



## **CLIMA ACUSTICO ED IMPATTO ACUSTICO**

**Committente: FARCASA srl**  
**Via Valcava, 20 –**  
**20052 Monza (MB)**

**Nuovo edificio sito in:  
via Cavallotti  
Monza (MB)**

**Sesto S. Giovanni, dicembre 2013**

## 0 INDICE

<b>0</b>	<b>INDICE .....</b>	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>OGGETTO .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>RIFERIMENTI NORMATIVI .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>CLIMA ACUSTICO .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>RUMORE ATTUALE STIMATO .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>RUMORE FUTURO STIMATO (IMPATTO ACUSTICO).....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>8</b>

## 1 OGGETTO

La presente relazione è un aggiornamento della precedente valutazione del clima acustico e dell'impatto acustico dell'edificio in progetto in località Via Cavallotti Monza (MB), resasi necessaria a seguito dell'adozione del piano di Zonizzazione Acustica avvenuta con delibera n. 43/2013 del 20/5/2013.

La localizzazione planimetrica è riportata nella sottostante figura 1.

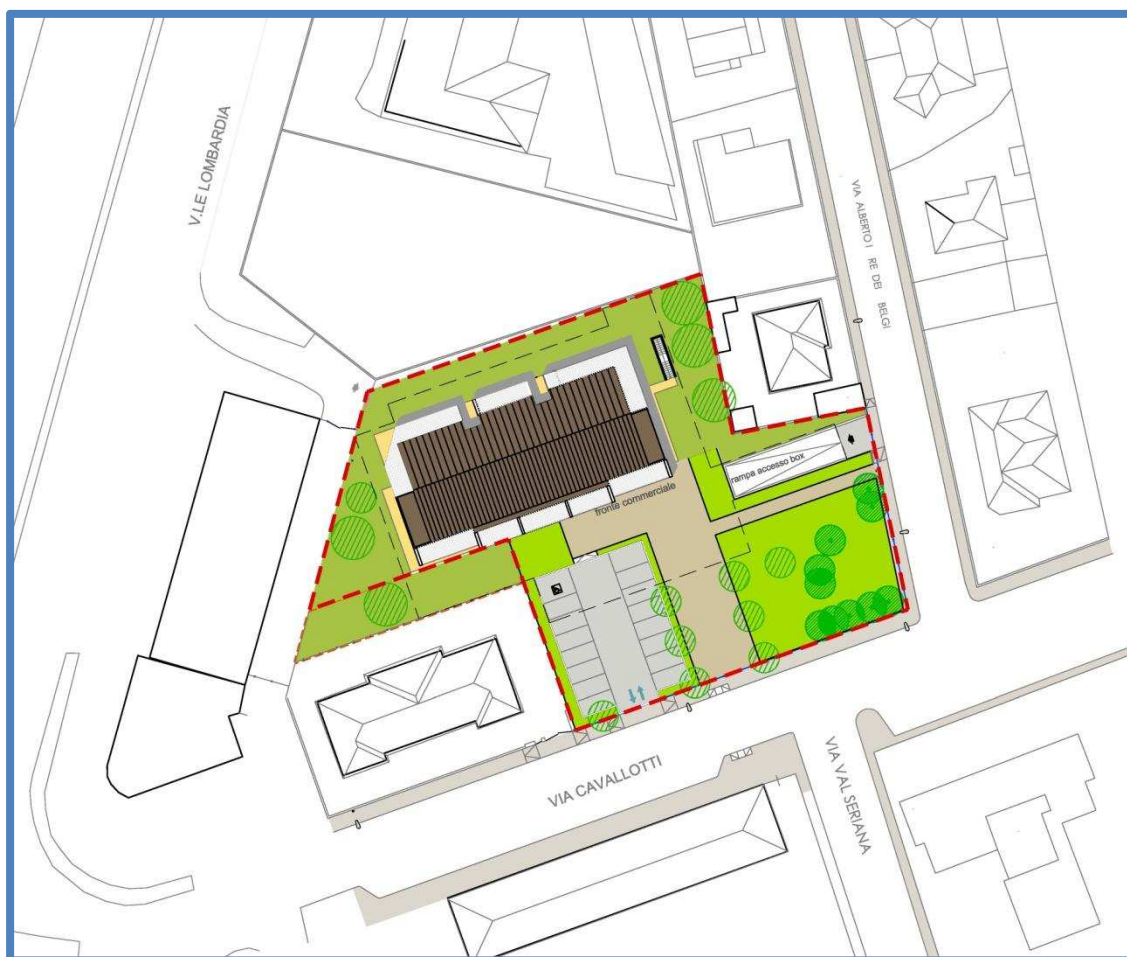


Fig. 1 - Localizzazione dell'intervento

Il progetto prevede la costruzione di un edificio ad uso residenziale in un lotto intercluso compreso tra la SS.36 – denominata via Lombardia in territorio del comune di Monza – la via Cavallotti e la via Umberto I re dei Belgi.

## 2 RIFERIMENTI NORMATIVI

Nel comune di Monza con la zonizzazione acustica del territorio è stata adottata approvata nel 2013 e pertanto decadono i limiti previsti dal D.P.C.M. 1/3/1991 utilizzati nella precedente valutazione.

La S.S. 36 (viale Brianza) che confina col lato ovest del lotto, era stata considerata come candidata ad assumere una classificazione di classe IV in quanto strada di tipo “ B – Extraurbana principale “ dal cosiddetto “decreto strade” (DPR 142 del 30/3/2004) che stabilisce i limiti di emissione acustica delle infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto acustico.

