



COMUNE DI CASTELFRANCO VENETO

SETTORE SVILUPPO DEL TERRITORIO
SERVIZIO URBANISTICA – SERVIZIO AMBIENTE

PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO

Approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 103 del 31.7.2003
Variante n. 1 approvata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 113 del 29.11.2004

Relazione illustrativa

Data: 18.11.2004

Il Dirigente del Settore Sviluppo del Territorio
Bruno dott. Berto

Il Segretario Generale
Ivano dott. Cescon

Il Sindaco
Maria Gomierato

Progettisti:
dott. Bruno Berto, coordinatore
arch. Luca Pozzobon, progettista
dott.ssa Mara Norbiato, progettista
geom. Paolo Campalani, collaboratore

INDICE:

Premessa

1. Richiami normativi

- 1.1 Leggi e disposizioni nazionali
 - 1.1.1 DPCM 01/03/1991
 - 1.1.2 Legge n° 447/1995
 - 1.1.3 DPCM 14/11/1997
 - 1.1.4 Inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario
 - 1.1.5 Rete ferroviaria (RFI) – Stima dei livelli sonori ai sensi del DM Ambiente 29/11/2000
- 1.2 Leggi e disposizioni regionali
 - 1.2.1 D.G.R.V. n° 4313/1993
 - 1.2.2 Legge regionale n° 21/1999
- 1.3 Riepilogo del quadro normativo vigente

2. La zonizzazione acustica del territorio del comune di Castelfranco Veneto

- 2.1 La definizione e l'individuazione delle caratteristiche fisiche e funzionali del sistema urbano
 - 2.1.1 Cenni storici
 - 2.1.2 Realtà economica di Castelfranco Veneto
 - 2.1.3 Localizzazione e infrastrutture
 - 2.1.4 L'indagine sugli elementi areali
 - 2.1.5 L'indagine sugli elementi puntuali e lineari
- 2.2 Articolazione in classi del territorio – Criteri di classificazione acustica
 - 2.2.1 Indirizzi per la classificazione dei diversi ambiti territoriali
 - Classe I* – Aree particolarmente protette
 - Classe II* – Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale
 - Classe III* – Aree di tipo misto
 - Classe IV* – Aree di intensa attività umana
 - Classe V* – Aree prevalentemente industriali
 - Classe VI* – Aree esclusivamente industriali
 - 2.2.2 Classificazione delle fasce di rispetto della rete viabilistica extraurbana
 - 2.2.3 Indirizzi di classificazione lungo i confini di aree di diversa classe
 - 2.2.4 Caratteristiche del traffico

3. Conseguenze della zonizzazione acustica del territorio

- 3.1 Procedura di approvazione
- 3.2 Effetti del Piano di classificazione acustica
- 3.3 Emissioni sonore da attività temporanee

Premessa

Le politiche ambientali rappresentano oggi uno degli elementi di programmazione più incisivi a disposizione delle Amministrazioni comunali.

Il Piano di classificazione acustica del territorio comunale costituisce, in tal senso, lo strumento di riferimento per garantire la salvaguardia dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento prodotto dal rumore.

Il contesto essenzialmente urbano del territorio comunale di Castelfranco Veneto, pur non risultando caratterizzato da agglomerati urbani ad elevata densità di popolazione tipici delle realtà metropolitane, vede presenti le medesime problematiche e situazioni che hanno determinato negli ultimi decenni l'aumento delle emissioni sonore: aumento delle attività produttive insediate e motorizzazione di massa.

L'obiettivo principale del Piano di classificazione acustica consiste nell'ottenimento della migliore tutela possibile della popolazione e delle imprese di produzione di beni e servizi, esponendo la prima al minor livello di inquinamento acustico possibile, e consentendo alle seconde lo svolgimento delle rispettive attività col minor disturbo acustico verso terzi.

Per il conseguimento di tali finalità, la redazione del P.C.A. è stata articolata in tre fasi. Nella prima fase è stato messo a punto il quadro conoscitivo sulla normativa nazionale e regionale di settore, sulla strumentazione urbanistica vigente e in itinere e sulla strumentazione per il governo della mobilità (P.U.T.), al fine di garantire compatibilità (fisica e funzionale) tra zone acustiche proposte dal P.C.A., zone omogenee in cui gli strumenti urbanistici generali articolano il territorio comunale e interventi di governo della mobilità. Nella seconda fase, si è proceduto alla lettura dello stato di fatto del territorio comunale, mediante l'indagine degli elementi significativi per la redazione del Piano. Nella terza fase, infine è stato articolato il territorio comunale in zone acustiche.

1. Richiami normativi

1.1 Leggi e disposizioni nazionali

1.1.1 DPCM 01/03/1991

Lo studio e la redazione dei Piani di Classificazione Acustica del Territorio prende origine nel 1991, anno nel quale fu emanato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (D.P.C.M. 01/03/1991 - Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno), nel quale, all'art. 2, c. 1, si stabiliva l'obbligo per i Comuni della suddivisione del territorio in **sei classi** al fine di applicare in ciascuna zona, secondo le rispettive destinazioni d'uso, i limiti acustici definiti nel decreto stesso.

Per completezza di esposizione si riporta integralmente il testo dell'articolo citato:

"Art. 2.

1. Ai fini della determinazione dei limiti massimi dei livelli sonori equivalenti, i comuni adottano la classificazione in zone riportata nella tabella 1. I limiti massimi dei livelli sonori equivalenti, fissati in relazione alla diversa destinazione d'uso del territorio, sono indicati nella tabella 2."

Nel testo della disposizione citata non si faceva alcun riferimento a termini per l'attuazione di quegli obblighi né tantomeno a eventuali sanzioni per inadempienza.

1.1.2 Legge n° 447/1995

Nel 1995 viene promulgata la Legge n° 447 del 26.10.1995 - legge quadro sull'inquinamento acustico, che costituisce il cardine portante dell'impianto legislativo attualmente vigente.

Questa norma fissa i principi di base per la trattazione del problema dell'inquinamento acustico, definisce i concetti principali e suddivide le responsabilità amministrative e di vigilanza ai vari livelli, attribuendo le rispettive competenze tra Stato, Regioni, Province e Comuni.

In particolare sono di competenza dei Comuni (art.6):

"Art. 6. Competenze dei comuni.

1. Sono di competenza dei comuni, secondo le leggi statali e regionali e i rispettivi statuti:

- a) la classificazione del territorio comunale secondo i criteri previsti dall'articolo 4, comma 1, lettera a)1;*
- b) il coordinamento degli strumenti urbanistici già adottati con le determinazioni assunte ai sensi della lettera a);*
- c) l'adozione dei piani di risanamento di cui all'articolo 7;*

¹ Oggi aggiornati dal DPCM 14.11.1997

d) il controllo, secondo le modalità di cui all'articolo 4, comma 1, lettera d), del rispetto della normativa per la tutela dall'inquinamento acustico all'atto del rilascio delle concessioni edilizie relative a nuovi impianti ed infrastrutture adibiti ad attività produttive, sportive e ricreative e a postazioni di servizi commerciali polifunzionali, dei provvedimenti comunali che abilitano alla utilizzazione dei medesimi immobili ed infrastrutture, nonché dei provvedimenti di licenza o di autorizzazione all'esercizio di attività produttive;

e) l'adozione di regolamenti per l'attuazione della disciplina statale e regionale per la tutela dall'inquinamento acustico;

f) la rilevazione e il controllo delle emissioni sonore prodotte dai veicoli, fatte salve le disposizioni contenute nel [D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285](#), e successive modificazioni;

g) i controlli di cui all'articolo 14, comma 2;

h) l'autorizzazione, anche in deroga ai valori limite di cui all'articolo 2, comma 3, per lo svolgimento di attività temporanee e di manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico e per spettacoli a carattere temporaneo ovvero mobile, nel rispetto delle prescrizioni indicate dal comune stesso.

