

REGIONE DEL VENETO
PROVINCIA DI TREVISO



Comune di RIESE PIO X

PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO Aggiornamento

RELAZIONE TECNICA

Legge 26/10/1995 n° 447
Legge Regionale 10/05/1999 n° 21
DGRV 21/09/1993 n°4313

Descrizione	Scala	Rev.	Data	Nome file
Relazione tecnica	/	00	22/12/2023	Relazione_Tecnica.pdf

Piano adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. del
Piano approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. del

SINDACO: Matteo Guidolin
SEGRETARIO COMUNALE: Massimo Candia
ELABORAZIONE TECNICA: Giulia Svegliado
ELABORAZIONE GRAFICA: Chiara Teatini

Il tecnico responsabile
TCA n.979 Elenco Nazionale

Dott.ssa Giulia Svegliado
Contrà Cortesi, 2 – 36046 Lusiana Conco (VI)
Email: g.svegliado@gmail.com

Il responsabile
Area 3: Urbanistica, gestione del territorio
e manutenzioni

Dott. Alberto Andreatta



INDICE

1.	PREMESSA	3
2.	NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	4
2.1	Classi acustiche.....	4
2.2	Valori limite.....	6
3.	CRITERI GENERALI DI CLASSIFICAZIONE.....	8
3.1	Criteri di classificazione qualitativa.....	8
3.2	Criteri di classificazione parametrica	10
3.3	Divieto di contatto fra aree che si discostano più di un salto di classe.....	11
3.4	Criteri di classificazione della rete stradale e definizione fasce di pertinenza acustica.....	12
4.	PROCEDIMENTO DI CLASSIFICAZIONE	15
4.1	Indirizzi generali.....	15
4.2	Raccolta delle informazioni	16
5.	SINTESI DEI DATI ACQUISITI E PRIME ELABORAZIONI	17
5.1	Analisi del territorio	17
5.2	Classificazione rete stradale	19
5.3	Superfici e densità abitative (per indicatori)	24
5.4	Distribuzione delle attività (per indicatori)	25
6.	CLASSIFICAZIONE ACUSTICA	26
6.1	Analisi qualitativa e parametrica.....	26
6.2	Definizione delle classi acustiche.....	27
6.3	Individuazione siti sensibili.....	29
6.4	Aree destinate ad attività temporanee o manifestazioni.....	29
7.	MISURE FONOMETRICHE	30
7.1	Metodologia e esiti.....	30
7.2	Confronto con i limiti del Piano e osservazioni per risanamento.....	32
	INDICE FIGURE E TABELLE.....	33



1. PREMESSA

La presente Relazione Tecnica descrive i criteri utilizzati per realizzare la variante al Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale di Riese Pio X, al fine di recepire la recente normativa in materia, gli aggiornati strumenti urbanistici (Piano degli Interventi approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 15 del marzo 2018) e le linee guida della Provincia di Treviso (Rev.1.02 del 22/02/2022).

Vengono illustrati dunque i principi di classificazione generali previsti dalla normativa vigente e quelli a cui si è fatto riferimento per la specifica realtà territoriale di Riese Pio X.

La raccolta delle informazioni urbanistiche ha rappresentato la fase propedeutica per la successiva analisi territoriale comprendente la valutazione della distribuzione degli insediamenti residenziali, delle attività e della viabilità stradale.

Il Piano è stato infine verificato anche attraverso una analisi parametrica con l'utilizzo di un indice numerico applicato alle zone più densamente abitate così da rafforzare i risultati precedentemente ottenuti dalle informazioni urbanistiche.

È stata infine realizzata una campagna di rilevamenti fonometri con l'obiettivo di fornire una prima indicazione circa l'impatto acustico prodotto dal traffico stradale relativamente ai principali assi viari che interessano il territorio di Riese Pio X. Informazioni, queste ultime, che potranno essere di interesse per una eventuale successiva fase di risanamento acustico comunale.

A seguire l'elenco degli elaborati prodotti.

Descrizione	Scala	Rev.	Data	Nome file web
Relazione tecnica	/	00	13/12/2023	Relazione_tecnica.pdf
Regolamento acustico	/	00	13/12/2023	Regolamento_acustico.pdf
Schede dei monitoraggi	/	00	13/12/2023	Schede_monitoraggi.pdf
Cartografia - Sintesi	1:10.000	00	13/12/2023	PCCA_Sintesi.pdf
Cartografia – Riese Capoluogo	1:5.000	00	13/12/2023	PCCA_Riese Capoluogo.pdf
Cartografia – Vallà	1:5.000	00	13/12/2023	PCCA_Vallà.pdf
Cartografia – Spineda e Balegante	1:5.000	00	13/12/2023	PCCA_Spineda-Balegante.pdf
Cartografia - Poggiana	1:5.000	00	13/12/2023	PCCA_Poggiana.pdf
Cartografia – Area est	1:5.000	00	13/12/2023	PCCA_Area Est.pdf
Cartografia – Fasce viabilità	1:10.000	00	13/12/2023	PCCA_Fasce_viabilità.pdf
Cartografia - Monitoraggi	1:10.000	00	13/12/2023	PCCA_Monitoraggi.pdf



2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Si fa riferimento alla DGRV n. 4313/1993 che attua su scala regionale gli indirizzi generali forniti dal DPCM 01.03.1991. Considerando tuttavia che il predetto decreto è stato in buona misura superato dal DPCM 14.11.1997 e dai restanti decreti attuativi della Legge n. 447/1995, si è reso necessario un adeguamento degli indirizzi di classificazione laddove i criteri stabiliti dalle novità normative fossero in palese contrasto con quanto indicato nella predetta delibera di Giunta Regionale.

Nel concreto, il DPCM 14.11.1997 si sovrappone senza sostanziali modifiche al già superato DPCM 01.03.1991 almeno per le parti relative ai principi di classificazione. Da ciò ne consegue una sostanziale applicabilità della suddetta DGRV n. 4313/1993 per ciò che concerne le aree urbanizzate i cui criteri per realizzare la classificazione acustica si sono mantenuti efficaci nel tempo. Fanno eccezione le discipline in materia di inquinamento acustico da traffico stradale e ferroviario, dalle quali sono scaturiti nuovi ed esclusivi limiti da applicare alle fasce di pertinenza acustiche delle suddette infrastrutture viarie (DPR n. 142/2004 e DPR n. 459/1998 rispettivamente per la rumorosità stradale e ferroviaria).

Sono state inoltre prese a riferimento le “Linee guida della Provincia di Treviso per la realizzazione cartografica dei Piani comunali di classificazione acustica (PCCA)’ rev.1.02 del 22/02/2022, che hanno di fatto fornito indicazioni di rilievo anche in termini metodologici.

2.1 Classi acustiche

Di seguito sono riportati i criteri di classificazione generali indicati dal DPCM 14.11.1997:

CLASSE I - Aree particolarmente protette

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.

CLASSE II - Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale

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 e artigianali.

CLASSE III - Aree di tipo misto

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.

CLASSE IV - Aree di intensa attività umana

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.

