



**DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI PADOVA**

**CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL  
COMUNE DI CODEVIGO  
(provincia di Padova)**



INTRODUZIONE .....	3
RIFERIMENTI LEGISLATIVI .....	3
DEFINIZIONI E SPECIFICHE.....	4
<i>La definizione delle classi acustiche</i> .....	4
<i>Riassunto dei limiti previsti</i> .....	4
<i>Fasce di transizione tra zone adiacenti con classi non contigue</i> .....	6
<i>Fasce di rispetto per le infrastrutture di trasporto</i> .....	6
MODALITA' OPERATIVE.....	6
<i>Criteri generali</i> .....	6
<i>Assegnazione di un sistema di punteggio alle aree omogenee individuate</i> .....	6
<i>Classificazione delle infrastrutture stradali ai fini dell'assegnazione dei punteggi</i> .....	7
<i>Operazioni di assegnazione o variazione della classe acustica alle aree omogenee</i> .....	7
- Identificazione delle aree da classificare in Classe I.....	7
- Identificazione delle aree da classificare in Classe V e VI .....	7
- Identificazione di zone omogenee con classe III: .....	8
- Identificazione di zone omogenee con classe II: .....	8
- Identificazione di zone omogenee con classe IV:.....	8
<i>Attribuzione definitiva delle classi della proposta di zonizzazione</i> .....	9
Classe I.....	9
Classe II.....	9
Classe III.....	9
Classe IV .....	9
Classe V .....	9
ULTERIORI CONSIDERAZIONI.....	10
<i>Criterio del rispetto dei limiti di zone contigue</i> .....	10
<i>Fasce di transizione tra aree con classi non successive</i> .....	10
<i>Individuazione delle zone destinate alle manifestazioni pubbliche</i> .....	10
<i>Individuazione di realtà industriali da considerare come industrie a ciclo continuo</i> .....	10
<i>Fasce di rispetto dell'infrastruttura ferroviaria</i> .....	11
<i>Fasce di rispetto delle infrastrutture stradali</i> .....	11
OSSERVAZIONI SULL'UTILIZZO DELLE CARTOGRAFIE ALLEGATE AL DOCUMENTO .....	12
CONSEGUENZE ALL'APPROVAZIONE DEL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA.....	13
APPENDICE 1: Classificazione delle infrastrutture viarie adottata ai fini della verifica dei limiti di rumorosità;	
APPENDICE 2: Tabelle relative ai limiti e alle estensione delle fasce di pertinenza previste per le infrastrutture stradali;	
APPENDICE 3 – Punteggi assegnati alle aree omogenee e classe proposta	
APPENDICE 4 – Effetti della classificazione acustica per le amministrazioni comunali	

## INTRODUZIONE

Da diversi anni il tema dell'inquinamento acustico è entrato nella sensibilità dei cittadini ed è oggetto dell'azione legislativa e di indirizzo da parte del Governo e degli Enti Locali.

La legislazione vigente prevede l'adozione della suddivisione del territorio comunale in zone e la successiva classificazione delle stesse.

Tale provvedimento è inteso come strumento per perseguire il miglior compromesso tra l'esigenza dell'abitare e del fruire del territorio in maniera gratificante e la necessità di garantire ove possibile l'esistenza e la funzionalità dell'apparato produttivo e delle strutture legate alla mobilità o ad altre esigenze specifiche.

La presente proposta nasce dalla decisione del Comune di Codevigo di dotarsi di tale strumento.

La proposta di zonizzazione è comunque maturata dalla collaborazione attiva dei competenti referenti degli Uffici Comunali che hanno fornito gli elementi di valutazione richiesti e hanno esplicitato gli indirizzi dell'amministrazione comunale, al fine di creare uno strumento che sia coerente con gli altri strumenti di pianificazione del territorio approvati dall'amministrazione.

## RIFERIMENTI LEGISLATIVI

L'obbligo per i Comuni di adottare la classificazione acustica del territorio viene introdotto per la prima volta dal D.P.C.M. 1 marzo 1991, che prevedeva sei classi possibili, fornendo una descrizione delle caratteristiche delle stesse e i limiti previsti per ciascuna classe.