2. Al fine di cui al comma 1, lettera e), i comuni, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, adeguano i regolamenti locali di igiene e sanità o di polizia municipale, prevedendo apposite norme contro l'inquinamento acustico, con particolare riferimento al controllo, al contenimento e all'abbattimento delle emissioni sonore derivanti dalla circolazione degli autoveicoli e dall'esercizio di attività che impiegano sorgenti sonore.

3. I comuni il cui territorio presenti un rilevante interesse paesaggistico-ambientale e turistico, hanno la facoltà di individuare limiti di esposizione al rumore inferiori a quelli determinati ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera a), secondo gli indirizzi determinati dalla regione di appartenenza, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera f). Tali riduzioni non si applicano ai servizi pubblici essenziali di cui all'articolo 1 della [L. 12 giugno 1990, n. 146](#).

4. Sono fatte salve le azioni espletate dai comuni ai sensi del [decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1991](#), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 57 dell'8 marzo 1991, prima della data di entrata in vigore della presente legge. Sono fatti salvi altresì gli interventi di risanamento acustico già effettuati dalle imprese ai sensi dell'articolo 3 del citato [decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1991](#). Qualora detti interventi risultino inadeguati rispetto ai limiti previsti dalla classificazione del territorio comunale, ai fini del relativo adeguamento viene concesso alle imprese un periodo di tempo pari a quello necessario per completare il piano di ammortamento degli interventi di bonifica in atto, qualora risultino conformi ai principi di cui alla presente legge ed ai criteri dettati dalle regioni ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera a). “

1.1.3 DPCM 14/11/1997

Il DPCM del 14.11.1997 è uno dei primi decreti annunciati dalla Legge quadro 447/1995 e va a sostituirsi in gran parte al D.P.C.M. 01/03/1991, riprendendone in buona parte i concetti, ma introducendo due importanti novità sono definiti, per ciascuna delle zone nelle quali è suddiviso il territorio comunale, oltre al concetto di limite di emissione, anche i limiti di immissione e di qualità. Questi valori stabiliscono quali dovrebbero essere i limiti massimi per le singole sorgenti (limiti di emissione), i limiti massimi per ciascuna area acustica (limiti di immissione), ed i valori obiettivo per ciascuna area acustica, da raggiungere con l'adozione dei piani di risanamento (limiti di qualità).

Limiti di emissione, immissione, attenzione, qualità

Valore limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa.

D.P.C.M. 14.11.1997 - Tabella B valori limiti di emissione - Leq in dB(A) (art. 2)

Classi di destinazione d'uso del territorio		Tempi di riferimento	
		Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
I	Aree particolarmente protette	45	35
II	Aree prevalentemente residenziali	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 assoluti di immissione: 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.

D.P.C.M. 14.11.1997 - Tabella C valori limiti di immissione - Leq in dB(A) (art. 3)

Classi di destinazione d'uso del territorio		Tempi di riferimento	
		Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
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

I valori limite assoluti di immissione non si applicano alle fasce territoriali di pertinenza delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime ed aeroportuali. All'esterno di tali fasce dette sorgenti concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione.

Valori limite differenziali di immissione: sono determinati con riferimento alla differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale e il rumore residuo.

D.P.C.M. 14.11.1997 – art. 4

I valori limite differenziali di immissione sono 5 dB in periodo diurno e 3 dB in periodo notturno, all'interno degli ambienti abitativi. Tali valori non si applicano nelle aree

appartenenti alla classe VI. Tali limiti non si applicano, inoltre, nei seguenti casi, in quanto ogni effetto del rumore è da ritenersi trascurabile:

- a) se il rumore ambientale misurato a finestre *aperte* è inferiore a 50 dB(A) in periodo diurno e 40 dB(A) in periodo notturno
- b) se il rumore ambientale misurato a finestre *chiuse* è inferiore a 35 dB(A) in periodo diurno e 25 dB(A) in periodo notturno

Valori di attenzione: 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.

D.P.C.M. 14.11.1997 - art. 6

I valori di attenzione espressi come livelli continui equivalenti di pressione sonora ponderata «A», riferiti al tempo a lungo termine (TL) sono:

- a) se riferiti ad un'ora, i valori della tabella C allegata al decreto, aumentati di 10 dB per il periodo diurno e di 5 dB per il periodo notturno;
- b) se relativi ai tempi di riferimento, i valori di cui alla tabella C allegata al decreto.

Il tempo a lungo termine (TL) rappresenta il tempo all'interno del quale si vuole avere la caratterizzazione del territorio dal punto di vista della rumorosità ambientale. La lunghezza di questo intervallo di tempo è correlata alle variazioni dei fattori che influenzano tale rumorosità nel lungo termine. Il valore TL, multiplo intero del periodo di riferimento, è un periodo di tempo prestabilito riguardante i periodi che consentono la valutazione di realtà specifiche locali.

Valori di qualità i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento

D.P.C.M. 14.11.1997 - Tabella D valori di qualità - Leq in dB(A) (art. 7)

Classi di destinazione d'uso del territorio		Tempi di riferimento	
		Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
I	Aree particolarmente protette	47	37
II	Aree prevalentemente residenziali	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

1.1.4 Inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario

Il D.P.R. n. 459/1998 recante norme di esecuzione della legge quadro in materia di inquinamento acustico introduce alcune novità rispetto alla normativa previgente e soprattutto, ai fini dell'applicazione del decreto vengono date alcune definizioni.

Infrastruttura: l'insieme di materiale rotabile, binari, stazioni, scali, parchi, piazzali e sottostazioni elettriche;

Infrastruttura esistente: quella effettivamente in esercizio alla data di entrata in vigore del decreto;

Infrastruttura di nuova realizzazione: quella non effettivamente in esercizio alla data di entrata in vigore del decreto;

ambiente abitativo: ogni ambiente interno ad un edificio destinato alla permanenza di persone o comunità ed utilizzato per le diverse attività umane, fatta eccezione per gli ambienti destinati ad attività produttive per i quali resta ferma la disciplina di cui al D.Lgs. n. 277/1991, salvo per quanto concerne l'immissione di rumore da sorgenti sonore esterne a locali in cui si svolgono le attività produttive;

ricettore: qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo comprese le relative aree esterne di pertinenza o ad attività lavorativa o ricreativa; aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici ed aree esterne destinate ad attività ricreative ed allo svolgimento della vita sociale della collettività; aree territoriali edificabili già individuate dai vigenti piani regolatori e loro varianti generali, vigenti al momento della presentazione dei progetti di massima relativi alla costruzione delle infrastrutture di cui all'art. 2, comma 2, lett. b), ovvero vigenti alla data di entrata in vigore del decreto per le infrastrutture di cui all'art. 2, comma 2, lett. a);

affrancamento di infrastrutture di nuova realizzazione a infrastrutture esistenti: realizzazione di infrastrutture parallele o confluenti, tra le quali non esistono aree intercluse non di pertinenza delle infrastrutture stesse;

variante: costruzione di un nuovo tratto in sostituzione di uno esistente, anche fuori sede, con uno sviluppo complessivo inferiore a 5 km;

area edificata: raggruppamento continuo di edifici, anche se intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di 25 edifici adibiti ad ambiente abitativo o ad attività lavorativa o ricreativa;

$L_{a_{max}}$: il maggiore livello sonoro ponderato A, misurato al passaggio dei treno facendo uso della costante di tempo "veloce".