CLASSE V - Aree prevalentemente industriali

Le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

CLASSE VI - Aree esclusivamente industriali

Le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

La definizione di classe proposta dal decreto nazionale non sempre rappresenta realtà insediative immediatamente riconoscibili a causa della elevata compenetrazione degli ambiti urbanistici. Per questo motivo la DGRV n. 4313/1993 fornisce ulteriori criteri per agevolare e rendere quanto più possibile omogenea l'elaborazione delle Classificazioni da parte delle Amministrazioni Comunali della Regione del Veneto.

I principi di classificazione si basano sugli standard dei regolamenti urbanistici comunali. Infatti tali standard, col passare del tempo e rispetto allo sviluppo complessivo del sistema sociale ed economico, si sono consolidati rappresentando un importante strumento di pianificazione garantendo nel contempo un elevato grado di rappresentatività del contesto territoriale. Per questo motivo la classificazione acustica è in una certa misura, e per alcuni aspetti, sovrapponibile agli ambiti funzionali definiti dal Piano di Assetto Territoriale (PAT) e in particolare dal Piano degli Interventi (PI).

Sempre sul piano dei principi generali la DGRV n. 4313/1993 riporta le seguenti linee di indirizzo:

- non creare micro suddivisione di aree al fine di evitare una zonizzazione troppo frammentata a macchia di leopardo, ma individuare invece, nel limite del possibile, aree con caratteristiche omogenee o comunque ambiti funzionali significativi (criterio peraltro indicato anche nella più recente normativa nazionale);
- tracciare i confini tra le aree diversamente classificate lungo gli assi viabilistici o lungo gli elementi fisici naturali salvo i casi in cui le aree diversamente classificate coincidono con la zonizzazione del piano regolatore;
- realizzare la classificazione a partire dalla ricognizione delle caratteristiche territoriali esistenti.

Il Comune Riese Pio X - già da tempo dotato di Piano Regolatore Generale - ha aggiornato lo strumento urbanistico con il Piano di Assetto Territoriale a sua volta attuato dal Piano degli Interventi. La classificazione acustica è dunque basata sulle ultime e più aggiornate rappresentazioni urbanistiche adottate dalla Amministrazione comunale.



2.2 Valori limite

Il DPCM 14.11.1997 definisce i valori limite e i valori di attenzione da applicare alla rumorosità ambientale sulla base delle classi acustiche indicate al precedente paragrafo.

I valori limite di emissione

Sono i limiti di emissione delle singole sorgenti sonore fisse che si applicano a tutte le aree del territorio ad esse circostanti e secondo la rispettiva classificazione acustica. I rilevamenti e le verifiche sono effettuati in corrispondenza degli spazi utilizzati da persone e comunità. I valori limite di emissione delle singole sorgenti sonore sono quelli indicati nella Tabella B dell'Allegato al DPCM 14.11.1997. Si richiama altresì l'art. 2, comma 1, lettera e) della Legge n. 447/1995 che definisce il valore limite di emissione come *'il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa'*.

I valori limite assoluti di immissione

I valori limite assoluti di immissione sono riferiti alla rumorosità immessa nell'ambiente esterno dall'insieme di tutte le sorgenti sonore. Per le infrastrutture stradali e ferroviarie, tali limiti non si applicano all'interno delle rispettive fasce di pertinenza acustiche individuate dai relativi decreti attuativi della Legge n. 447/1995. All'esterno di tali fasce le infrastrutture concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione.

I valori di attenzione

Sono espressi attraverso il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato A riferito al tempo di lungo termine. Se i valori di attenzione sono riferiti al tempo di riferimento diurno o notturno si considereranno i valori limite assoluti di immissione indicati nella tabella C dell'Allegato al DPCM 14.11.1997.

Tabella 1 – Valori limite di emissione – LAeq in dBA (DPCM 14.11.1997 art. 2)

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempo di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)
I- Aree particolarmente protette	45	35
II- Aree destinate ad uso 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



Tabella 2 - Valori limite di immissione – LAeq in dBA (DPCM 14.11.1997 art. 3)

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempo di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
I- Aree particolarmente protette	50	40
II- Aree destinate ad uso 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

Si mette in evidenza il disaccordo tra la definizione di valore limite di emissione tratta dalla Legge n. 447/1995 e quella riferita al DPCM 14.11.1997; laddove nel primo caso viene chiarito che la verifica è condotta in prossimità della sorgente mentre nel successivo decreto viene chiarito che i rilevamenti e le verifiche sono comunque da realizzare in corrispondenza dei luoghi frequentati da persone e comunità. Tale discordanza è peraltro oggetto di ampia discussione da parte degli enti deputati al controllo e, in alcuni casi, anche oggetto di sentenze dei Tribunali Amministrativi Regionali. Tale questione sarà gestita dal Tecnico Competente in Acustica che, di volta in volta, riuscirà ad individuare i luoghi di verifica ritenuti più idonei alle singole situazioni di indagine. A tale riguardo il Tecnico - ovvero il Comune - potrà eventualmente chiedere consiglio o indicazioni al Dipartimento Provinciale Arpav territorialmente competente che, nel caso in questione, corrisponde a quello di Treviso.

A titolo informativo si segnala la recente novità normativa introdotta dal D.Lgs n. 42/2017 all'art. 9 che, modificando l'art. 2 della Legge n. 447/1995, introduce la definizione di **sorgente sonora specifica** descritta come *'sorgente sonora selettivamente identificabile che costituisce la causa del potenziale inquinamento acustico e che concorre al livello di rumore ambientale [...]'*. A tale sorgente specifica viene attribuito il valore limite di immissione specifico che corrisponde al valore massimo del contributo che questa sorgente può produrre valutato in ambiente esterno ovvero in facciata al ricettore.

Ad oggi non sono ancora stati formalmente pubblicati i limiti di immissione specifici e dunque non esiste la possibilità di adottare protocolli di misura conformi a tale decreto. Una volta definiti e pubblicati i limiti di immissione specifici sarà risolto il dubbio normativo legato alla posizione di misura che sarà inequivocabilmente situato in corrispondenza del ricettore ovvero dei luoghi frequentati da persone e comunità confermando l'indirizzo del DPCM 14.11.1997.

Si ricorda infine che il Piano di classificazione acustica non rappresenta i livelli di rumorosità esistenti ma fissa i valori limite ambientali che devono essere rispettati dalla rumorosità generata dalle singole sorgenti e dall'insieme di tutte le sorgenti presenti sul territorio.



3. CRITERI GENERALI DI CLASSIFICAZIONE

3.1 Criteri di classificazione qualitativa

La DGRV n. 4313/1993 propone un sistema di classificazione qualitativa ovvero esplicitamente riconducibile alla destinazione d'uso del territorio così come rappresentata dal Piano di Assetto Territoriale ovvero del Piano degli Interventi.

Di seguito sono illustrati gli indirizzi principali utilizzati, presi dalla stessa DGRV, presi a riferimento per realizzare la classificazione acustica del territorio comunale.