Attualmente la maggior parte del traffico di scorrimento non transita più ai confini del lotto ma utilizza nuovo tunnel, recentemente aperto al traffico e pertanto la zonizzazione acustica adottata ha classificato l’area in classe III con limiti di emissione inferiori a quelli ipotizzati precedentemente; rispettivamente 60 dB(A) durante il periodo diurno (ore 6.00-22.00) e 50 dB(A) durante quello notturno (ore 22.00 - 6.00) come indicato nella legenda visibile in fig. 2.



Fig. 2 Legenda zonizzazione acustica



Fig. 3 Stralcio zonizzazione acustica

### 3 CLIMA ACUSTICO

In questa relazione modificativa vengono utilizzate le stesse misure fonometriche che erano state effettuate in data 30/6 e 1/7 2010 in quanto la situazione delle vie di confine, interessate dai lavori di sistemazione della parte soprastante il tunnel, non rappresenta la reale situazione di quello che sarà il traffico futuro.

Tali misure del 2010 hanno prodotto i risultati visibili nella sottostante tabella 1:

Ora di misura [N]	Data	Ora di inizio	Ora di fine	Tempo di misura TM [s]	Rumore misurato La [dB(A)]	Note
periodo diurno	30/06 e 01/07/10	06.00	22.00	57600	59,8	
periodo notturno	30/06 e 01/07/10	22.00	06.00	28800	54,6	
Tutte le 24 ore	30/06 e 01/07/10	17.00	17.00	86400	58,5	

*Tabella 1 - Misure di rumore: ore di misura e livelli equivalenti rilevati.*

Il traffico veicolare pressoché continuo e l'attività del cantiere stradale sono responsabili della quasi totalità del rumore misurato e pertanto non si sono sviluppate ulteriori indagini fonometriche per accertare la presenza di altre fonti significative.

## 4 RUMORE ATTUALE STIMATO

I livelli di rumore misurati erano relativi ad volume di traffico nei due sensi pari a 8.000 veicoli/h nell'ora di punta che rapportati alle 24 ore assommano a circa 90.000 veicoli giorno. (fonte: sistema informativo reti di mobilità del centro Studi PIM )

Attualmente si può stimare che il 70% del traffico di attraversamento (90% di quello pesante) utilizzi il nuovo tunnel e pertanto il rumore esistente dovuto al traffico è valutabile nel 30 per cento della pressione sonora prodotta dal precedente flusso di traffico; tenuto conto della definizione di decibel:

$$\begin{aligned} 20 \log_{10} P_n &= 20 \log_{10} P_v * 0,3 = \\ 20 \log_{10} P_v + 20 \log_{10} (0,3) &= \\ dB(P_v) - 10,4 &= dB(P_n) \end{aligned}$$

Dove

$P_v$  = livello di pressione sonora vecchia (misurato)

$P_n$  = livello di pressione sonora nuova (stimato)

$dB(P_x)$  = decibel dovuti alla pressione onora  $P_x$

Pertanto calcoliamo che il nuovo livello di rumore esistente durante il periodo diurno sia pari a  $(59,8-10,4) = 49,4 \text{ dB(A)}$  e quello notturno pari a  $(54,6-10,4) = 44,2 \text{ dB(A)}$ .

## 5 RUMORE FUTURO STIMATO (IMPATTO ACUSTICO)

I livelli diurni e notturni stimati sono contenuti entro i limiti previsti dalla zonizzazione acustica adottata.

Il progetto in esame prevede la costruzione di 34 box auto quindi un aumento del traffico veicolare stimato in circa 20 veicoli/ora nell'ora di punta).

<b>FARCASA Srl</b> <b>Via Cavallotti - Monza</b>	Clima acustico ed impatto acustico	GPS Europe srl
---	------------------------------------	----------------

Questi nuovi 20 veicoli/ora aggiuntivi rapportati alle 24 ore comportano un aumento totale di circa 230 veicoli/giorno che rapportati ai 27.000 = (90.000 x 30%) attuali sono ininfluenti.

Pertanto l'impatto acustico stimato, dovuto al progetto residenziale in esame, è NULLO sui livelli di clima acustico esistente nella zona.

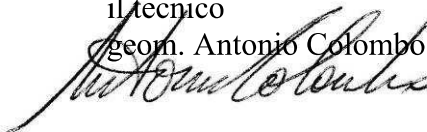
## 6 CONCLUSIONI

Il progetto prevede la realizzazione di un edificio residenziale in Comune di Monza, via Cavallotti; sulla scorta del clima acustico esistente e l'impatto acustico futuro, ***i limiti previsti dalla classe III della zonizzazione acustica adottata sono rispettati.***

Deve essere pertanto concluso che l'impatto dovuto alla realizzazione del nuovo edificio residenziale è nullo, ininfluente rispetto allo scenario attuale e anche allo scenario futuro (completamento della sistemazione stradale sopra il tunnel) stante la modestissima entità del traffico veicolare generato.

Sesto S. Giovanni, dicembre 2010


  
 DOTT. ING.
   
 ing. Domenico Brioschi
   
 a) civile e a) biotecnologie
   
 b) industriali
   
 Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano al N. 13.199
   
 Tecnico competente riconosciuto dalla Regione Lombardia con DPGR 3855
   
 Membro Assoacustici
   
 MI - 13199 - I - 20965

il tecnico
   
 geom. Antonio Colombo
   


La presente relazione è composta di 8 pagine.

Data documento: 16/12/13 Revisione: documento N. 2 Codice: documento C2189 – R5725	Estensore: Antonio Colombo Ns.rif.: 2013_impatto e clima monza cavallotti v3.docx € AC	Pagina 8 di 8
--	--	---------------