Il decreto stabilisce fasce territoriali di pertinenza delle infrastrutture della larghezza di:

- mt 250 sia per le infrastrutture esistenti sia per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h. Tale fascia viene ulteriormente suddivisa in due parti. La prima, fascia A, più vicina all'infrastruttura della larghezza di mt 100; la seconda, fascia B, più distante dall'infrastruttura, della larghezza di mt 150.
- mt 250 sia per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h.

All'interno della fascia A e B, per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h, per le infrastrutture esistenti, le loro varianti, le infrastrutture di nuova realizzazione in affiancamento a quelle esistenti e per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h, i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto da infrastrutture sono i seguenti:

Ricettori	Limiti fascia A		Limiti fascia B	
	Diurno DB(A) Leq	Notturno DB(A) Leq	Diurno DB(A) Leq	Notturno DB(A) Leq
Ospedali, case di cura, case di riposo	50	40	50	40
Scuole	50		50	
Altri	70	60	65	55

Il rispetto dei valori di cui alla suddetta tabella e, al di fuori della fascia di pertinenza, il rispetto dei valori stabiliti nella tabella C del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14.11.1997, è verificato con misure sugli interi periodi di riferimento diurno e notturno in facciata degli edifici ad 1 m dalla stessa e in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione, ovvero in corrispondenza di altri ricettori.

Al di fuori della fascia di pertinenza, qualora i valori stabiliti nella tabella C del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14.11.1997, non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzino l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato, in ogni caso, il rispetto dei seguenti limiti:

Ricettori	Limiti fascia A		Limiti fascia B	
	Diurno DB(A) Leq	Notturno DB(A) Leq	Diurno DB(A) Leq	Notturno DB(A) Leq
Ospedali, case di cura, case di riposo		35		35

Scuole	45		45	
Altri		40		40

L'art. 8 della Legge n. 447/1995 prevede l'obbligo di produrre una valutazione previsionale del clima acustico delle aree interessate alla realizzazione di nuovi insediamenti residenziali prossimi alle ferrovie e ad altri sistemi di trasporto collettivo su rotaia.

1.1.5 Rete Ferroviaria Italiana (RFI) – Stima dei livelli sonori ai sensi del DM Ambiente 29//11/2000

Con il D.M. del 29 novembre 2000 il Ministero dell'Ambiente ha richiesto ai gestori di infrastrutture di trasporto di individuare le aree in cui sia stimato il superamento dei limiti acustici fissati dalla vigente normativa; per tali aree entro febbraio 2004 dovranno essere predisposti, a cura degli enti gestori, dei piani di risanamento acustico da attuare entro i successivi 15 anni.

Gli obiettivi di risanamento da conseguire in via prioritaria sono i seguenti:

1. risanamento all'interno della fascia di pertinenza dei siti sensibili (250 m per scuole, ospedali, case di cura e di riposo)
2. risanamento all'interno della fascia A (primi 100 m) per tutti gli altri ricettori.

La Società *Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.* ha presentato nel luglio 2002 la mappatura acustica di tutto il territorio nazionale attraversato dalle infrastrutture di trasporto ferroviario in sua gestione. La mappatura contiene l'individuazione delle aree in cui è stato stimato, mediante un modello di simulazione opportunamente tarato, il superamento dei limiti acustici previsti.

Anche per il territorio del Comune di Castelfranco Veneto sono state individuate in apposite mappe acustiche le zone in prossimità della rete ferroviaria esistente in cui si stimano superati i limiti di immissione acustica. Dallo studio in questione emerge che le aree più critiche risultano essere la zona dello scalo ferroviario e la zona di Treville in prossimità della linea ferroviaria.

1.1.6 Inquinamento acustico derivante da traffico stradale

L'inquinamento acustico da traffico stradale è regolamentato dal DPR 142 del 30.03.2004 attuativo della L. 447/95.

Ai fini della trattazione dell'inquinamento acustico da traffico stradale, il decreto fornisce alcune definizioni:

infrastruttura stradale: l'insieme della superficie stradale, delle strutture e degli impianti di competenza dell'ente proprietario, concessionario o gestore necessari per garantire la funzionalità e la sicurezza della strada stessa;

infrastruttura stradale esistente: quella effettivamente in esercizio o in corso di realizzazione o per la quale è stato approvato il progetto definitivo alla data di entrata in vigore del presente decreto;

infrastruttura stradale di nuova realizzazione: quella in fase di progettazione alla data di entrata in vigore del presente decreto e comunque non ricadente nella lettera b);

ampliamento in sede di infrastruttura stradale in esercizio: la costruzione di una o più corsie in affiancamento a quelle esistenti, ove destinate al traffico veicolare;

confine stradale: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea, secondo quanto disposto dall'articolo 3 del [decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#), e successive modificazioni, di seguito denominato: [decreto legislativo n. 285 del 1992](#);

variante: costruzione di un nuovo tratto stradale in sostituzione di uno esistente, fuori sede, con uno sviluppo complessivo inferiore a 5 km per autostrade e strade extraurbane principali, 2 km per strade extraurbane secondarie ed 1 km per le tratte autostradali di attraversamento urbano, le tangenziali e le strade urbane di scorrimento;

ambiente abitativo: ogni ambiente interno, ad un edificio, destinato alla permanenza di persone o comunità ed utilizzato per le diverse attività umane, fatta eccezione per gli ambienti destinati ad attività produttive per i quali resta ferma la disciplina di cui al [decreto legislativo 15 agosto 1991, n. 277](#), salvo per quanto concerne l'immissione di rumore da sorgenti sonore esterne a locali in cui si svolgono le attività produttive;

ricettore: qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo comprese le relative aree esterne di pertinenza, o ad attività lavorativa o ricreativa; aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici ed aree esterne destinate ad attività ricreative ed allo svolgimento della vita sociale della collettività; aree territoriali edificabili già individuate dai piani regolatori generali e loro varianti generali, vigenti al momento della presentazione dei progetti di massima relativi alla costruzione delle infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 2, lettera B, ovvero vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto per le infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 2, lettera A.

Il DPR 142 individua, per ogni categoria di strada prevista dal vigente Codice della Strada, delle fasce di pertinenza acustica all'interno delle quali valgono, per la sorgente sonora stradale, specifici limiti di immissione acustica riportati nelle sottostanti tabelle 1 e 2.

Per quanto concerne l'ampiezza delle fasce di pertinenza stradale, il decreto stabilisce quanto segue:

- Per le autostrade, le strade extraurbane principali e le extraurbane secondarie C1 di *nuova realizzazione* la fascia è di 250 metri, mentre per le extraurbane secondarie C2 di 150 metri e per le strade urbane di scorrimento di 100 metri. All'interno di tali fasce, i valori limite per scuole, ospedali, case di cura e di riposo sono fissati in 50 decibel di giorno e 40 di notte (per le scuole vale sempre il solo limite diurno) e in 65 decibel di giorno e 55 di notte per gli altri edifici.
- Per autostrade e strade extraurbane principali e secondarie a carreggiata separata *già esistenti* la fascia di attenzione acustica è stata suddivisa in due zone, la prima più vicina all'infrastruttura di 100 metri e la seconda più distante di 150 metri (per le strade

extraurbane secondarie non a carreggiata separata le fasce sono di 100 e 50 metri rispettivamente). All'interno della prima fascia i valori sono di 70 decibel di giorno e 60 di notte e all'interno della seconda di 65 decibel di giorno e 55 di notte. Stessi limiti di rumore anche per le strade urbane di scorrimento per le quali però la fascia di pertinenza acustica è ampia 100 metri. Per scuole, ospedali, case di cura e di riposo i limite invece sono uguali in tutte e due le fasce: 50 decibel di giorno e 40 di notte.