CLASSE I

- I complessi ospedalieri, i complessi scolastici e i parchi pubblici di scala urbana. Gli allegati alla delibera regionale consentono di interpretare il significato di alcune definizioni.
- Emerge un chiarimento sui complessi scolastici definiti come *'Insieme di edifici e di spazi non edificati a servizio di una attrezzatura scolastica composta da almeno due distinte scuole di diverso ordine oppure scuole di pari grado ma con diverso indirizzo'*.
- Per quanto riguarda le aree di servizio destinate a verde si constata che la delibera regionale esclude esplicitamente le aree verdi di quartiere ma prevede specifica tutela per i *'parchi pubblici di scala urbana'*. Ora, se per gli agglomerati urbani di una certa dimensione, come ad esempio i capoluoghi di provincia, risultano più evidenti le proporzioni che consentono di conferire la "scala urbana" ad un certo parco pubblico, nel caso di realtà più ridimensionate può non essere del tutto appropriata una classificazione basata esclusivamente su criteri di proporzionalità. Dunque, per le aree a verde più rilevanti, si ritiene opportuno non escludere, quale elemento distintivo per la classificazione, anche il carattere di funzionalità espresso dallo specifico parco pubblico; una funzione che può riguardare un bacino di utenza più vasto di quello legato al singolo quartiere fino ad assumere un significato, per l'appunto, su "scala urbana".
- Per i servizi sanitari, la delibera regionale risulta esplicita nell'escludere dalla classe più protetta quelli non inseriti nei complessi ospedalieri strutturalmente identificati.
- Le aree residenziali rurali cioè i centri rurali ed i nuclei di antica origine che costituiscono il presidio storico di antica formazione. Di norma è possibile far coincidere tali aree con alcune zone E4 del PRG.
- Le aree di particolare interesse urbanistico intendendo con tale termine gli ambiti e le zone di interesse storico, paesaggistico ed ambientale: a) beni paesaggistici ed ambientali vincolati, b) zone sottoposte a vincolo paesaggistico non interessate da usi agricoli, c) zone sottoposte a vincolo paesaggistico non ricadenti in aree edificate, d) i centri storici di minore dimensioni che non presentano le caratteristiche delle classi III e IV, e) i parchi, le riserve, le aree di tutela paesaggistica, le zone umide, le zone selvagge, esclusi gli ambiti territoriali abitativi, produttivi ed aree agricoli.



CLASSE II

- Il DPCM 01.03.1991, successivamente ripreso dal DPCM 14.11.1997, chiarisce che vanno inserite in questa classe le aree urbane prevalentemente interessate da traffico stradale locale, da una bassa densità di popolazione, limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali artigianali.
- Si tratta dei quartieri residenziali in cui l'abitare è evidentemente la funzione prioritaria e in cui mancano o comunque non sono significative le attività commerciali che, se presenti, sono prevalentemente a servizio delle abitazioni del quartiere (negozi di generi alimentari, artigianato di servizio, etc...). L'assenza di importanti assi di attraversamento e di strade principali di connessione urbana, l'assenza di attività industriali e di artigianato produttivo assieme alla bassa densità di popolazione, consentono di individuare indicativamente tali aree solo in alcune zone C del PRG. In particolare l'assenza di attività di artigianato produttivo diventa elemento di riconoscimento delle zone C da inserire in Classe II.

CLASSE III

- La DGRV n. 4313/1993 include in questa classe le "aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici". La quasi totalità delle aree agricole è inserita in questa classe fatta eccezione per le aree rurali protette inserite in Classe I. Possono essere inserite in questa classe le zone E del PRG e rispettive sottozone.
- In ambito urbano si tratta delle aree 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.
- La delibera regionale suggerisce tale classificazione anche per quelle aree urbane, spesso localizzate intorno al "centro storico" e inserite in zone B o C comprese le aree di espansione previste dal PRG.

CLASSE IV

- Le aree con limitata presenza di "piccole industrie". Appartengono a tale classe quelle aree residenziali in cui la presenza delle attività industriali, pur non essendo un elemento di caratterizzazione, contribuisce a ridurre in modo consistente la mono funzionalità residenziale. Si tratta spesso di quelle aree che presentano una elevata integrazione tra residenze, attività commerciali e attività produttive.
- Si possono individuare in tale classe quelle aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviari intendendo quelle aree che, a prescindere dalle caratteristiche territoriali e d'uso, sono comunque soggette a maggiori livelli di rumorosità proprio a causa della loro presenza.
- La delibera regionale specifica l'opportunità di inserire in tale classe quelle 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 sopraindicate caratteristiche coincidono spesso con le peculiarità del “centro città” cioè di quella area urbana caratterizzata da una elevata presenza di attività terziarie. Ovvero le zone A del PRG del centro storico oppure le aree di prima espansione attorno ad esso inserite spesso in zona B dal PRG.
- Rientrano in questa classe i centri commerciali, gli ipermercati e le grandi strutture di vendita con superficie superiore ai 2500 mq.

CLASSE V e VI

- Il DPCM 01.03.1991, così come confermato dal DPCM 14.11.1997, inserisce nella classe V le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni. Nella classe VI risultano invece inserite le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.
- La DGRV n. 4313/1993, riprendendo i criteri sopracitati, chiarisce che la classe V può essere associata alle 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 di un perimetro urbanistico produttivo, la normativa del piano attuativo consente la realizzazione di abitazioni per il personale di custodia o per il titolare della azienda. Le aree inserite in classe VI sono industriali, monofunzionali e senza abitazioni. Possono essere inserite in classe V o VI solo le zone D del PRG.

3.2 Criteri di classificazione parametrica

La DGRV n. 4313/1993, per gli ambiti urbanizzati, propone un sistema di classificazione acustica basato sul calcolo di un indice parametrico che dipende dagli insediamenti e dalla loro concentrazione all'interno dell'area che si intende classificare. Tale sistema di classificazione non è applicato alle aree esclusivamente industriali e ai luoghi sensibili che assumo una classificazione acustica predefinita per legge.

Sono definiti quattro parametri di valutazione: la densità della popolazione, la tipologia di traffico stradale, la densità delle attività commerciali/terziarie e la densità delle attività artigianali. Questi parametri sono calcolati su porzioni di territorio urbanizzato ricavate dalla unione di diverse particelle urbanistiche. Queste porzioni di territorio sono chiamate Unità Territoriali Omogenee (UTO) e sono tipicamente delimitate dalle strade, da elementi naturali (fiumi, torrenti, scarpate, confini agricoli etc...) e dai confini amministrativi.

Le informazioni e i dati necessari a calcolare i parametri di valutazione sono stati forniti dall'Ufficio Tecnico comunale che ha indicato l'entità del traffico per le strade di sua competenza e, attraverso l'ufficio rifiuti, ha consentito di recuperare le informazioni circa la presenza delle attività lavorative suddivise per categoria funzionale (commerciale, servizi, artigianali e industriali). L'ufficio anagrafe ha infine fornito le informazioni sulla distribuzione della popolazione residente a Riese Pio X.



Attraverso l'analisi cartografica sono state definite 32 UTO (ottenute accorpendo aree adiacenti con la stessa classe) per la quasi totalità dei casi è stato calcolato l'indice parametrico a partire dalla somma dei quattro parametri di valutazione. In linea teorica tale indice può assumere un valore compreso tra 4 e 12 ma per la maggior parte delle UTO di Riese Pio X è stato calcolato un indice compreso tra 4 e 9 a cui corrispondono classi acustiche comprese tra la II e la IV. Tale intervallo di valori è in linea con quanto rappresentato per i restanti comuni della Regione del Veneto di dimensioni paragonabili a Riese.

