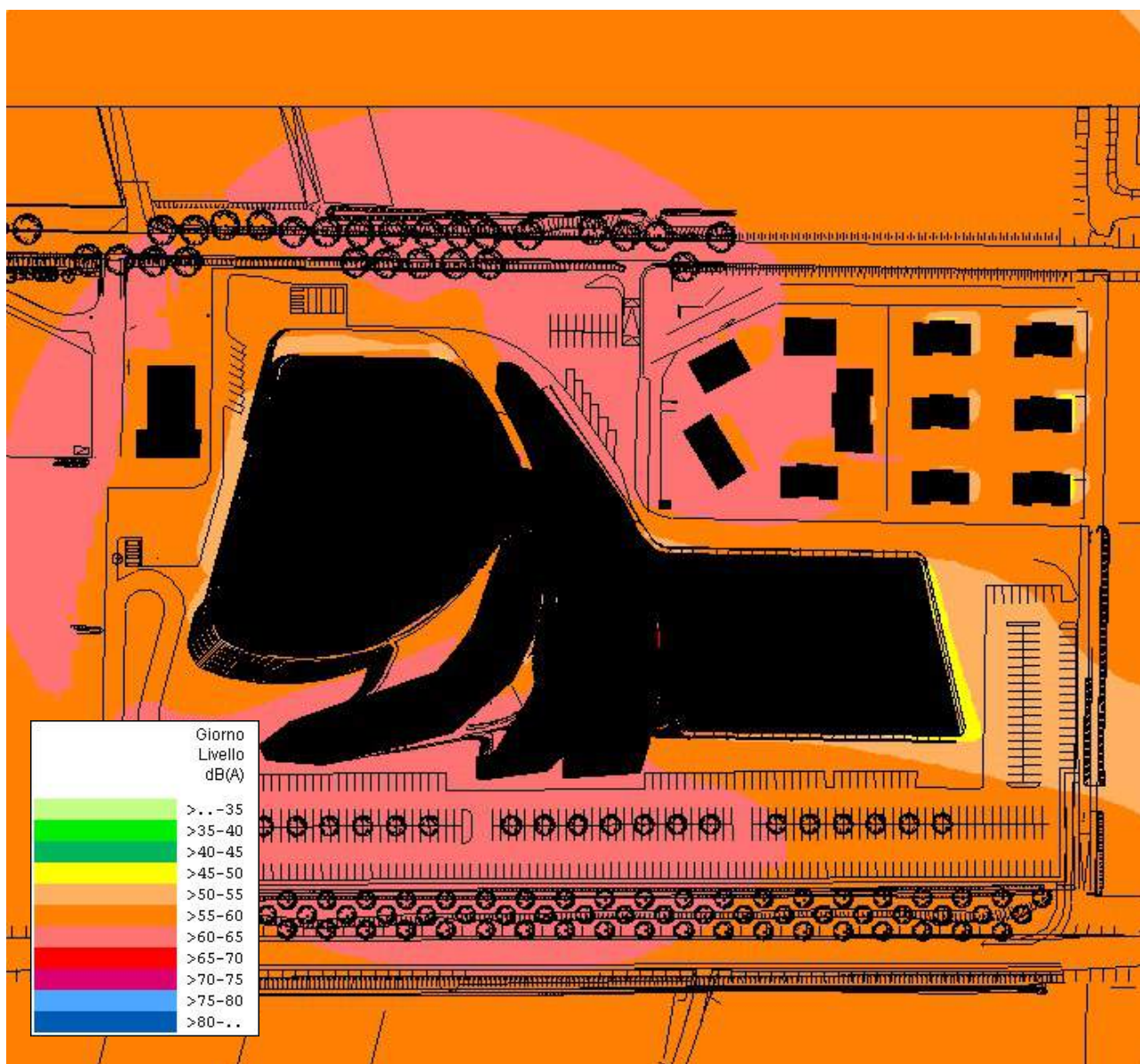
Mappa di isolivello emissione attività antropiche in copertura Quota + 13.00 (quota sorgenti)