- Per le strade cittadine (urbane di quartiere e locali), per le quali sussiste una fascia di pertinenza di 30 metri, valgono i limiti della zonizzazione acustica.

Tabella 1

(STRADE DI NUOVA REALIZZAZIONE)

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo D.M. 5.11.01)	Ampiezza fascia di pertinenza (metri)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri Ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A - autostrada		250	50	40	65	55
B - extraurbana principale		250	50	40	65	55
C - extraurbana secondaria	C 1	250	50	40	65	55
	C 2	150	50	40	65	55
D - urbana di scorrimento		100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995 .			
D - locale		30				

* per le scuole vale il solo limite diurno

Tabella 2

(STRADE ESISTENTI E ASSIMILABILI)

(ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri Ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A - autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbana secondaria	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	65
	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60

D - urbana di scorrimento						
	Db (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995 .			
D - locale		30				

* per le scuole vale il solo limite diurno

Il rispetto dei valori limite di immissione stabiliti dal DPR 142 è verificato in facciata degli edifici ad 1 metro dalla stessa, in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione e devono essere riferiti al solo rumore prodotto dalle infrastrutture stradali.

Per le altre sorgenti sonore presenti all'interno delle fasce di pertinenza stradale valgono i limiti di immissione e di emissione stabiliti dalla zonizzazione acustica.

1.2 LEGGI E DISPOSIZIONI REGIONALI

1.2.1 D.G.R.V. n° 4313/1993

La Giunta regionale del Veneto, con la Delibera n° 4313 del 21/09/1993 – BUR n° 88 del 19/10/1993, emanò, in conseguenza delle disposizioni date dal DPCM 01/03/1991, un documento contenente i criteri orientativi per la redazione dei Piani di classificazione acustica. In esso si fa riferimento principalmente alle caratteristiche proprie del territorio e delle relative destinazioni d'uso, onde giungere ad una definizione coerente con esse delle sei zone previste dalla normativa nazionale.

Queste regole partono da considerazioni legate ai preesistenti Piani Regolatori Generali, unitamente a considerazioni legate alla ovvia necessità di non giungere a micro suddivisioni con conseguenti difficoltà di gestione successiva del territorio in senso acustico, suggerendo di assumere come confini delle diverse zone elementi caratteristici e facilmente identificabili (fiumi, strade, ferrovie) e, in assenza di questi ultimi facendo riferimento ai confini delle zone definite in PRG.

Per completezza si riporta integralmente il testo del punto 1.0 della suddetta DGRV:

“Considerando che la quasi totalità dei comuni del Veneto si è dotata di Piano Regolatore Generale, e che questa condizione consente di ottenere un buon livello di omogeneità e di standardizzazione delle informazioni, si richiede:

A. Di redarre la classificazione prevista dal D.P.C.M. 1/3/91 sulla carta tecnica regionale' in scala 1:5000 con gli aggiornamenti che si renderanno eventualmente necessari;

B. Di non creare micro suddivisioni di aree al fine di evitare una zonizzazione troppo frammentata, ma individuare invece, nei limiti del possibile, aree con caratteristiche omogenee o comunque ambiti funzionali significativi;

C. Di tracciare i confini tra le aree diversamente classificate lungo gli assi viabilistici o lungo gli elementi fisici naturali (fiumi, canali, ecc.) salvo i casi in cui le aree diversamente classificate coincidono con la zonizzazione di PRG;

D. Di realizzare la zonizzazione prescritta dal D.P.C.M. 1/3/91 a partire dalla ricognizione delle caratteristiche territoriali esistenti;”

1.2.2 Legge Regionale n° 21/1999

La Legge regionale n° 21 del 10/05/1999, pubblicata nel B.U.R. n° 42 del 14/05/1999, intitolata “Norme in materia di inquinamento acustico”, definisce le disposizioni specifiche da rispettare nell’ambito del territorio regionale nell’ambito della tutela dall’inquinamento acustico.

All’art. 3 della suddetta legge, si stabiliscono le competenze e gli obblighi assegnati ai Comuni, tra i quali la suddivisione del territorio in zone acustiche (classificazione acustica del territorio), assegnando loro un termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa, quindi il termine fissato si collocava il 14/11/1999. Oltre il termine fissato (come fissato nell’art. 3, c. 10), si demanda alla Provincia competente di intimare l’adeguamento entro tre mesi, nominando un commissario ad acta in caso di ulteriore inadempienza.

Non risulta a tutt’oggi che la Regione abbia aggiornato i criteri orientativi di cui al DGRV 4313/93, che di conseguenza rimangono l’unico strumento su cui basare l’impostazione del Piano di classificazione acustica.

1.3 Riepilogo del quadro normativo vigente

Il quadro normativo di riferimento è il seguente:

DPR n° 142 del 30/03/2004

Attuazione della Direttiva 2000/14/CE concernente l’emissione acustica ambientale delle macchine e attrezzature destinate a funzionare all’aperto.

Publicato nella Gazz. Uff. 21 novembre 2002, n. 273.

D.M. Ambiente del 29/11/2000

Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore.

Publicato nella Gazz. Uff. 6 dicembre 2000, n. 285.

Legge Regionale n° 21 del 10/05/1999

Norme in materia di inquinamento acustico.

emanato da : Regione Veneto

e pubblicato su : Bollettino. Uff. Regione n° 42 del 14/05/1999

D.P.C.M. 16-4-1999 n. 215 e successive modifiche

Regolamento recante norme per la determinazione dei requisiti acustici delle sorgenti sonore nei luoghi di intrattenimento danzante e di pubblico spettacolo e nei pubblici esercizi.

emanato da : Presidente del Consiglio dei Ministri

e Pubblicato nella Gazz. Uff. 2 luglio 1999, n. 153.

D.P.R. 18-11-1998 n. 459

Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447 , in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario.

emanato da : Presidente della Repubblica

e Pubblicato nella Gazz. Uff. 4 gennaio 1999, n. 2.

D.P.C.M. 31-3-1998

Atto di indirizzo e coordinamento recante criteri generali per l'esercizio dell'attività del tecnico competente in acustica, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera b), e dell'art. 2, commi 6, 7 e 8, della L. 26 ottobre 1995, n. 447

emanato da : Presidente del Consiglio dei Ministri

Publicato nella Gazz. Uff. 26 maggio 1998, n. 120.

Decreto Ministeriale del 16/03/1998

Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico.

emanato da : Ministro dell'Ambiente

e pubblicato su : Gazzetta Ufficiale Italiana n° 76 del 01/04/1998

D.P.R. 10-12-1997 n. 499

Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 93/68/CEE per la parte che modifica la direttiva 89/106/CEE in materia di prodotti da costruzione.

emanato da : Presidente della Repubblica

e Pubblicato nella Gazz. Uff. 27 gennaio 1998, n. 21.

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 05/12/1997

Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici.

emanato da : Presidente del Consiglio dei Ministri
e pubblicato su : Gazzetta Ufficiale Italiana n° 297 del 22/12/1997

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14/11/1997

Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore.

emanato da : Presidente del Consiglio dei Ministri
e pubblicato su : Gazzetta Ufficiale Italiana n° 280 del 01/12/1997

D.M. 11-12-1996

Applicazione del criterio differenziale per gli impianti a ciclo produttivo continuo.

emanato da : Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro dell'industria del commercio e dell'artigianato
e Pubblicato nella Gazz. Uff. 4 marzo 1997, n. 52.