3.3 Divieto di contatto fra aree che si discostano più di un salto di classe

La Legge n. 447/1995 stabilisce il divieto di contatto diretto tra aree che si discostano di più di un salto di classe. Si tratta per lo più di quelle aree urbanizzate caratterizzate da preesistenti e consolidate destinazioni d'uso territoriali. Ad oggi nessuna fonte normativa nazionale specifica come affrontare questo tipo di conflitto di classe.

Tuttavia già con la DGRV n. 4313/1993 la Regione del Veneto si era posta il problema di come affrontare questo tipo di conflitto che, dall'ambito squisitamente urbanistico, si trasferiva nell'ambito della classificazione acustica.

La DGRV n. 4313/1993 propone infatti di rappresentare delle 'fascia di transizione' da inserire tra le UTO adiacenti ma con classe acustica che si discostano per più di un salto di classe. Tale fascia potrà garantire la graduale riduzione dell'eventuale disturbo arrecato dalla classe maggiore alla classe minore.

L'estensione in metri (m) della fascia di transizione dipende dal salto di classe ed è definita dal seguente schema indicato dalla delibera regionale:

A. confine tra classe V o VI e classe III:	max. 50 m
B. confine tra classe V o VI e classe II:	max. 100 m
C. confine tra classe V o VI e aree a parco urbano e territoriale:	max. 100 m
D. confine tra classe III o IV e aree a parco urbano e territoriale:	max. 50 m
E. confine tra fasce di rispetto viabilistiche in classe IV ed aree in classe I:	max. 50 m

L'Amministrazione comunale può prevedere che la fascia di transizione sia totalmente inserita nella zona di classe superiore o in quella di classe inferiore, oppure a cavallo delle stesse.

Nella fascia di transizione - fermo restando che la rumorosità non può superare i limiti della classe superiore - in nessun caso può essere tollerato un livello di rumorosità notturna superiore ai 60 dBA valutato al perimetro delle abitazioni eventualmente ivi esistenti.

Le fasce di transizione devono inoltre essere distinte graficamente dalle campiture adottate per le classi acustiche ordinarie.



Nota metodologica

Le indicazioni della DGRV n. 4313/1993 forniscono una soluzione alla prescrizione della L. 447/1995 che prevede di non accostare classi acustiche con salto di classe maggiore di 5 decibel. Come detto le fasce di transizione comportano la realizzazione di una classificazione intermedia costruita su porzioni di aree di estensione predefinita che devono seguire l'esatto perimetro dell'area a classificazione maggiore fino a raggiungere l'area a classificazione minore.

L'esigenza di adottare estensioni predefinite e utilizzare perimetrazioni nette comporta, nella maggior parte dei casi, una forzatura planimetrica con i confini delle fasce di transizione che tagliano fabbricati o singole proprietà urbanistiche andando a perdere il 'legame' tra particella urbanistica e classificazione acustica.

Ciò considerato, seguendo le indicazioni della Provincia di Treviso, nella versione definitiva del presente piano sono state eliminate tutte le fasce di transizione e per evitare il contatto diretto tra classi con salti maggiori di 5 decibel si è passati alla definizione di UTO a classificazione intermedia.

In alcuni casi si sono create delle UTO a costituire una fascia di circa 50 m, in altri si sono create delle UTO più articolate nel perimetro per permettere un passaggio fra classi che rispetti maggiormente l'attuale sviluppo urbanistico, risolvendo i suddetti conflitti tra zone confinanti con salto di classe maggiore di 5 decibel.

3.4 Criteri di classificazione della rete stradale e definizione fasce di pertinenza acustica

Il **DPCM 01.03.1991** valuta il traffico stradale in senso diffuso e come uno degli elementi che concorre a definire le caratteristiche di un'area ed a classificarla. Gli indirizzi di classificazione forniti dalla DGRV n. 4313/1993 risultano nella sostanza aderenti alla impostazione del decreto.

In aggiunta la delibera regionale, anticipando in parte il DPR n. 142/2004, riconosce la condizione in cui la presenza di un asse viabilistico possa impropriamente alterare la classificazione acustica di una certa area. È il caso di autostrade, linee ferroviarie, strade di grande comunicazione e a traffico elevato e strade di media importanza che insistono su aree agricole e su aree di particolare interesse urbanistico territoriale.

In questi casi al fine di evitare distorsioni di classe e qualora non sussistano specifiche esigenze di maggiore tutela, la delibera fornisce la possibilità di considerare delle distanze minime a protezione del nastro stradale come fasce da inserire in classe IV.

Quindi, da una parte (ambito urbano) il traffico è considerato quale elemento diffuso che contribuisce alla definizione di classe negli ambiti urbanizzati, dall'altra (all'esterno dell'ambito urbano) la presenza degli assi stradali più trafficati è scorporata dagli ordinari indirizzi di classificazione per quelle aree dove la loro presenza costituisce una singolarità lineare immersa in ambiti privi di insediamenti diffusi.

Il **DPR n. 142/2004** che tratta il rumore generato da traffico stradale riprende, consolidandolo, il concetto che l'infrastruttura stradale debba avere una fascia di rispetto acustica all'interno della quale sono fissati limiti applicabili al solo traffico veicolare. Fuori dalla fascia di rispetto, la rumorosità stradale concorre, assieme a tutte le altre sorgenti sonore, al raggiungimento dei valori limite di immissione fissati dalla classificazione acustica.



L'ampiezza delle fasce di rispetto e il valore dei limiti acustici dipendono dalla classificazione stradale basata sugli indirizzi del codice della strada (DLgs n. 285/1992); si tratta di uno schema di classificazione riferito alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali delle infrastrutture:

- A. autostrade;
- B. strade extraurbane principali;
- C. strade extraurbane secondarie;
- D. strade urbane di scorrimento;
- E. strade urbane di quartiere;
- F. strade locali.

Si riporta copia della tabella 2 riportata in Allegato 1 al DPR 142/2004 in cui sono fissate le fasce di rispetto e relativi limiti diurni e notturni per strade esistenti (quelle effettivamente in esercizio o in corso di realizzazione o per le quali è stato approvato il progetto definitivo alla data di entrata in vigore del DPR):

Tabella 3 - Ampiezza fasce di rispetto acustiche e limiti di riferimento per strade esistenti (DPR n. 142/2004)

TIPO DI STRADA	SOTTOTIPI	Fascia di pertinenza acustica (m)	SITI SENSIBILI (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
		50 (fascia B)			65	55
D - urbana di scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (Tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto del DPCM 14.11.1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane.			
F - locale		30				



Nota metodologica

Le informazioni necessarie alla classificazione funzionale delle strade sono state fornite dal Comune di Riese Pio X e dalla Provincia di Treviso, ognuno per gli aspetti di propria competenza, consentendo quindi la corretta definizione delle fasce di rispetto e dei limiti ad esse associati.

