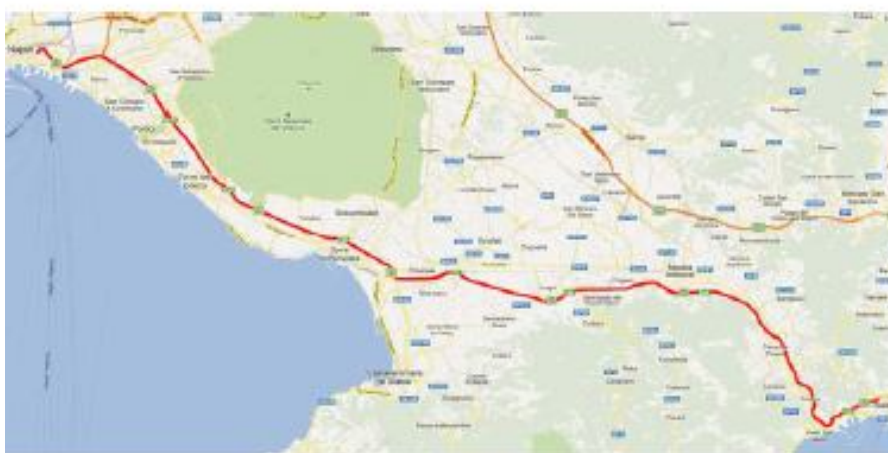


**ATTUAZIONE DEGLI ADEMPIMENTI DEL
DMA DEL 29 NOVEMBRE 2000 E
DEL DPR N. 142 DEL 30 MARZO 2004**



**AREA CRITICA E PIANO DI RISANAMENTO
DELLA RETE DI
SOCIETA' AUTOSTRADE MERIDIONALI S.P.A.**

RELAZIONE DI COMMENTO AL MATERIALE INTEGRATIVO

Dicembre 2013

1.	PREMESSA.....	3
2.	DETTAGLIO RISULTATI MODELLO DI SIMULAZIONE	3
3.	CONCORSUALITA' CON LA FERROVIA IN PROSSIMITÀ DI NAPOLI CENTRALE E CON LA CIRCUMVESUVIANA.....	6
4.	MAPPE ACUSTICHE	7
5.	CARATTERISTICHE DELLE BARRIERE ANTIRUMORE	8
1.	CRONOPROGRAMMA REALIZZATIVO DEL PIANO DI RISANAMENTO.....	9

ALLEGATI

- Tabulati relativi ai risultati puntuali del modello di simulazione
- Tavole relative alla mappatura notturna sia dell'area critica che del piano di risanamento

Come si può osservare vengono forniti tutti i dettagli relativi a:

- Comune di appartenenza dell'edificio
- Numerazione dell'edificio (coerente con le tavole dell'appendice B)
- Piano di riferimento
- Volume associato a tale piano (considerando un'altezza media di 3 m tra solette)
- Distanza planimetrica del ricettore virtuale dal ciglio bitumato della pertinenza dell'infrastruttura principale più prossima (ramo, svincolo, piazzola, casello, area di servizio, ecc.)
- Altezza relativa tra il ricettore virtuale ed il ciglio bitumato più prossimo secondo il criterio del punto precedente
- Abitanti associati al piano dello specifico edificio (calcolati col il criterio urbanistico di un abitante ogni 100 m³)
- Livello limite (giorno e notte) associato al ricettore specifico determinato con il criterio della concorsualità delle sorgenti (coerente con le tavole dell'appendice C)
- Area Critica, ovvero il livello equivalente diurno e notturno proiettato dal modello di simulazione in base ai dati di traffico inseriti, con il relativo confronto con i limiti. L'esito di compatibilità è dato da un asterisco inserito di lato al livello in una casella con campitura rossa (questo indica piano fuori limite). L'esito del calcolo trova coerenza con le tavole dell'appendice D
- Piano di Risanamento, ovvero il livello equivalente diurno e notturno proiettato dal modello di simulazione in base ai dati di traffico inseriti ed agli interventi di mitigazione eventualmente dimensionati, con il relativo confronto con i limiti. L'esito di compatibilità è dato da un asterisco inserito di lato al livello in una casella con campitura rossa (questo indica piano fuori limite). L'esito del calcolo trova coerenza con le tavole dell'appendice E
- Efficacia del Piano di Risanamento, riporta l'attenuazione dei livelli di facciata presunta in base all'installazione delle opere di mitigazione sonora. Le attenuazioni possono essere diverse per il periodo diurno e notturno in quanto l'efficacia degli elementi di diffrazione è funzione dello spettro in frequenza di emissione della sorgente stradale. Dal momento che le distribuzioni e la composizione del traffico sono diverse per i periodi diurno e notturno è evidente che lo spettro di emissione possa essere diverso. Qualora si evincano delle efficacie superiori a zero anche in edifici non direttamente a ridosso di interventi, questo trova spiegazione nel fatto che i medesimi possono beneficiare indirettamente di barriere dimensionate a protezione di altri edifici presenti nell'area
- Tipo di edificio, ovvero la sua classificazione di destinazione d'uso prevalente. La tipologia descritta è coerente con le tavole di tutte le appendici
- Intervento speciale indica l'eventuale previsione di interventi sugli infissi qualora il limite interno non fosse rispettato. Vengono indicati i m² di serramenti speciali che sono stati computati nel piano di risanamento ove necessari