La materia della tutela dell'inquinamento acustico è stata successivamente disciplinata dalla "Legge Quadro sull'inquinamento acustico" n° 447 del 26 ottobre 1995, dove viene ripreso il concetto di classificazione acustica; tra i numerosi decreti previsti dalla legge quadro il DPCM del 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" fornisce la descrizione delle sei classi previste ed i limiti da considerare per ciascuna di esse.

Il D.P.R. n° 459 del 18 novembre 1998 "Regolamento recante norme di esecuzione dell'art.11 della legge 26 ottobre 1995, n.447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario" fornisce le indicazioni sui limiti all'interno delle fasce di pertinenza e sull'estensione delle stesse previsti per il controllo del rumore dovuto alle sole infrastrutture ferroviarie.

Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 30 marzo 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" fornisce le indicazioni sui limiti all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali e sull'estensione delle stesse per il controllo del rumore dovuto alle sole infrastrutture viarie.

La legge quadro demanda alle regioni il compito di fornire i criteri per la realizzazione delle zonizzazioni acustiche.

La Legge Regionale n°21 del 10/5/1999 "Norme in materia di inquinamento acustico" indica come criteri guida per la zonizzazione acustica quelli forniti dalla Regione Veneto nella DGR n° 4313/93 "Criteri orientativi per le amministrazioni comunali del Veneto nella suddivisione dei rispettivi territori secondo le classi previste nella tab.1 allegata al DPCM 01/03/1991"; tale indicazione è confermata da successivi chiarimenti che la stessa Regione Veneto ha fornito.

## DEFINIZIONI E SPECIFICHE

### La definizione delle classi acustiche

Di seguito è riportata la descrizione delle sei classi in cui classificare il territorio, ai sensi della normativa nazionale (DPCM 14/11/1997).

<b>Classe I – aree particolarmente protette:</b> le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.
<b>Classe II – aree destinate ad uso prevalentemente residenziale:</b> rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività artigianali e industriali
<b>Classe III – aree di tipo misto:</b> rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici
<b>Classe IV – aree di intensa attività umana:</b> rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie
<b>Classe V – aree prevalentemente industriali:</b> rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni
<b>Classe VI – aree esclusivamente industriali:</b> rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi

### Riassunto dei limiti previsti

I limiti previsti per le classi sono:

- Valore limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una specifica sorgente sonora, misurato in prossimità della stessa;
- Valore limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori; all'interno degli ambienti abitativi si fa riferimento ad un limite di immissione differenziale;
- Valore limite di attenzione: il valore limite di rumore che segnala la presenza di potenziale rischio per la salute umana;
- Valore di qualità: i valori di rumore da conseguire nel medio-lungo periodo, mediante gli strumenti di intervento e di pianificazione a disposizione del comune.

I limiti previsti per i valori di rumorosità elencati sono:

**Valori limite di emissione – Leq in dB(A)**

Classi di destinazione d'uso del territorio	tempi di riferimento	
	diurno (06:00÷22:00)	notturno (22:00÷06:00)
I – aree particolarmente protette	45	35
II – aree prevalentemente residenziale	50	40
III – aree di tipo misto	55	45
IV – aree di intensa attività umana	60	50
V – aree prevalentemente industriali	65	55
VI – aree esclusivamente industriali	65	65

**Valori limite di immissione – Leq in dB(A)**

Classi di destinazione d'uso del territorio	tempi di riferimento	
	diurno (06:00÷22:00)	notturno (22:00÷06:00)
I – aree particolarmente protette	50	40
II – aree prevalentemente residenziale	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

**Valori limite di qualità – Leq in dB(A)**

Classi di destinazione d'uso del territorio	tempi di riferimento	
	diurno (06:00÷22:00)	notturno (22:00÷06:00)
I – aree particolarmente protette	47	37
II – aree prevalentemente residenziale	52	42
III – aree di tipo misto	57	47
IV – aree di intensa attività umana	62	52
V – aree prevalentemente industriali	67	57
VI – aree esclusivamente industriali	70	70

I valori limite di attenzione coincidono con i valori limite di immissione se fanno riferimento ai valori mediati su più periodi di riferimento dello stesso tipo; se riferiti a un'ora i valori della tabella sono aumentati di 10 dB per il periodo diurno e 5 dB per il periodo notturno.