Di seguito sintetizzati i criteri per la trattazione delle infrastrutture stradali:

Ambito urbanizzato:

- si è fatto riferimento al concetto di traffico diffuso così come previsto dalla DGRV n. 4313/1993 e la rete stradale contribuisce alla definizione della classe acustica dell'intera UTO;
- per le strade comunali (strade F del DPR n. 142/2004) ad elevato traffico veicolare è definita una fascia di rispetto acustica di 30 m per lato con i limiti della classe IV (limiti diurni/notturni pari a 65/55 dBA) per il solo rumore da traffico;
- per le restanti strade comunali (strade F del DPR n. 142/2004) è definita una fascia di rispetto acustica di 30 m per lato con i limiti della UTO attraversata.

Il Comune ha provveduto ad individuare le strade a traffico di attraversamento e a traffico intenso (criteri previsti dalla DGRV n. 4313/1993); in aggiunta per un controllo ulteriore in alcune delle strade sono stati effettuati dei conteggi manuali dei volumi di traffico durante le misure fonometriche.

Ambito extra urbano:

- le **strade provinciali** sono classificate in due differenti modi in base all'entità del traffico e alle caratteristiche costruttive. Alcune strade provinciali acquistano la tipologia di 'strada extraurbana secondaria' tipo Cb, mentre altre strade provinciali sono state formalmente identificate come 'strade locali' tipo F;
- alcune **strade comunali** esterne al perimetro urbanizzato classificate come 'strade locali' tipo F sono state segnalate come infrastrutture a maggior rilevanza (ad elevato traffico).

Relativamente alle infrastrutture extra urbane si sono dunque individuate le seguenti fasce di rispetto acustiche in linea con le indicazioni fornite dal DPR n. 142/2004:

- per le strade provinciali classificate come 'extra urbane secondarie' tipo Cb si è rappresentata la fascia di 150 m per lato suddivisa nei primi 100 m (fascia A con limiti diurni/notturni pari a 70/60 dBA) e nei secondi 50 m (fascia B con limiti diurni/notturni pari a 65/55 dBA);
- per le strade provinciali classificate come 'locali' tipo F e le strade comunali ad elevato traffico si è rappresentata la fascia di 30 m per lato con i limiti della classe IV (limiti diurni/notturni pari a 65/55 dBA) per il solo rumore da traffico.



4. PROCEDIMENTO DI CLASSIFICAZIONE

4.1 Indirizzi generali

L'aggiornamento del Piano di classificazione acustica del Comune di Riese Pio X (luglio 2003) è realizzato secondo i criteri definiti dalla DGRV n. 4313/1993 armonizzati con le indicazioni fornite dal DPCM 14.11.1997 e dal DPR n. 142/2004, con particolare riferimento agli aspetti evidenziati nel capitolo precedente.

Utilizzando i criteri regionali, sulla base del PAT/PI e delle informazioni necessarie raccolte, si è per prima cosa realizzata una aggregazione delle particelle urbanistiche (che in generale risultano troppo piccole per essere singolarmente analizzate) andando a formare delle Unità Territoriali Omogenee (UTO) sulle quali poi associare una classe acustica basandosi sui criteri della **classificazione qualitativa** (per le classi II, III, IV) di corrispondenza con la destinazione d'uso territoriale prevista dal Piano degli Interventi. In questa fase si è operata la classificazione diretta in classe V per le unità territoriali industriali e in classe I per i siti a maggiore tutela (complesso scolastico di Riese capoluogo). Sono state inserite in classe IV le principali attività produttive inserite in aree improprie, come da indicazione del Comune.

La classificazione qualitativa è stata quindi verificata attraverso la **classificazione parametrica**. Le poche discrepanze sono state singolarmente analizzate con l'obiettivo di giungere ad una classificazione di compromesso che consentisse di eliminare per quanto possibile la nascita di conflitti di classe (aree adiacenti con salti di classe maggiori di 5 decibel).

In alcuni casi tuttavia non è stato possibile risolvere planimetricamente tali conflitti di classe ed è stata dunque adottato il principio previsto dalla DGRV n. 4313/1993 che prevede la creazione di una fascia di transizione acustica tra la classe maggiore e la classe minore. Tuttavia, come spiegato nei precedenti capitoli, a tali fasce si è preferito la creazione di vere e proprie UTO a classificazione intermedia onde evitare – ove possibile - una rappresentazione cartografica non coerente con la perimetrazione urbanistica.

L'elaborazione del Piano definitiva è avvenuta per fasi di lavoro successive che hanno consentito una graduale formazione della classificazione anche attraverso gli incontri con il Comune che ha fornito il supporto tecnico, le informazioni e i suggerimenti necessari.

Si evidenziano alcuni aspetti.

- ✓ Si sono inserite in classe I solamente le scuole di Riese Capoluogo che costituiscono un plesso scolastico strutturato; le restanti scuole, inserite in singole strutture scolastiche, acquistano la classe acustica della UTO di appartenenza (tale possibilità è consentita dalla DGRV n. 4313/1993).
- ✓ Si è provveduto alla classificazione delle strade comunali secondo i criteri della delibera regionale (strade locali, di attraversamento e a traffico intenso) su segnalazione del Comune stesso, confermata puntualmente dai conteggi di traffico.
- ✓ Si è stabilita la classificazione stradale secondo la normativa nazionale che interessa i tratti delle principali infrastrutture esterne all'ambito urbanizzato.
- ✓ Le fasce di transizione previste dalla normativa regionale sono state sostituite da vere e proprie UTO a classificazione intermedia, seguendo di fatto le indicazioni della Provincia.



4.2 Raccolta delle informazioni

La base dati principale è rappresentata dalle diverse planimetrie del Piano degli Interventi Rif. 24.03.2018:

- ✓ Piano di Assetto Territoriale approvato nel 2016 con Atto della Provincia n. 172 del 30.11.2016;
- ✓ Piano degli Interventi approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 15 del marzo 2018.

È stata dunque valutata la distribuzione degli abitanti, delle attività commerciali/terziarie, delle attività artigianali ed è stato analizzato il flusso veicolare delle strade più trafficate di Riese Pio X.

In particolare, facendo riferimento al Piano degli Interventi, si sono individuate le aree e i luoghi che la normativa prevede di classificare in modo diretto (classi acustiche definite):

- aree industriali monofunzionali classe V
- ricettori sensibili (plessi scolastici, ospedali, case di cura e case di riposo) classe I
- aree extra urbane adibite ad attività agricole classe III

Rispetto alla specificità del territorio di Riese Pio X si sono individuati tre distinti ambiti:

- aree urbanizzate,
- aree extra urbane
- aree industriali monofunzionali.

Si intendono aree urbanizzate quelle aree caratterizzate da una significativa aggregazione di residenze, attività e servizi alla comunità. Questa distinzione è risultata fondamentale per la creazione delle UTO la cui perimetrazione ha seguito la fitta rete stradale nelle aree urbanizzate ed è risultata più libera (confini naturali, di proprietà, etc...) fuori dai contesti più strettamente urbanizzati.

Si è valutato il **flusso di traffico** per le principali strade urbane ed extra urbane.

Sulla base di queste informazioni si sono definite le **UTO** che per le aree urbanizzate sono risultate più piccole e in maggior numero rispetto a quelle ritagliate per gli ambiti extra urbani.