D.M. 29-8-1996

Attuazione della direttiva 96/20/CE della Commissione del 27 marzo 1996 che adegua al progresso tecnico la direttiva 70/157/CEE relativa al livello sonoro ammissibile ed al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore.

emanato da : Ministro dei Trasporti e della Navigazione
e Pubblicato nella Gazz. Uff. 20 settembre 1996, n. 221.

Legge ordinaria del Parlamento n° 447 del 26/10/1995

Legge quadro sull'inquinamento acustico

e pubblicato su : Gazz. Uff. Suppl. Ordin. n° 254 del 30/10/1995

Legge Regionale 30 marzo 1995, n. 15 'Modifiche ed integrazioni alla L.R. 16 aprile 1985, n.33 in tema di tutela dell'ambiente"

emanato da : Regione Veneto
e pubblicato su : Bollettino. Uff. Regione n° 30 del 1995

D.P.R. 21-4-1993 n. 246

Regolamento di attuazione della direttiva 89/106/CEE relativa ai prodotti da costruzione.

emanato da : Presidente della Repubblica
e Pubblicato nella Gazz. Uff. 22 luglio 1993, n. 170.

Delibera Giunta Regionale - Veneto 21 settembre 1993, n. 4313 "Criteri orientativi per le amministrazioni comunali del Veneto nella suddivisione dei rispettivi territori secondo le classi previste nella tab. 1 allegata al D.P.C.M. 1° marzo 1991. Immediata eseguibilità"

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 01/03/1991
Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno.
emanato da : Presidente del Consiglio dei Ministri
e pubblicato su : Gazzetta Ufficiale Italiana n° 57 del 08/03/1991

2. La zonizzazione acustica del territorio del comune di Castelfranco Veneto

2.1 La definizione e l'individuazione delle caratteristiche fisiche e funzionali del sistema urbano

2.1.1 Cenni storici

Castelfranco Veneto, borgo fortificato, è stato fondato negli ultimi anni del sec. XII, dal Comune di Treviso, poco più a nord del preesistente villaggio medievale della "Pieve Nova" (sito nell'attuale Borgo della Pieve), in prossimità dell'incrocio fra i tracciati viari romani della via Postumia e della via Aurelia.

Il 6 giugno 1861, con Decreto Imperiale, Castelfranco viene elevata al rango di città, e nei decenni successivi, fino alla prima guerra mondiale, inizia una intensa attività di edificazione di edifici e spazi pubblici e attrezzature civiche. Vengono realizzate le sei linee ferroviarie che convergono su Castelfranco, e in corrispondenza del nuovo scalo ferroviario si insediano le prime attività industriali, parte delle quali ancora in attività.

Nel dopoguerra, a seguito dell'intenso ed accelerato sviluppo dei settori secondario e terziario, la città consolida il suo ruolo nei confronti della "Castellana", i cui comuni comprendono oggi complessivamente una popolazione di circa 80.000 abitanti.

Negli ultimi due decenni, Castelfranco ha avviato una intensa attività di trasformazione urbana, in particolare con il recupero di aree occupate da attività produttive dismesse rimaste inglobate all'interno dell'abitato in seguito all'espansione urbana.

2.1.2 Realtà economica di Castelfranco Veneto

Nel corso degli anni '80, Castelfranco è stato interessato da un cospicuo processo di terziarizzazione dell'economia locale, che ha determinato, in termini di addetti, il sorpasso del terziario sul secondario, giustificando il ruolo del Comune come polo del terziario in tutta l'area castellana (Comuni di Castello di Godego, Loreggia, Resana, Riese Pio X, San Martino di Lupari, Veduggio).

Nel corso del decennio 1981-1991 il terziario vede aumentare gli addetti del 42,7% e le unità locali del 43,6%, mentre nel settore industriale si è verificata, da un lato, un'espansione delle unità locali del 10,6%, e dall'altro, una diminuzione degli addetti del 12,1%.

Emerge quindi che Castelfranco, rispetto al contesto provinciale, ha una specializzazione diffusa nel settore dei servizi.

Distribuzione % delle Unità Locali operative al 31 dicembre 1994:

Tipologie di attività	Provincia di Treviso	Castelfranco Veneto
0 Agricoltura, caccia, foreste e pesca	2,3	1,5
1 Energia, gas e acqua	0,1	0,0
2 Ind. estrattiva, trasf. minerali, chimica	1,5	0,9
3 Ind. lavor. metalli; meccanica di precisione	9,5	8,1
4 Ind. tessile, abbigliamento, mobilio	15,7	12,0
5 Costruzioni, installazione impianti, edilizia	13,2	12,6
6 Commercio, pubblici eserc., riparazioni	37,2	42,1
7 Trasporti e comunicazioni	4,9	3,9
8 Credito, assic., serv. alle imprese; noleggio	10,1	12,5
9 Servizi pubblici e privati	5,4	6,4
totale attività	100,0	100,0
di cui: Industria in senso stretto (rami da 1 a 4)	26,7	21,0
Terziario (rami da 6 a 9)	57,7	64,9

Fonte: elaborazioni PROGEST s.r.l. su dati Cerved (Analisi preliminari alla Variante Generale al P.R.G.)

Al 1991 il tessuto imprenditoriale di Castelfranco risulta contraddistinto sia da una elevata densità produttiva, tanto che si registrano complessivamente 279 addetti ogni Km² di superficie, contro i 99 del totale dei comuni contermini ed i 122 della provincia di Treviso, sia da una altrettanto elevata densità territoriale, testimoniata da una presenza di 53 unità locali ogni Km², contro le 24 dell'insieme dei comuni limitrofi e le 26 della provincia.

All'interno del sistema produttivo si rileva la preponderante presenza della piccolissima dimensione aziendale: al 1996 il 71,2% delle imprese che operano a Castelfranco è formato da meno di tre addetti, per salire al 93,3% per quelle con meno di nove addetti.

Tra i vari tipi di esercizio dell'attività economica, risulta di maggior rilevanza quello dell'impresa artigiana, che manifesta una capillare presenza ed esercita un ruolo di primo piano all'interno del sistema locale d'impresa.

Il comune di Castelfranco presenta rispetto alla situazione provinciale una buona diffusione di servizi strategici quali quelli di consulenza legale, fiscale, finanziaria e normativa del lavoro, oltre a quelli dell'elaborazione elettronica dei dati, di revisione contabile, di promozione commerciale, di formazione professionale e in generale di ricerca e sviluppo.

Vi è invece una relativa carenza nei servizi legati alla movimentazione delle merci, al loro magazzinaggio ed alla loro custodia, tema recentemente affrontato con l'approvazione del Piano Particolareggiato del Centro di Interscambio delle Merci.

2.1.3 Localizzazione e infrastrutture

Il Comune di Castelfranco Veneto confina a nord con i Comuni di Riese Pio X e Castello di Godego, ad est con il Comune di S. Martino di Lupari (PD), a sud con i Comuni di Resana e Loreggia e ad ovest con il Comune di Vedelago.

All'interno del territorio comunale sono presenti, oltre al capoluogo "Castelfranco Veneto", le frazioni di S.Andrea O.M., Treville, Villarazzo, Bella Venezia, San Floriano, Salvatronda e Campigo.

La struttura territoriale è quindi policentrica con attività residenziali, commerciali, ed agricole, distribuite nelle frazioni in modo pressoché uniforme, mentre le attività produttive industriali e artigianali sono principalmente concentrate in un ambito posto tra le frazioni di Salvarosa e Salvatronda.