In tutte le classi ad eccezione della classe VI è in vigore anche il limite di immissione differenziale all'interno delle abitazioni secondo quanto previsto dal DPCM 14 novembre 1997.

Si riportano inoltre alcune definizioni previste dalla DGR n° 4313/93 e dalla normativa nazionale.

### Fasce di transizione tra zone adiacenti con classi non contigue

Qualora due zone adiacenti abbiano classi non contigue (Es. III e V) è possibile prevedere una fascia di transizione tra le due zone, nella quale è prevista la possibilità di un adeguamento graduale ai limiti delle due adiacenti. Tale definizione è prevista solo nella D.G.R.

### Fasce di rispetto per le infrastrutture di trasporto

Sono previste delle fasce di pertinenza delle infrastrutture viarie dove, unicamente per la rumorosità provocata dal traffico stradale, si considerano appositi limiti; limiti ed estensione delle fasce dipendono dalla classificazione associata alle strade.

Sono previste delle fasce intorno alle infrastrutture ferroviarie, dove, unicamente per la rumorosità provocata dal traffico ferroviario, si considerano appositi limiti.

Le altre sorgenti di rumore ricadenti all'interno delle fasce devono rispettare i limiti previsti dalla classificazione per la zona in cui insistono.

## **MODALITA' OPERATIVE**

### Criteri generali

Sono stati osservati i criteri generali presenti nella DGR, in particolare:

- La proposta è stata sviluppata a partire dalla cartografia numerica del territorio in scala 1:5000 fornita dalla Regione Veneto e dalle indicazioni relative al P.R.G. fornite dai competenti Uffici del Comune di Codevigo.
- I confini tra le aree per le quali sono stati assegnati i relativi punteggi e quelle adiacenti, diversamente classificate, corrispondono per quanto possibile a elementi fisici naturali o alle infrastrutture di trasporto esistenti.
- Ove ritenuto opportuno sono stati presi a riferimento i confini delle zone previste dal P.R.G. vigente o linee che fanno comunque riferimento a confini naturali. Tali confini sono stati considerati in particolare per le zone D individuate dal P.R.G. per le quali è prevista l'eventuale assegnazione a priori della classe V e VI e per le zone in cui a cui l'amministrazione ha indicato di voler prestare attenzione alla tutela del territorio (aree in classe I).
- Conformemente alle direttive regionali si è evitata una zonizzazione troppo frammentata e si è cercato di considerare la rappresentazione di ambiti funzionali significativi.

Seguendo questi criteri il territorio è stato suddiviso in zone.

### Assegnazione di un sistema di punteggio alle aree omogenee individuate

Per ciascuna delle zone inizialmente individuate è stato attribuito un numero di area che le identifica in maniera univoca ed attribuito un punteggio tra quelli previsti dalla DGR per ognuno dei seguenti parametri: densità di popolazione, densità di attività commerciali e terziarie, densità di attività artigianali e industriali, tipologia e intensità del traffico.

La rappresentatività delle aree individuate è stata verificata dai competenti uffici comunali, che hanno contribuito altresì a determinare i punteggi dei rispettivi parametri descrittivi come riportato nella tabella in allegato alla presente relazione (Allegato A).

### Classificazione delle infrastrutture stradali ai fini dell'assegnazione dei punteggi

Per la classificazione relativa all'intensità di traffico si è adottata una classificazione dei tratti viari che insistono sul territorio comunale o che fungono da confine del territorio comunale: a traffico intenso, a traffico di attraversamento, a traffico locale.

La classificazione, effettuata dagli Uffici Comunali, ha portato ai seguenti risultati:

• **tratti viari a traffico intenso:**

- Strada dei Pescatori - S.P. 95 (tutta, dal confine con il Comune di Piove di Sacco alla congiunzione con la Romea);
- Via Santa Margherita - S.P. 104, 105 (tutta, dall'incrocio con la Romea fino al confine con il Comune di Correzzola);
- Via Romea - S.S. 309, (tutta, dal confine con il Comune di Campagna Lupia fino al confine con il Comune di Chioggia).