Si è quindi realizzata la **classificazione acustica qualitativa** associando la classe acustica ad ogni UTO facendo riferimento alla rispettiva destinazione d'uso prevista dal Piano degli Interventi.

Si è calcolata dunque una **statistica descrittiva** generale del territorio comunale considerando la distribuzione della popolazione, delle attività commerciali/terziario e delle attività artigianali che ha permesso il procedere con le valutazioni parametriche. Si è giunti dunque alla classificazione definitiva condividendo molte scelte con il Comune.



5. SINTESI DEI DATI ACQUISITI E PRIME ELABORAZIONI

5.1 Analisi del territorio

Il Comune di Riese Pio X dista dal capoluogo di provincia (Treviso) circa 33 km in direzione ovest nord ovest, occupa una superficie di circa 30 kmq e conta una popolazione residente pari a circa 11.000 abitanti. Ci sono tre frazioni (Vallà, Spineda e Poggiana).

La frazione Vallà è ubicata all'incrocio tra la SP 6 e la SSP 667 a circa 3 km a sud da Riese capoluogo.

La frazione di Spineda è ubicata in prossimità di via Cendrole a circa 4 km da Riese capoluogo; tale frazione si trova sul limite della fascia di rispetto acustica della Superstrada di nuova costruzione Pedemontana.

La frazione di Poggiana è ubicata a circa 3 km ad ovest da Riese capoluogo il cui collegamento principale è rappresentato da via Alcide de Gasperi.

Il distretto di Balegante è totalmente industriale e non costituisce frazione. È ubicato a circa 2.5 km ad ovest da Riese capoluogo ed è raggiungibile attraverso la SP 81.

Riese capoluogo e la frazione di Vallà rappresentano le realtà territoriali con la più elevata densità insediativa e consolidata urbanizzazione composta da una compenetrazione di funzioni residenziali, attività e servizi.

L'analisi del territorio è iniziata distinguendo le aree urbanizzate del Comune. Si sono dunque circoscritte le aree abitate al cui interno fossero localizzate - in modo più o meno concentrato - residenze, attività e servizi la cui combinazione configurasse un sistema integrato di funzioni.

RIESE CAPOLUOGO

Si sviluppa a partire dal centro cittadino compreso tra via Alcide de Gasperi e la strada provinciale SP 81. Lungo la direttrice est-ovest si trovano le aree a maggiore espansione residenziale con significativa presenza di attività commerciali. Verso nord si trovano importanti servizi tra cui il municipio, un plesso scolastico e il parco cittadino oltre che alcune aree a completamento residenziale. La strada provinciale SP 81, via Alcide de Gasperi e la strada Castellana SP 6 si integrano all'interno della rete stradale che serve il centro del Comune e lo collegano alle rispettive frazioni. Alla rete stradale locale si affianca dunque una viabilità di attraversamento e intenso.

VALLÀ

Rappresenta la frazione più estesa e abitata del Comune. Si sviluppa principalmente lungo la strada Castellana SP 6 e la strada provinciale SP 667. Il versante sud della frazione confina con aree produttive ad uso agricolo del territorio comunale di Castelfranco Veneto. Il versante nord della frazione rappresenta la continuazione del distretto industriale già presente a Riese capoluogo che si sviluppa lungo la strada castellana SP 6. Nel centro della frazione, gli insediamenti a maggiore densità abitativa si trovano ad est della SP 6 e in prossimità della SP 667; in tale contesto sono ubicate anche attività lavorative alcune delle quali di natura produttiva. Verso ovest si sviluppano aree di completamento residenziale che terminano con aree produttive ad uso agricolo. La SP 6, la SP 667, la SP 139 e via Aurelia (che chiude ad est l'area urbanizzata



della frazione) compongono una rete stradale ad intenso traffico veicolare oltre la quale si aggiungono ovviamente le restanti stradale locali e di attraversamento.

POGGIANA

Rappresenta la frazione situata ad ovest in corrispondenza del confine comunale. Si sviluppa principalmente attorno a via Alcide de Gasperi che la collega al capoluogo comunale. Il versante sud è caratterizzato da insediamenti residenziali a media o bassa densità abitativa mentre, sul versante nord, la zona abitata confina con un'area produttiva. Risultano nette le estremità della zona urbanizzata della frazione che confinano con le aree produttive ad uso agricolo. Per quanto riguarda la viabilità si osserva che l'unica strada di attraversamento è rappresentata da via Alcide de Gasperi.

SPINEDA

Rappresenta un caso particolare per la realtà comunale. Si tratta infatti di una piccola frazione posta a nord in prossimità della superstrada Pedemontana di nuova realizzazione. La frazione si sviluppa su via Cendrole e in parte su via 13 Aprile. Quest'ultima taglia la frazione in due parti; la parte nord adiacente al confine del tracciato della nuova infrastruttura e la parte sud poco più distante dal tracciato. Si osserva che la progettazione della nuova infrastruttura non può non aver considerato gli insediamenti di tale frazione che, nella pregressa classificazione acustica, era inserita interamente in classe terza. Per tale motivo si è ritenuto opportuno creare un'unica unità territoriale omogenea costruita sul perimetro dell'intera frazione in modo da creare il presupposto di omogeneità nell'ambito delle scelte mitigative legate alla costruenda super strada.

ZONA INDUSTRIALE DI BALEGANTE

Non corrisponde ad una frazione ma risulta essere un importante distretto industriale monofunzionale da porre integralmente in classe quinta. Situata a circa 3 km ad ovest di Riese capoluogo e collegato ad esso dalla strada SP 81.

ZONA INDUSTRIALE SUD DI RIESE CAPOLUOGO

Situata in massima parte lungo la strada Castellana SP 6. A partire dagli impianti situati a sud di via Cal di Riese, la zona si estende per circa 1 km in direzione Vallà.

ZONA INDUSTRIALE DI VALLÀ

Rappresenta il proseguimento del distretto industriale di Riese capoluogo. A partire dal tracciato della nuova circonvallazione si sviluppa per circa 1 km in direzione sud verso il centro abitato di Vallà.



5.2 Classificazione rete stradale

DEFINIZIONE FASCE DI PERTINENZA ACUSTICA

Si procede alla classificazione delle strade, in accordo a quanto riportato al §3.4 che traccia i criteri.

Per quel che riguarda le strade provinciali si è fatto riferimento alla classificazione fornita dalla Provincia stessa (dott.ssa Chiara Botteon) aggiornata ad aprile 2019 e riportata nel Geoportale della Provincia di Treviso: <http://ows.provinciatreviso.it/geonetwork/srv/it/main.home>.

Si riportano in tabella l'elenco delle strade, dimensioni fasce di pertinenza acustica e relativi limiti.

In accordo a quanto previsto dal DPR 142/2004 alle strade E e F si è deciso di assegnare al rumore da traffico i limiti validi per classe IV.