Le principali vie di comunicazione nelle direttrici est-ovest sono la ex statale n. 53 "Postumia" che lambisce il centro del Capoluogo, e la strada provinciale "SP n. 102 Postumia Romana", che attraversa la frazione di S.Floriano e si collega alla ex SS 53.

Le principali vie di comunicazione nelle direttrici nord-sud sono la ex statale 245 "Castellana" con la recente bretella di Variante Superstrada Trento-Venezia e la ex statale 667 "di Caerano". E' in corso l'iter di progettazione della nuova SP 19 che attraversa il territorio comunale lungo il confine con Vedelago.

Le linee ferroviarie che convergono su castelfranco sono 6, con direttrici: Belluno, Bassano-Trento, Venezia, Padova, Treviso, Vicenza.

Quasi tutte le linee sono interessate dal programma del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale.

2.1.4 L'indagine sugli elementi areali

L'indagine relativa alle caratteristiche d'area rilevanti ai fini della zonizzazione acustica del Comune di Castelfranco Veneto è stata condotta con riferimento alle attuali destinazioni d'uso e alle indicazioni della strumentazione urbanistica vigente (P.R.G. del 1984).

Va evidenziato che il territorio comunale di Castelfranco Veneto è oggetto di una proposta di Variante generale al P.R.G. adottata il 6.7.2002.

Pertanto oltre alle indicazioni relative allo stato attuale e alla strumentazione urbanistica vigente, si è ritenuto opportuno tenere conto anche di tale Variante generale al fine di proporre una zonizzazione acustica rispondente alle possibili trasformazioni del territorio urbano.

Per quanto riguarda le prescrizioni della strumentazione urbanistica vigente ed adottata, va precisato che:

- Le aree residenziali di espansione previste dal P.R.G. vigente sono quasi completamente attuate
- La Variante generale al P.R.G. introduce nuove aree di espansione residenziale in corrispondenza delle quali si è introdotta la classificazione acustica corrispondente ai criteri descritti nel seguito della relazione
- La Variante generale ha esteso le aree storiche (z.t.o. A) delle frazioni (centri storici frazionali)
- La Variante generale ha introdotto la sottozonizzazione delle aree agricole ai sensi della L.R. 24/85

L'indagine relativa alle caratteristiche d'area rilevanti ai fini della zonizzazione acustica è sintetizzata nella relativa tavola grafica con valore documentale.

In tale tavola sono descritte:

- le aree a verde pubblico, parco urbano, impianti sportivi
- i parchi urbani storici in area urbana centrale
- le aree residenziali
- le aree dei centri storici
- le aree industriali e artigianali
- le aree cimiteriali
- l'area del centro di interscambio delle merci
- l'area del tiro a volo.

2.1.5 L'indagine sugli elementi puntuali e lineari

L'indagine relativa agli elementi puntuali e lineari rilevanti ai fini della zonizzazione acustica del Comune di Castelfranco Veneto è stata condotta sulla base di indagini dirette e sulla base delle indicazioni fornite dalla strumentazione vigente e in itinere nel settore dei trasporti e della mobilità e urbanistica.

L'indagine relativa agli elementi puntuali e lineari è sintetizzata nella relativa tavola grafica con valore documentale.

In tale tavola sono descritte:

- la viabilità di P.R.G. e di P.U.T. con la relativa classificazione
- le strutture sanitarie rilevanti a livello di "complesso"
- i siti sensibili
- le strutture scolastiche

2.2 Articolazione in classi del territorio - Criteri di classificazione acustica

2.2.1 Indirizzi per la classificazione dei diversi ambiti territoriali

L'art. 2 del D.P.C.M. 01.03.1991 prescrive l'adozione da parte dei Comuni della classificazione in zone corrispondenti a sei classi di destinazione d'uso del territorio.

Classe I - Aree particolarmente protette.

Rientrano in questa classe 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.

I criteri orientativi dettati dalla Regione Veneto specificano:

1. Rientrano in questa classe i complessi scolastici, i complessi ospedalieri e i parchi pubblici di scala urbana. Sono escluse le aree verdi di quartiere, le scuole materne, elementari e medie, le scuole superiori che non sono inserite in complessi scolastici, i servizi sanitari di minori dimensioni, come i day hospital e i poliambulatori qualora non inseriti in complessi ospedalieri, e tutti quei servizi che per la loro diffusione sul territorio, è più opportuno classificare secondo la zona di appartenenza (fermo restando la necessità di verifica e se, del caso, l'applicazione in via prioritaria di interventi tecnici per la protezione acustica sugli edifici interessati). In linea di massima le attrezzature di scala urbana rientrano in quelle inserite in zona F (aree per standard), così come individuate dal P.R.G. vigente.

2. Rientrano in questa classe le aree residenziali rurali, cioè i centri rurali e i nuclei di antica origine, i borghi e le contrade che costituiscono il presidio storico di antica formazione. Di norma è possibile far coincidere tali aree con le zone E4 e con le aggregazioni rurali di antica origine di cui all'art. 11 della L.R. 5 marzo 1985, n.24 e all'art. 23, punto c, delle norme tecniche di attuazione del P.T.R.C.

3. Rientrano in questa classe le aree di particolare interesse urbanistico intendendo con tale termine gli ambiti e le zone di interesse storico paesaggistico e ambientale. Pertanto i criteri regionali invitano ad inserire in classe I:

- i beni paesaggistici e ambientali vincolati con specifico decreto ai sensi della Legge 29 giugno 1939, n.1497;
- le zone sottoposte a vincolo paesaggistico della Legge 8 agosto 1985, n. 431, quando non interessate da usi agricoli, e comunque solo per le aree non ricadenti in aree edificate;
- i centri storici di minori dimensioni che non presentino le caratteristiche di cui alle classi III e IV del D.P.C.M. 01.03.1991, cioè quei centri storici, classificati dal P.R.G. vigente come zone A, che presentano basse densità di esercizi commerciali e di attività terziarie in genere;
- i parchi, le riserve, le aree di tutela paesaggistica, le zone umide, le zone selvagge, esclusi gli ambiti territoriali su cui insistono insediamenti abitativi, produttivi e aree agricole che per caratteristiche funzionali e d'uso devono rientrare in altre classi.

Tali indicazioni trovano difficilmente un netto riscontro nella realtà specifica del territorio comunale, intendendosi in linea generale applicabili a vaste aree protette che si intende tutelare al massimo livello.

La classificazione operata sul territorio comunale prevede l'inserimento in classe 1 dei seguenti ambiti aventi le caratteristiche sopradescritte:

1. Il parco storico di Villa Bolasco in borgo Treviso
2. il complesso ospedaliero e della casa di riposo
3. l'area naturalistica in località Comunetto.

Non sono state inserite in classe 1 le aree delle zone E4 previste nell'adottata Variante generale al P.R.G. in quanto di entità e caratteristiche insediative tali da rientrare più correttamente nella classe 3.

Non è stata inserita in classe 1 l'area coperta dal vincolo relativo ai coni di visuale sulle mura medioevali in quanto comprendente in centro storico del capoluogo, ambito in cui è più marcata la presenza di insediamenti con destinazione terziaria.

Non è stata inserita in classe 1 l'ampia zona del parco urbano sovracomunale previsto dalla strumentazione urbanistica vigente ed in itinere a nord-est del capoluogo, in quanto previsione urbanistica la cui attuazione non è da ritenersi a breve termine con riferimento ai tempi previsti per i futuri aggiornamenti del piano di classificazione acustica.

Classe II - Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale

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 industriali ed artigianali.