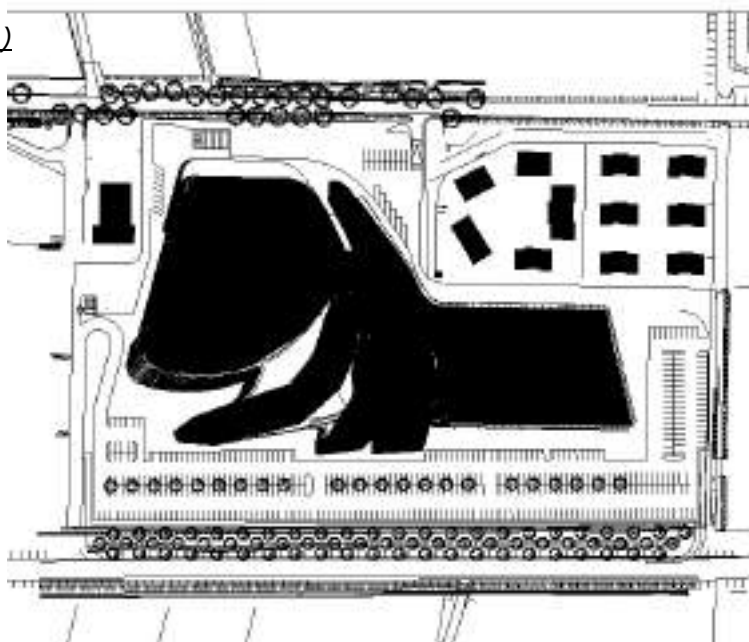
Mappa superamento limiti in deroga (70.0 dB)



Mappa di isolivello emissione attività antropiche in copertura Quota + 7.5 (3° piano abitazioni)



Mappa superamento limiti in deroga (70.0 dB)



A tutti i livelli considerati tale valore limite appare ampiamente rispettato in corrispondenza dei fabbricati residenziali prossimi all'area di intervento in relazione alla posizione della sorgente (in copertura), alla presenza di elementi schermanti (parapetti pieni), e alla posizione e distanza dei fabbricati residenziali considerati.

8) CONCLUSIONI

La relazione contiene i risultati dello studio relativo al clima acustico e delle eventuali variazioni di questo prodotto da un nuovo fabbricato ad uso commerciale da realizzare in un'area parzialmente già edificata e ricompresa tra la SP 43 Via Adriatico e la Via Roma Destra.

La documentazione viene prodotta a seguito della definizione del progetto nella soluzione finale per quanto riguarda la realizzazione di una viabilità di servizio afferente all'intervento.

La presente inoltre tiene in considerazione il contributo cumulativo determinato da altri progetti di urbanizzazione che si prevede saranno sviluppati in futuro in prossimità dell'ambito di intervento oggetto di valutazione.

Tramite rilievi strumentali e simulazioni della situazione ante operam e post intervento è stata valutata la situazione acustica del sito interessato dall'intervento progettato.

L'analisi della zonizzazione acustica vigente mostra che l'area oggetto di intervento è classificata come classe IV "area di intensa attività umana" con limite diurno di 65.0 dB(A) e notturno di 55.0 dB(A).

Anche tutti i recettori individuati come maggiormente prossimi all'area di intervento ricadono in area di classe IV.

Allo stato attuale i livelli di rumorosità risultano mediamente contenuti in relazione alla classificazione acustica dell'area e comunque fortemente dipendenti dalla distanza rispetto alle principali sorgenti stradali individuate.

Allo stato attuale i limiti di zona imposti dal piano di classificazione acustica risultano generalmente rispettati all'interno e in prossimità dell'ambito di intervento.

Possibili superamenti risultano già allo stato attuale unicamente in posizioni prossime alle sorgenti stradali e particolarmente nel periodo di riferimento notturno. Tali possibili superamenti sono dovuti esclusivamente alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali stesse e rientrano in ogni caso entro i limiti di pertinenza acustica stabiliti dal DPR 142/2004 pari a 100 metri per le strade extraurbane secondarie.

L'intervento in progetto prevede la realizzazione di un fabbricato ad uso commerciale polifunzionale con negozi, bar e ristoranti, un cinema multisala oltre ai necessari spazi di servizio, previa demolizione di preesistenti edifici ad uso commerciale. L'intervento prevede la installazione di impianti sorgenti di tipo non continuativo funzionali all'esercizio delle attività, oltre all'incremento di rumore dovuto ai nuovi veicoli attratti. Le principali attività saranno funzionanti esclusivamente in periodo di riferimento diurno, tuttavia alcune di queste potrebbero risultare funzionanti anche in periodo di riferimento notturno.

E' stata ipotizzata la presenza di una parte impiantistica per il raffreddamento/riscaldamento degli ambienti che sarà posizionata parzialmente in copertura e parzialmente su terrazze appositamente adibite.