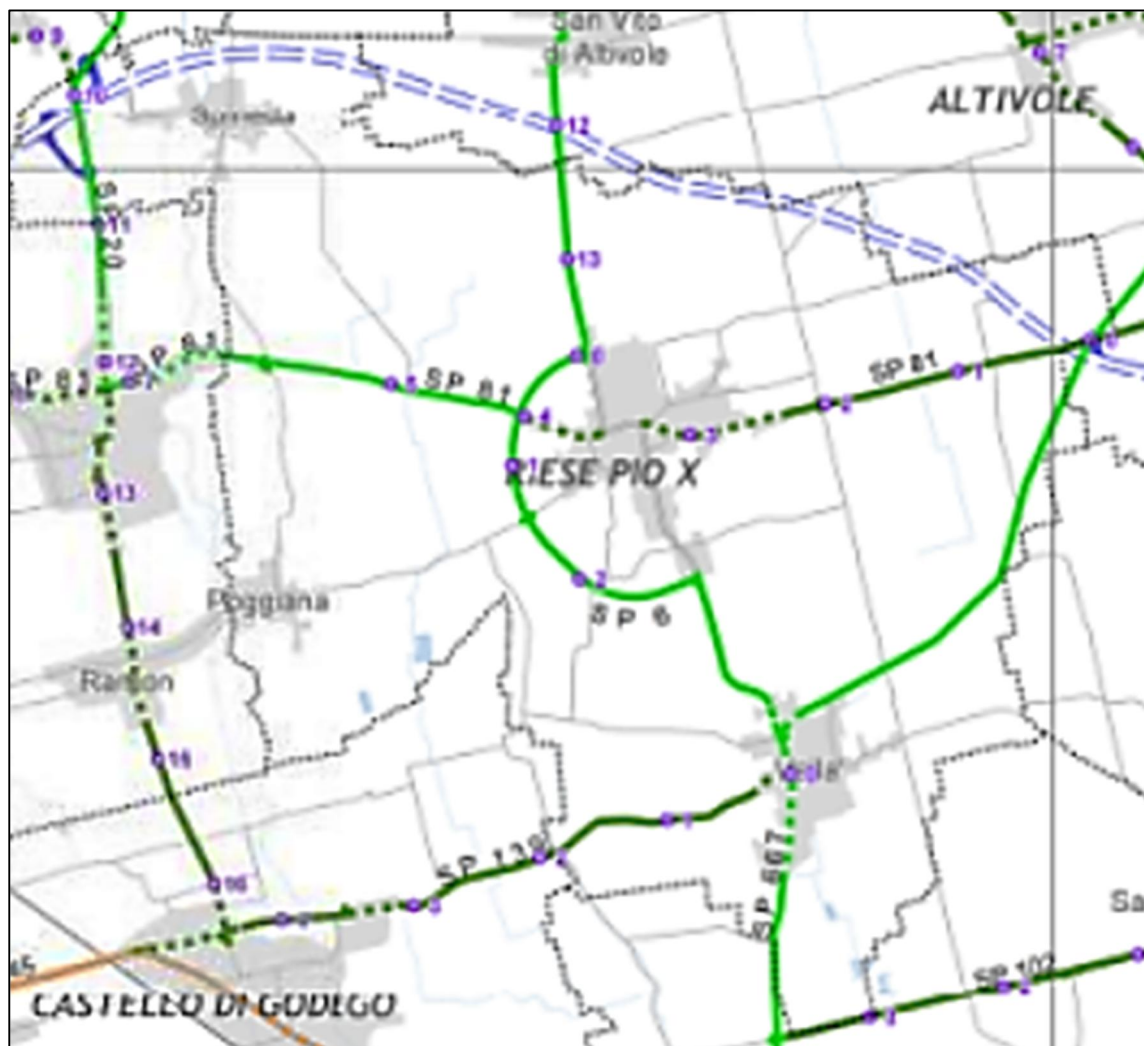
In caso di presenza di ricettori sensibili valgono i limiti più restrittivi di 50 / 40 dBA come da DPR 142/2004

Tabella 4 – Classificazioni strade provinciali

Strade provinciali	Ambito extraurbano			Ambito urbano		
	Class.	Fascia	Limiti Diurno/Notturmo	Class.	Fascia	Limiti Diurno/Notturmo
SP 667 (Via Kennedy)	Cb	Fascia A (100m)	70 / 60 dBA	E	30 m	65 / 55 dBA
		Fascia B (50m)	65 / 55 dBA			
SP 6 (Via Castellana / Via Monte Grappa)	Cb	Fascia A (100m)	70 / 60 dBA	E	30 m	65 / 55 dBA
		Fascia B (50m)	65 / 55 dBA			
SP 81 verso ovest (via Callalta)	Cb	Fascia A (100m)	70 / 60 dBA	/	/	/
		Fascia B (50m)	65 / 55 dBA			
SP 81 verso est (Via Schiavonesca)	F	30 m	65 / 55 dBA	Furb	30 m	65 / 55 dBA
SP 20 (via San Zenone)	Cb	Fascia A (100m)	70 / 60 dBA	/	/	/
		Fascia B (50m)	65 / 55 dBA			
SP 139 (Via 27 Aprile)	F	30 m	65 / 55 dBA	Furb	30 m	65 / 55 dBA

A seguire un estratto di planimetria fornita dalla Provincia:

Figura 1 – Stradario provinciale aggiornato ad aprile 2019



CLASSIFICAZIONE AMMINISTRATIVA	CLASSIFICAZIONE TECNICO-FUNZIONALE	
	AMBITO EXTRA URB.	AMBITO URBANO
AUTOSTRADE		
STATALI		
REGIONALI		
PROVINCIALI	C  F 	E  Furb 
COMUNALI		



Per quel che riguarda le strade comunali esse sono state tutte classificate come strade F ma alcune di esse sono state individuate dal Comune come a maggior rilevanza per entità di traffico. A queste strade è stata assegnata fascia di pertinenza di 30 m con limiti di classe IV per il rumore da traffico.

Per le restanti strade comunali (strade F del DPR n. 142/2004) è definita una fascia di rispetto acustica di 30 m per lato, non riportata nella cartografia del PCCA, con i limiti della UTO attraversata.

Tabella 5 – Classificazioni strade comunali maggior rilevanza

Strade comunali	Ambito extraurbano			Ambito urbano		
	Class.	Fascia	Limiti Diurno/Notturmo	Class.	Fascia	Limiti Diurno/Notturmo
Via Monte Grappa (parte)	/	/	/	F	30 m	65 / 55 dBA
Via Castellana (parte)	/	/	/	F	30 m	65 / 55 dBA
Via Alcide De Gasperi	F	30 m	65 / 55 dBA	F	30 m	65 / 55 dBA
Via Masaccio	F	30 m	65 / 55 dBA	F	30 m	65 / 55 dBA
Via Molino di Ferro	F	30 m	65 / 55 dBA	F	30 m	65 / 55 dBA
Via Cendrole/Via XIII Aprile	F	30 m	65 / 55 dBA	F	30 m	65 / 55 dBA
Via Monte Santo	F	30 m	65 / 55 dBA	F	30 m	65 / 55 dBA
Via Aurelia	F	30 m	65 / 55 dBA	/	/	/

Si ha infine la Superstrada Pedemontana Veneta (SPV) che rientra come strada di nuova realizzazione di tipo B e che scorre lontano dalle aree urbanizzate a nord e in prossimità del confine comunale.