I criteri orientativi dettati dalla Regione Veneto specificano che, in linea di massima, si tratta di quartieri residenziali in cui l'abitare è la funzione prioritaria, e in cui mancano, o comunque non sono significative, le attività commerciali, che se presenti sono prevalentemente a servizio delle abitazioni (negozi di generi alimentari, artigianato di servizio, ecc.).

L'assenza di importanti assi di attraversamento e di strade principali di connessione urbana, l'assenza di attività industriali e dell'artigianato produttivo, assieme alla bassa densità di popolazione, consentono di individuare, indicativamente, tali aree solo in alcune zone C del P.R.G. vigente. In egual misura possono essere inseriti in classe II anche quei nuclei di antica origine e quei centri rurali che presentano bassa densità di popolazione, limitata presenza di attività commerciali e assenza di attività industriali ed artigianali. In particolare l'assenza di attività di artigianato produttivo diventa elemento di riconoscimento delle zone C da inserire in classe II.

La classificazione operata sul territorio comunale ha considerato gli ambiti caratterizzati da insediamenti realizzati mediante piani di lottizzazione in cui la destinazione commerciale è di entità trascurabile e caratterizzati da una densità edilizia e di popolazione basse (prevalenti insediamenti di edifici uni-bifamiliari) e in cui la viabilità sia esclusivamente di servizio alla lottizzazione.

Classe III - Aree di tipo misto

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 e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.

I criteri orientativi dettati dalla Regione Veneto specificano che, in considerazione, dell'uso estremamente diffuso di macchine operatrici in agricoltura, sono ascrivibili alla classe III tutte le aree rurali, salvo quelle già inserite in classe I. Nello specifico possono essere inserite in classe III le aree individuate dal P.R.G. come zone E e le relative sottozone EI, E2, ed E3 di cui alla L.R. 5 marzo 1985, n.24.

Dovranno essere inserite in questa classe anche quelle aree urbane spesso localizzate intorno alle aree di "centro città", solitamente individuate dal P.R.G. vigente come zone B o C di cui all'art. 2 del D.M. 1444/1968. Aree con siffatte caratteristiche possono trovarsi anche in zone di centro storico o in zone di espansione.

La definizione di queste aree, nella pratica di zonizzazione dei Piani di classificazione acustica costituisce l'ultimo anello del processo progettuale, essendo queste le aree che inglobano tutte le zone non diversamente definibili, con l'eccezione delle aree agricole nelle quali sono usate macchine operatrici, per le quali la definizione è immediata.

Classe IV - Aree di intensa attività umana.

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e di 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.

I criteri orientativi dettati dalla Regione Veneto specificano che appartengono a questa classe quelle aree residenziali in cui la presenza delle attività industriali, pur non essendo un elemento preponderante, contribuisce a ridurre in modo consistente la monofunzionalità residenziale, e sono caratterizzate da un'alta integrazione tra attività residenziali, produttive e commerciali.

Appartengono a questa classe:

- le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie che, a prescindere dalle caratteristiche territoriali e d'uso, sono comunque soggette e maggiori livelli di rumorosità proprio a causa della loro localizzazione
- le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici e con presenza di attività artigianali
- le aree di "centro città" che coincidono spesso con l'area di centro storico, cioè con le zone A, e con le aree di prima espansione novecentesca individuate nel P.R.G. come zone B.

Rientrano in questa classe, infine, i centri commerciali, gli ipermercati e le grandi strutture di vendita con superficie superiore ai 2500 mq.

Le indicazioni regionali si presentano evidentemente molto “aleatorie”, lasciando molto spazio alle valutazioni da parte del Comune.

La classificazione operata sul territorio comunale ha considerato:

- i rapporti tra la densità abitativa e quella degli insediamenti produttivi e/o artigianali
- la prevalente destinazione d'uso prevista dal P.R.G.
- la presenza e la distanza delle vie di comunicazione a cui fa riferimento il criterio regionale.

Sono state inserite in classe 4 le aree centrali del capoluogo (prevalentemente in z.t.o. A nel P.R.G.), i borghi nei quali sono maggiormente presenti attività terziarie e nei quali il traffico veicolare è consistente, il centro commerciale e direzionale, l'ambito della stazione ferroviaria e i relativi parcheggi di interscambio, l'area del tiro a volo in Sant'Andrea O.M. e alcuni limitati insediamenti misti produttivi inglobati in centro abitato ancorchè previsti da trasferire nella strumentazione urbanistica.

Classe V - Aree prevalentemente industriali.

Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni, cioè aree a carattere prevalentemente produttivo, industriale o artigianale, in cui le abitazioni rappresentano una dimensione minima rispetto alla destinazione d'uso dell'area, come ad esempio i casi in cui, all'interno del perimetro di un piano attuativo per insediamenti produttivi, la normativa del piano consente la realizzazione di abitazioni per il personale di custodia.

Classe VI - Aree esclusivamente industriali.

Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamento abitativi.

2.2.2 Classificazione delle fasce di rispetto della rete ferroviaria e della rete viabilistica

Per quanto riguarda le aree limitrofe alle linee ferroviarie sono state adottate le fasce di pertinenza acustica di cui al D.P.R. n. 459/1998.

Per la rete stradale, sono state considerate le fasce di pertinenza acustica fissate dal D.P.R. 142/2004.

Il P.R.G. classifica come strade di tipo B (extra-urbana principale) la superstrada Trento – Venezia (esistente) e la superstrada SP 19 (nuova realizzazione). Per tali infrastrutture è prevista una fascia di pertinenza di 250 metri (suddivisa in una fascia interna A di 100 m. e una fascia esterna B di 150 m. per la superstrada trento-veneziana, mentre è prevista una fascia unica per la futura SP19).

Sono classificate come strade di tipo Cb (extraurbane secondarie) l'ex S.S. 53, la S.P. 102, la ex SS 667 (a Nord dell'incrocio con ex SS 53) e la ex SS 245 (a Nord dell'incrocio con ex SS 53). Per tali infrastrutture viarie viene prevista una fascia di pertinenza di 150 m (suddivisa in una fascia interna A di 100 m. e una fascia esterna B di 50 m).

In classe Da (strade urbane di scorrimento a carreggiate separate e interquartiere), per le quali è prevista una fascia di pertinenza unica di 100 m., rientrano le seguenti vie: viale Europa, via dell'Impresa, via della Cooperazione, via dell'Industria e un tratto di via del Lavoro.

In classe Db (strade urbane di scorrimento diverse da Da), per le quali è prevista una fascia di pertinenza unica di 100 m., rientrano le seguenti infrastrutture: borgo Treviso, via Sile, via Lovara, via per Resana, borgo Vicenza, via Brenta, via Soranza, borgo Padova, via Rizzetti, don. E. Bordignon, via Pozzetto.

2.2.3 Indirizzi di classificazione lungo i confini di aree di diversa classe

In relazione alle diverse specifiche caratteristiche funzionali e d'uso che compongono il territorio si assume, come principio generale, che sui confini tra aree con limiti massimi di livello sonoro diversi, siano rispettati i limiti relativi alla classe inferiore, salvo i seguenti casi:

a) Confine tra aree inserite in classe V e VI e aree inserite in classe III. Va considerata una fascia di transizione massima di 50 m.

b) Confine tra aree inserite in classe V e VI e aree inserite in classe II. Va considerata una fascia di transizione massima di 100 m.

c) Confine tra aree inserite in classe V e VI e aree destinate a parco urbano e territoriale. Va considerata una fascia di transizione massima di 100 m.

d) Confine tra aree inserite in classe III e IV e aree destinate a parco urbano e territoriale. Va considerata una fascia di transizione massima di 50 m.

e) Confine tra fasce di rispetto viabilistico inserite in classe IV e aree inserite in classe I. Va considerata una fascia di transizione massima di 50 m.