3. CONCURSUALITA' CON LA FERROVIA IN PROSSIMITÀ DI NAPOLI CENTRALE E CON LA CIRCUMVESUVIANA

La determinazione dei valori limite assunti come riferimento, ai sensi dell'allegato 4 del DMA del 29/11/2000, è stata effettuata tenendo conto degli effetti concorsuali delle principali infrastrutture viarie stradali e ferroviarie in gestione ad altre società/Enti che interessano il corridoio di indagine dell'infrastruttura in gestione a Autostrade Meridionali S.p.A.

Si conferma che tali concorsualità sono state elaborate e che il mancato riscontro in fase di istruttoria è da ricondursi a problemi di stampa dei relativi elaborati pertanto si rimanda la visione degli elaborati consegnati su supporto informatico.

4. MAPPE ACUSTICHE

In accordo con quanto concertato in sede di riunione istruttoria vengono allegate alla presente delle tavole integrative che riportano la mappatura acustica dell'infrastruttura limitatamente al corridoio di indagine considerato nelle seguenti casistiche:

- Area Critica sia del livello equivalente L_{night}
- Piano di Risanamento sia del livello equivalente L_{night}

5. CARATTERISTICHE DELLE BARRIERE ANTIRUMORE

Ad integrazione della documentazione fornita vengono forniti alcuni dettagli relativamente al dimensionamento delle barriere.

Il Piano di Risanamento è un progetto preliminare su una base cartografica e caratterizzazione della sorgente di traffico accurate. La propagazione dell'energia sonora è stata fatta con degli algoritmi che tengono conto delle leggi fisiche più importanti relative al fenomeno fisico pur tuttavia con delle interazioni semplificate tra gli elementi geometrici.

I progetti acustici di dettaglio verificheranno ed attualizzeranno puntualmente sul territorio sia le destinazioni d'uso degli edifici che gli elementi territoriali interferenti e potranno tenere conto in modo più accurato di tipologie di schermature composite con i relativi parametri di efficienza ed efficacia.

In questa fase preliminare tutti gli schermi antirumore sono stati ipotizzati di tipo fono isolante e fono assorbente i cui requisiti minimi sono coerenti con quanto richiesto dall'allegato 2 del DMA del 29 novembre del 2000, ovvero:

Frequenza	alpha
125	0.20
250	0.50
500	0.65
1000	0.80
2000	0.75
4000	0.50

Per quanto riguarda il potere fono isolante (transmission loss) è stato ipotizzato un R_w non inferiore a 25 dB.

1. CRONOPROGRAMMA REALIZZATIVO DEL PIANO DI RISANAMENTO

Per quanto attiene ai tempi di realizzazione delle opere previste nel Piano, tenuto conto che la scrivente Società Concessionaria Autostrade meridionali S.p.A. ha trasmesso lo stesso agli Enti competenti nell'agosto del 2008, detto piano non è stato mai approvato in quanto redatto in modo non conforme, **nell'anno 2012 è stato presentato agli Enti nuovo piano di risanamento elaborato conformante**; per tanto e per quanto previsto dalla norma, **il risanamento acustico dovrà completarsi entro l'anno 2027** (durata anni quindici).

Tuttavia è opportuno evidenziare che la Società Concessionaria, ha avviato interventi di risanamento lungo la tratta di competenza, inseriti nel Piano, ancor prima della presentazione dello stesso, atteso la necessità di procedere all'Ampliamento a 3 corsie (tratta Napoli-Castellamare), allo stato attuale, il Piano di risanamento risulta in una fase avanzata di realizzazione per la tratta interessata dai lavori di ampliamento sopra descritti.

Alla presente è allegato cronoprogramma dettagliato degli interventi a farsi per il completamento della mitigazione acustica dell'intera tratta di competenza per il periodo 2015 -2024, si precisa che la previsione di partenza anno 2015 è dettata dal fatto che la Concessione è scaduta ed è in fase di affidamento a nuovo Concessionari.