• **tratti viari a traffico di scorrimento:**

- Via Argine Sinistra Brenta - S.P. 53 (tutta, dal confine con il Comune di Piove di Sacco al confine con il Comune di Chioggia);
- Via Cà Nove - S.P. 23 del Sasso (dal confine con il Comune di Correzzola all'incrocio con via Paltana in corrispondenza del Canale Barbegara);
- Via Roma - S.P. 59 (dall'incrocio con la strada dei pescatori fino Via Argine Sinistro Bacchiglione)
- Via Argine Sinistro Bacchiglione – S.P. 59 (dall'incrocio con via Roma fino al confine con il Comune di Correzzola);
- Via Vittorio Emanuele II - S.P. 4 (dall'incrocio con via Roma fino al confine con il Comune di Arzergrande);

• **tratti a traffico locale:** tutti i tratti non elencati come a traffico intenso o di attraversamento.

L'estensione dei singoli tratti viari è comunque indicata nelle cartografie facenti parte integrante della proposta di zonizzazione.

### Operazioni di assegnazione o variazione della classe acustica alle aree omogenee

D'intesa con gli Uffici Comunali sono state adottate le seguenti attribuzioni:

- Identificazione delle aree da classificare in Classe I

L'identificazione delle aree in classe I è effettuata direttamente dagli uffici comunali a prescindere dal punteggio ad esse associato.

Sono state individuate due zone:

- il territorio relativo alle valli Morosina e Millecampi, come confini sono stati individuati i confini fisici più prossimi al limite previsto dal vincolo ambientale regionale (area omogenea N. 950)
- la zona interessata dal Bacino di Fitodepurazione di Cà di Mezzo tra il fiume Bacchiglione e il Canale Morto (area omogenea N. 652);

- Identificazione delle aree da classificare in Classe V e VI

Non si sono ravvisate zone con caratteristiche tali da attribuire la classe VI.

Si attribuisce la classe V in linea generale alle aree classificate come aree industriali nel P.R.G. vigente (zone D) di estensione rilevante e caratterizzate dall'esistenza di realtà industriali di rilievo.

Viene attribuita la classe V alle aree omogenee identificate dai N. 220, 290, comprendenti l'area industriale di Codevigo

Le rimanenti aree in zone D sono inglobate in aree più ampie e concorrono alla determinazione del punteggio dell'area omogenea in cui ricadono.

Per le rimanenti aree omogenee si è proceduto alla determinazione tramite punteggio di una prima ipotesi di classificazione classe acustica.

I punteggi assegnati alle diverse aree omogenee sono riportati nella tabella riportata nell'allegato A alla presente relazione.

Alla prima ipotesi di classificazione ottenuta dai punteggi sono state effettuate alcune variazioni che hanno portato alle assegnazioni seguenti:

**- Identificazione di zone omogenee con classe III:**

Conformemente agli indirizzi della DGR si è assunto che tutte le zone verdi interessate dall'utilizzo di macchine agricole siano comunque classificate in zona III; nel caso in esame la variazione è stata effettuata per le aree identificate dai N. 10, 20, 70, 140, 150, 280, 400, 430, 460, 620, 640, 651, 810, 820, 830, 840, 850, 960, 970, 990, 1000, 1060, alle quali con l'utilizzo dei punteggi era stata assegnata la classe II.

Si propone inoltre l'assegnazione della classe III all'area identificata dal N. 1020., alla quale con l'utilizzo dei punteggi era stata assegnata la classe IV.

Si conferma altresì l'assegnazione della classe III, già indicata con l'utilizzo dei punteggi, per le aree omogenee identificate dai N. 30, 40, 52, 110, 120, 130, 160, 170, 180, 190, 230, 240, 260, 270, 300, 410, 420, 440, 451, 472, 480, 490, 500, 510, 520, 530, 551, 560, 571, 572, 601, 610, 630, 653, 660, 670, 680, 710, 720, 730, 740, 750, 760, 800, 860, 870, 880, 890, 900, 910, 920, 930, 940, 1030, 1040, 1050, 1080, 1090.