2.2.4 Caratteristiche del traffico

Un ruolo centrale in materia di acustica territoriale è svolto dal traffico veicolare che negli anni recenti è andato sempre aumentando per effetto di fattori quali:

- il numero di spostamenti medi giornalieri per ogni cittadino, anche in relazione alla maggiore disponibilità di veicoli e di tempo libero;
- la presenza di nuovi soggetti urbani, particolarmente in riferimento allo sviluppo delle attività commerciali;
- l'allungamento dello spostamento medio individuale, anche in riferimento alla progressiva redistribuzione territoriale delle attività produttive e delle residenze.

La conoscenza di parametri quali volumi, velocità e composizione del traffico veicolare permette di prevedere con sufficiente attendibilità i livelli di rumorosità

1) Volumi di traffico: il raddoppio o il dimezzamento del flusso veicolare comporta, a parità di condizioni, un aumento o una diminuzione del livello equivalente pari a 3dB(A). La riduzione dei flussi veicolari nelle zone con traffico di media intensità (200-600 veicoli/h) determina riduzioni di livelli di rumorosità ambientale importanti, mentre il concentramento di traffico nelle vie dove sono presenti significativi flussi veicolari (oltre 600 veicoli/h) non porta ad incrementi apprezzabili della rumorosità

2) Velocità medie di transito: se il traffico è composto prevalentemente da veicoli leggeri, la riduzione della velocità media di transito riduce conseguentemente i valori di rumorosità nell'ordine anche di 3-5 dB(A) di livello equivalente;

3) Composizione del traffico veicolare: la percentuale di mezzi pesanti sul volume totale del traffico incide fortemente sul livello di rumorosità ambientale e risultati significativi in merito alla riduzione della rumorosità si ottengono limitando o eliminando la presenza di mezzi pesanti attraverso l'impiego di viabilità alternativa.

Il piano urbano del traffico è stato approvato, ai sensi dell'art. 36 dei D.Lgs. n. 285/1992, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 120 del 2.10.1998.

La relazione allegata al piano approvato contiene i risultati della campagna di rilevamento delle quantità e tipologie dei veicoli rilevati nelle fasce orarie dell'intera giornata.

Per l'esame dei risultati di tale indagine si rinvia alla documentazione allegata al P.U.T.

Per quanto concerne la classificazione acustica delle strade, sono state inserite in classe 4 il tracciato della futura SP 19 e le fasce B (esterne) della S.S. bretella Trento – Venezia, della ex S.S. n. 53, della ex S.S. 667 (nel tratto a nord dell'incrocio con la ex SS 53), della ex S.S. 245 (nel tratto a nord dell'incrocio con la ex SS 53) e della S.P. 102 fino al collegamento con la SS 53, nonché la fascia di pertinenza unica delle strade classificate come Db (si veda paragrafo 2.2.2).

In classe V rientrano le fasce interne A delle succitate strade B e C, nonché la fascia unica delle Da di cui al precedente paragrafo 2.2.2.

Le altre strade (E - di quartiere e F - locali) sono comprese nelle classi delle rispettive zone di appartenenza.

Sono state inoltre classificate in classe IV le aree circostanti lo scalo ferroviario (stazione passeggeri e attuale scalo merci) e i relativi parcheggi di scambio gomma-rotai esistenti e futuri.

3. Conseguenze della zonizzazione acustica del territorio

3.1 Procedura di approvazione

Il piano di classificazione acustica, una volta approvato dal Comune, viene inviato ai Comuni contermini e alla Provincia di Treviso per la verifica di congruità con i piani di classificazione acustica dei comuni contermini. Qualora siano riscontrate incongruenze la provincia, d'intesa con i comuni interessati, provvede alle opportune modifiche dei piani di classificazione acustica.

Copia del piano di classificazione viene altresì inviata al competente Dipartimento provinciale dell'ARPAV al fine di costituire una idonea banca dati.

3.2 Effetti del Piano di classificazione acustica

L'entrata in vigore del Piano di classificazione acustica comporta i seguenti obblighi:

1. adeguamento, come previsto dall'art. 15, comma 3 della L. n. 447/96, delle sorgenti sonore in essere ai limiti di emissione e di immissione fissati con D.P.C.M. 14.11.1997;
2. le imprese devono verificare entro sei mesi dall'approvazione della classificazione acustica comunale, la rispondenza delle proprie sorgenti sonore ai valori di cui sopra. In caso di superamento dei limiti, le imprese devono presentare apposito piano di risanamento che deve contenere una adeguata relazione tecnica con indicazione del termine entro il quale le imprese prevedono di adeguarsi;
3. le nuove attività dovranno rispettare i limiti di cui sopra sin dal momento delle loro messa in esercizio. La documentazione comprovante l'avvenuta verifica, da parte di un Tecnico competente in Acustica Ambientale (vedasi Delib. Direttore Generale ARPAV n. 372/2002 e n. 133/2003) dovrà essere mantenuta presso le aziende e resa disponibile nel corso degli accertamenti.

3.3 Emissioni sonore da attività temporanee

Si riporta l'art. 7 della Legge regionale 10.5.1999, n. 21, che chiarisce la disciplina delle emissioni sonore prodotte da attività temporanee.

“Art. 7 –Emissioni sonore da attività temporanee

1. Il Comune può, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera h) della legge n. 447/1995, autorizzare deroghe temporanee ai limiti di emissione, qualora lo richiedano particolari esigenze locali o ragioni di pubblica utilità. Il provvedimento autorizzatorio

del comune deve comunque prescrivere le misure necessarie a ridurre al minimo le molestie a terzi e i limiti temporali di validità della deroga.

2. Nei cantieri edili i lavori con macchinari rumorosi sono consentiti dalle ore 8.00 alle ore 19.00, con interruzione pomeridiana individuata dai regolamenti comunali, tenuto conto delle consuetudini locali e delle tipologie e caratteristiche degli insediamenti.
3. L'accensione di fuochi d'artificio ed il lancio di razzi non utilizzati per fini tecnici o agricoli sono vietati su tutto il territorio regionale.
4. L'impiego di macchine da giardinaggio con motore a scoppio è consentito dalle ore 8.00 alle ore 20.00 con interruzione dalle ore 13.00 alle ore 15.00. Variazioni di tali orari potranno essere disposte dai regolamenti comunali tenuto conto delle consuetudini locali e delle tipologie e caratteristiche degli insediamenti.
5. Le attività sportive o ricreative rumorose, fra le quali motocross, go-kart e tiro a volo, sono ammesse esclusivamente in fasce orarie autorizzate dal comune, tenuto conto della tipologia e delle caratteristiche degli insediamenti civili interessati dallo svolgimento di tali attività.
6. Le emissioni sonore provenienti da circhi, teatri tenda ed altre strutture mobili di intrattenimento o prodotte da festival o manifestazioni analoghe sono ammesse solo se preventivamente autorizzate dal comune e comunque non possono protrarsi oltre le ore 24.00.
7. Deroga agli orari e ai divieti di cui al presente articolo può essere prevista nei regolamenti comunali.
8. Ulteriori deroghe agli orari e ai divieti di cui al presente articolo possono essere autorizzate dal comune su richiesta scritta e motivata del soggetto interessato.”

Castelfranco Veneto, 18 novembre 2004

Il coordinatore: Bruno dott. Berto

I progettisti: arch. Luca Pozzobon
dott.ssa Mara Norbiato