Allo stato attuale non sono ancora state determinate le caratteristiche dimensionali della parte impiantistica e la sua collocazione, pertanto sono state stimate le potenze

sonore delle macchine frigorifere in base ad analisi di situazioni analoghe a quella considerata e previsto il posizionamento in copertura piana come indicato sulle tavole di progetto.

Relativamente allo stato di progetto è stata valutata la soluzione di viabilità definitiva e due scenari di progetto.

Il primo con il solo intervento oggetto della presenta e il secondo considerando anche il traffico indotto da due interventi correlati di possibile futura realizzazione.

Dalle analisi svolte si evidenzia che le nuove sorgenti impiantistiche risultano pressoché ininfluenti rispetto alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali già presenti allo stato attuale ai fini della determinazione del clima acustico complessivo in corrispondenza dei recettori individuati.

Risultano in ogni caso rispettati i valori limite di immissione nel periodo di riferimento diurno e notturno.

È stato inoltre stimato il differenziale generato dalle nuove sorgenti impiantistiche rispetto ai recettori più prossimi individuati nel periodo di riferimento notturno, nelle situazioni maggiormente critiche individuate.

Risulta altresì ampiamente rispettato il valore limite differenziale nel periodo di riferimento notturno, valutato nella situazione di maggiore criticità.

Si precisa che nelle ipotesi di progetto si sono considerate le situazioni maggiormente gravose, in particolare per quanto attiene ai possibili flussi di traffico indotti e facendo riferimento allo studio previsionale sulla viabilità condotto separatamente. Si evidenzia che anche le ipotizzate modifiche alla viabilità, da realizzare a monte dell'intervento non determineranno sostanziali modifiche al clima acustico stimato, con sostanziale rispetto dei valori limite per le sorgenti stradali all'interno delle relative fasce di pertinenza acustica.

Si sottolinea inoltre come i risultati stimati dei valori differenziali siano fortemente correlati alle caratteristiche ed alla posizione degli impianti installati e pertanto in fase di definizione di tali parametri dovranno essere rispettate le ipotesi di progetto.

L'INTERVENTO RISULTA PERTANTO PIENAMENTE COMPATIBILE CON LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DELL'AREA E CON LA NORMATIVA ATTUALMENTE VIGENTE IN MATERIA.

San Donà di Piave, 12/09/2019

In fede
(Dott. Arch. Marco Bincoletto)



Allegati:

- a) copia attestato di riconoscimento iscrizione all'elenco nazionale e regionale dei tecnici competenti in acustica;

N° Iscrizione Elenco Nazionale	1106
Regione	Veneto
N° Iscrizione Elenco Regionale	402
Cognome	Bincoletto
Nome	Marco
Titolo di Studio	Laurea magistrale in architettura
Estremi provvedimento	
Luogo nascita	San Dona' Di Piave
Data nascita	04/05/1977
Codice fiscale	BNCMRC77E04H823N
Stato estero	0
Regione	Veneto
Provincia	VE
Comune	San Donà di Piave
Via	Via Germania
Civico	23
Cap	30027
Nazionalita	IT
Email	marco@dbacustica.it
Pec	marco.bincoletto@archiworldpec.it
Telefono	0
Cellulare	328-0674521
Dati contatto	
Data pubblicazione in elenco	10/12/2018



REGIONE DEL VENETO
A.R.P.A.V.



AGENZIA REGIONALE PER LA PREVENZIONE E PROTEZIONE AMBIENTALE DEL VENETO

*Riconoscimento della figura di Tecnico Competente in Acustica
Ambientale, art. 2, commi 6, 7 e 8 della Legge 447/95*

*Si attesta che Marco Bincoletto, nato a San Donà di Piave (VE) il 04/05/77 è stato
riconosciuto Tecnico Competente in Acustica Ambientale per l'iscrizione nell'elenco ufficiale
della Regione del Veneto ai sensi dell'art. 2, commi 6, 7 e 8 della Legge 447/95 con il
numero 402.*

A.R.P.A.V.

Il Responsabile dell'Osservatorio Regionale Agenti Fisici

Renzo Tro H

A.R.P.A.V.

Piazza Stazione, 1 - 35131 Padova

Direzione Generale Tel. 049/8239301 Direzione Area Amministrativa Tel. 049/8239302

Direzione Area Tecnico-Scientifica Tel. 049/8239303 Direzione Area Ricerca e Informazione Tel. 049/8239304

Fax 049/550956