**- Identificazione di zone omogenee con classe II:**

Si propone l'assegnazione della classe II alle aree identificate dai N. 51, 80, 90, 100, 380, 390, 452, 552, 602, 690, 700, 780, 790, 1010, 1070, alle quali il punteggio attribuiva una classe 3 in quanto ritenute corrispondenti alla descrizione di aree di tipo residenziale.

Si propone altresì l'assegnazione della classe II all'area identificata dal N. 1020 a cui il punteggio attribuiva una classe IV per mantenere omogeneità con le altre zone minore con insediamenti abitativi secondari

Si conferma altresì l'assegnazione della classe 2 all'area identificata dal N. 60, 471, 580, 590, 980, come indicato dai punteggi assegnati, in quanto limitrofa alla zona in classe I.

**- Identificazione di zone omogenee con classe IV:**

Viene assegnata la classe IV alle aree omogenee identificate dai N. 53, 250 vista la presenza di realtà commerciali, artigianali di rilievo

Il risultato globale è riportato nelle mappe allegata alla presente relazione.



### Attribuzione definitiva delle classi della proposta di zonizzazione

Si riportano di seguito i numeri identificativi delle singole aree omogenee suddivisi in base alla classe acustica attribuita:

**Classe I** - 652,950;

**Classe II** - 51, 60, 80, 90, 100, 380, 390, 452, 471, 552, 580, 590, 602, 690, 700, 780, 790, 980, 1010, 1020, 1070;

**Classe III** - 10, 20, 30, 40, 52, 70, 110, 120, 130, 140, 150, 160, 170, 180, 190, 201, 202, 230, 240, 260, 270, 280, 300, 310, 320, 330, 340, 350, 360, 370, 400, 410, 420, 430, 440, 451, 460, 472, 480, 490, 500, 510, 520, 530, 540, 551, 560, 571, 572, 601, 610, 620, 630, 640, 651, 653, 660, 670, 680, 710, 720, 730, 740, 750, 760, 800, 810, 820, 830, 840, 850, 860, 870, 880, 890, 900, 910, 920, 930, 940, 960, 970, 990, 1000, 1030, 1040, 1050, 1060, 1080, 1090;

**Classe IV** - 53, 250;

**Classe V** - 220,290.

## ULTERIORI CONSIDERAZIONI

### Criterio del rispetto dei limiti di zone contigue

Le valutazioni, in fase preventiva e non, la verifica del rispetto dei limiti di rumorosità e gli eventuali interventi di bonifica delle situazioni di superamento dei limiti devono far riferimento non solo alla classe in cui è insediata la sorgente di rumore ma anche a quella, eventualmente diversa, in cui sono individuati i ricettori.

In particolare se una sorgente sonora è situata in una zona che risulta contigua con una zona con classe acustica inferiore, va innanzitutto valutato il rispetto dei limiti previsti nella zona con associata la classe acustica inferiore.

Tale criterio è da applicarsi anche nei confronti delle aree classificate nei Comuni limitrofi.

### Fasce di transizione tra aree con classi non successive

Si assume di non adottare fasce di transizione specifiche che porterebbero a difficili procedure di riscontro e di verifica dei limiti previsti, e a situazioni di inefficacia nella risoluzione della situazione di non contiguità in assenza di ulteriori vincoli sullo sviluppo della specifica zona.

Si conferma, nel caso di adiacenza di aree con classi non consecutive, il criterio per cui risulta prioritario il rispetto dei limiti nella zona con classe inferiore.

### Individuazione delle zone destinate alle manifestazioni pubbliche

L'Amministrazione comunale ha identificato le aree individuate sulla cartina da apposita retinatura come siti per l'effettuazione di manifestazioni e spettacoli. La regolamentazione delle stesse sarà affrontata in sede di regolamento comunale e/o mediante autorizzazioni in deroga ai limiti stabiliti, come previsto dalla L.R. 10 maggio 1999, n.21.

Di seguito viene riportata una descrizione dei siti individuati e rappresentati nei documenti grafici relativi:

- Cambroso - area interessata dal piazzale della chiesa, dal patronato e dalla scuola materna;
- Rosara – area interessata dal campo sportivo
- Conche – area interessata dalla presenza del consorzio agricolo

### Individuazione di realtà industriali da considerare come industrie a ciclo continuo

➤ Non sono presenti realtà industriali con tali caratteristiche.

### **Fasce di rispetto dell'infrastruttura ferroviaria**

Sono previste dalla normativa vigente delle fasce di rispetto dell'infrastruttura ferroviaria, all'interno delle quali il rumore ferroviario non è soggetto ai limiti delle zone ma a limiti specifici. Il rumore ferroviario deve essere considerato senza il contributo di altre sorgenti sonore.

I limiti delle fasce di rispetto sono previste a 100 metri e a 250 m dalla mezzzeria del binario più esterno.

Il territorio comunale non risulta interessato dal passaggio di infrastrutture ferroviarie funzionanti e non sono state rilevate infrastrutture ferroviarie che possano interessare il territorio comunale di Codevigo dalle relative fasce di rispetto nemmeno nei comuni limitrofi.

### **Fasce di rispetto delle infrastrutture stradali**

Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 30 marzo 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" fornisce le estensioni delle fasce di pertinenza relative alle infrastrutture stradali e i limiti previsti all'interno delle stesse.

Il decreto definisce differenze di estensioni e/o di limiti facendo riferimento alla classificazione delle strade previste dal codice della strada vigente e a eventuali sottotipi (tipo A: autostrada; tipo B: extraurbana principale; tipo C: extraurbana secondaria con i suoi sottotipi; tipo D: urbana di scorrimento con i suoi sottotipi; tipo E: urbana di quartiere; tipo F: locale).

In assenza di una classificazione ufficiale dello Stato e del catasto citato dal D.P.R. n.142 e sentiti i competenti Uffici Comunali, **ai soli fini della verifica del rispetto dei limiti di rumore**, si propone l'utilizzo della seguente classificazione per le infrastrutture stradali che insistono sul territorio comunale:

- S.S. 309 (Via Romea): tipo B
- S.P. 95 (Strada dei Pescatori): tipo Cb
- S.P. 104 (Monselice-Mare): tipo Cb
- S.P. 105 (Romea Cavarzere): tipo Cb
  
- S.P. 53 (Arzaron) :tipo F
- S.P. 23 (del Sasso): tipo F
- S.P. 59 (di Castelcaro): tipo F
- S.P. 4 (Porto): tipo F
- tutte le rimanenti strade non espressamente citate: tipo F

L'indicazione della classe in base al codice della strada corrisponde, per le strade provinciali alla classificazione assegnata all'interno del regolamento approvato dalla Provincia di Padova sulla tassa OSAP, per le strade gestite dalla Società Veneto Strade a quella indicata da comunicazione diretta dell'ufficio competente.

Si è scelto di considerare la classificazione assegnata omogenea per tutta la lunghezza della singola infrastruttura esaminata.

Tale classificazione potrà essere rivista una volta pubblicata quella ufficiale.

I limiti relativi alle classi E e F sono stati fissati dall'autorità comunale secondo quanto previsto dal relativo decreto.

Per entrambe le categorie E e F sono stabiliti i valori di 50 dB(A) per il periodo diurno e 40 dB(A) per il periodo notturno previsti per scuole, ospedali, case di cura e di riposo, sia per le infrastrutture stradali esistenti, sia per quelle di nuova costruzione.

Per entrambe le categorie E e F sono stabiliti i valori di 65 dB(A) per il periodo diurno e 55 dB(A) per il periodo notturno per i rimanenti recettori, sia per le infrastrutture esistenti sia per quelle di nuova costruzione.

Nell'appendice A sono riportate le classificazioni assegnate alle infrastrutture stradali.

Nell'appendice B sono proposte le tabelle relative ai limiti e alle estensioni delle fasce di pertinenza delle strade comprensive dei limiti stabiliti dall'autorità comunale per le categorie E e F.

Si intende come infrastruttura esistente quella in esercizio o per la quale è approvato il progetto definitivo alla data di entrata in vigore del decreto.

Nel caso di realizzazione di nuove strutture, in affiancamento a quella esistente, la fascia di pertinenza si calcola dal confine dell'infrastruttura preesistente.

Come indicato all'art.4 del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29 novembre 2000 ("Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore"), dove si intersecano più fasce di pertinenza si assume come limite complessivo da rispettare il maggiore fra i limiti di immissione previsti per le singole infrastrutture.

La fascia di rispetto viene misurata a partire dal confine della proprietà stradale.

In allegato alla presente relazione viene proposta una cartografia con la rappresentazione delle fasce previste per le sole infrastrutture esistenti espressamente citate nel presente paragrafo (strade regionali, provinciali, statali) con le seguenti indicazioni:

- la rappresentazione dei confini delle fasce è da ritenersi meramente indicativa e nel caso di dubbi sull'esatta delimitazione delle fasce si consiglia una verifica sul territorio delle distanze effettive;
- la valutazione dei limiti deve essere effettuata considerando anche le fasce di pertinenza delle infrastrutture con categoria assegnata F non espressamente indicate.
- le fasce di pertinenza sono relative ai limiti previsti per il rumore complessivo dovuto all'insieme delle diverse infrastrutture stradali considerate

## **OSSERVAZIONI SULL'UTILIZZO DELLE CARTOGRAFIE ALLEGATE AL DOCUMENTO**

Per qualsiasi incertezza sull'esatta posizione dei confini delle aree, dove non individuati da confini naturali, da strade o da ferrovie, si consiglia di fare riferimento ai confini originali del PRG o, in seconda battuta, delle proprietà.

Per i limiti delle fasce di rispetto, qualora sorgano dubbi si considerano le misure di distanza effettuate in loco; si ricorda al riguardo che la rappresentazione 1:5000 consente un grado di precisione di circa 5 metri.

Sulle sedi stradali non viene applicato nessun limite in quanto si considerano come sede di sorgenti sonore.

## **CONSEGUENZE ALL'APPROVAZIONE DEL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA**

Con la classificazione acustica del territorio la Legge Quadro è pienamente applicabile, anche per quanto riguarda il regime sanzionatorio; sono inoltre applicabili tutti i limiti previsti dal D.P.C.M. 14/11/97, compresi quelli di emissione.

Si ricorda che ciascuna sorgente sonora dovrà rispettare non solo i limiti previsti per la zona in cui giace, ma anche quelli specifici di immissione relativi alle zone circostanti.

Per quanto riguarda in particolare il rispetto dei limiti di immissione, in base alla normativa vigente le imprese hanno 6 mesi dalla data di attuazione della classificazione acustica del territorio comunale per presentare eventuali piani di risanamento acustico

Dopo tale termine, se non è stato presentato nessun piano, dovranno essere rispettati tutti i limiti previsti dalla normativa vigente, ivi compresi quelli previsti per l'interno delle abitazioni.

Conformemente allo spirito della Legge Quadro, è auspicabile che il Comune si proponga, usufruendo degli strumenti amministrativi previsti dalla normativa, di perseguire nel lungo periodo il rispetto dei limiti di qualità per tutto il territorio.

Si riporta infine nell'appendice D una descrizione sintetica di quanto esplicitato nella legge quadro n.447 e di diretto interesse per l'Amministrazione Comunale.

Padova, il 26 ottobre 2005

dott. ing. Daniele Suman

Allegati:

- Appendice 1: Classificazione delle infrastrutture viarie adottata ai fini della verifica dei limiti di rumorosità;
- Appendice 2: Tabelle relative ai limiti e alle estensione delle fasce di pertinenza previste per le infrastrutture stradali;
- Appendice 3: elenco dei punteggi assegnati alle aree omogenee;
- Appendice 4: breve introduzione alle conseguenze dell'adozione della classificazione
- 2 mappe in formato A0 con la rappresentazione dell'intero territorio comunale;
- 1 CDROM contenente i file pdf delle mappe A0 in scala 1:15000 e 1:5000 del territorio comunale e della relazione, e i file di realizzazione del progetto.