Tabella 6 – Classificazioni strade B – nuova realizzazione

Strada	Ambito extraurbano			Ambito urbano		
	Class.	Fascia	Limiti Diurno/Notturmo	Class.	Fascia	Limiti Diurno/Notturmo
SPV	B	250	65 / 55 dBA	/	/	/

Nella cartografia del PCCA sono definite le fasce di pertinenza riportando nella **legenda** la tipologia di strada secondo il Codice della strada, l'ampiezza della fascia di pertinenza valida ambo i lati dal bordo strada e i limiti validi nel periodo notturno e diurno. In caso di presenza di ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo) valgono come detto i limiti più restrittivi fissati dal DPR 142/2004.

- Strada B n¹ (250 m – 65/55 dBA)
- Strada Cb fascia A (100 m – 70/60 dBA)
- Strada Cb fascia B (50 m – 65/55 dBA)
- Strada Fe (30 m – 65/55 dBA)

Altre strade (30 m – Limiti di classe PCA) *non indicate nella cartografia*

¹ Bn=strada B di nuova realizzazione (tab.1 DPR 142/2004)



CARATTERIZZAZIONE DEL TRAFFICO

Il Comune ha fornito una distinzione delle strade per tipologia di traffico (DGRV) che è stata di riferimento per alcune analisi.

Strade con traffico intenso

- ✓ SS 667 proveniente da sud fino all'incrocio con la SP 06 a Vallà
- ✓ SS 667 che, dall'incrocio con la SP 06, prosegue verso est da Vallà fino al confine comunale
- ✓ SP 06 che da Vallà prosegue verso nord fino a raggiungere il passante circolare a Riese
- ✓ SP 06 passante circolare fino all'incrocio con la SP 81 a Riese
- ✓ SP 81 che dalla rotatoria con il passante circolare si dirige ad ovest verso Balegante
- ✓ SP 20 collegamento con raccordo Superstrada Pedemontana

Strade con traffico di attraversamento

- ✓ SP 139 che, dall'incrocio con la SS 667 a Vallà, si dirige ad ovest fino al confine comunale
- ✓ Via Alcide de Gasperi da Riese capoluogo a Poggiana
- ✓ SP 81, dalla rotatoria con il passante circolare, verso est fino al confine comunale
- ✓ SP 06, dall'incrocio con il passante circolare, verso nord fino all'incrocio con la SP 81
- ✓ SP 06, dall'incrocio con la SP 81, verso nord fino al confine comunale
- ✓ SP 06 passante circolare dall'incrocio con la SP 81 fino al ricongiungimento con la SP 06 old
- ✓ Via Monte Grappa
- ✓ Via Castellana
- ✓ Via Alcide De Gasperi
- ✓ Via Masaccio
- ✓ Via Molino di Ferro
- ✓ Via Cendrole/Via XIII Aprile
- ✓ Via Monte Santo
- ✓ Via Aurelia

Strade con traffico locale

Tutte le restanti strade non comprese in quelle sopra indicate.

Inoltre, per le principali strade che interessano il territorio comunale, è stato realizzato in contemporanea alle misure fonometriche, un conteggio manuale del traffico suddiviso per categoria di veicolo (auto, mezzi pesanti, moto). Si rimanda al Documento che riporta i rilievi fonometrici e all'elaborato grafico per l'individuazione dei punti di misura.

I flussi di traffico sono stati rilevati con la tecnica del campionamento temporale nell'intervallo compreso tra le ore 10.00 e le ore 17.00; in questo modo il risultato ottenuto risulta indicativo del traffico orario medio diurno (rif. Impatto Acustico, Maggioli Editore, DDG ARPAV n. 3/2008).

I risultati hanno permesso di "calibrare" il sistema di classificazione stradale previsto dalla delibera regionale che prevede un tipologico fortemente basato sui flussi di traffico.



Tutte le elaborazioni effettuate a seguito si riferiscono ai conteggi effettuati e sono da considerarsi indicativi ed utili unicamente ai fini degli aspetti legati al rumore. A seguire i dati raccolti e successiva aggregazione.

Tabella 7 – Traffico orario medio diurno da conteggio

Toponomastica	Luogo	Tipologia	Auto	Pesanti	Moto	% Pesanti	Veicoli eq.*	ID misura
via Schiavonesca SP 81	Riese	Attraversamento	300	48	0	14	588	01
via Sarto SP 81	Riese	Attraversamento	420	36	0	8	636	02
via Monte Grappa SP 06	Riese	Attraversamento	200	16	8	7	296	03
via Castellana SP 06 zara	Riese	Attraversamento	400	12	0	3	472	06
SP 06 Passante Circolare	Riese	Intenso	284	136	8	32	1100	09
via Vivaldi locale	Riese	Locale	80	0	0	0	80	04
via A. de Gasperi	Riese	Attraversamento	120	16	0	12	216	05
via XXVII Aprile SP 139	Vallà	Attraversamento	140	44	0	24	404	08
via Kennedy SS 667 est	Vallà	Intenso	520	140	0	21	1360	07
via Kennedy SS 667 sud	Vallà	Intenso	988	308	8	24	2836	16
via Bernardi	Poggiana	Locale	152	40	0	21	392	11
via Masaccio	Poggiana	Attraversamento	184	40	0	18	424	10
via Callalta SP 81	Balegante	Intenso	392	96	8	19	968	12
via Cendrole	Spineda	Attraversamento	200	36	0	15	416	14
via Monte Santo	Spineda	Attraversamento	228	24	0	10	372	13
via Rosina	Spineda	Locale	132	36	0	21	348	15

* Veicoli equivalenti = Auto + 6 x Mezzi Pesanti

Tabella 8 – Valori medi del traffico orario medio diurno per tipologia stradale (DGRV n. 4313/1993)

	Auto	Pesanti	Moto	% Pesanti	Veicoli eq.
Intenso	546	170	6	24	1566
Attraversamento	251	29	1	12	425
Locali	137	29	0	15	311

Sulla base di quanto rilevato si può osservare che il territorio di Riese Pio X è interessato da una rete stradale piuttosto trafficata.

In particolare le strade provinciali che collegano le aree urbanizzate a quelle extraurbane sono cariche di traffico commerciale composto in prevalenza da mezzi pesanti.

Gli scenari a maggior traffico sono rilevati in corrispondenza di Riese capoluogo e nella frazione di Vallà, lungo le direttrici che collegano Vallà a Riese capoluogo e Vallà ai confini comunali verso Castelfranco o verso lo svincolo della nuova superstrada Pedemontana Veneta.

Le direttrici più trafficate riguardano tanto Riese capoluogo quanto le singole frazioni ad esso collegate. In tal senso la frazione di Vallà, che presenta una elevata concentrazione di strade a traffico intenso, presenta gli scenari di esposizione più significativi.



In ultimo si mette in evidenza a titolo indicativo il beneficio introdotto dal Passante Circolare che dalle stime condotte assorbe circa il 30 % del traffico pesante che altrimenti sarebbe transitato negli ambiti urbanizzati di Riese capoluogo.

Considerando il traffico orario medio diurno riferito alle sole auto si stima quanto segue:

- le strade con traffico intenso sono caratterizzate da flussi maggiori di 400-500 veicoli/h;
- le strade con traffico di attraversamento sono caratterizzate da flussi maggiori di 200-300 veicoli/h;
- le strade locali sono interessate da flussi fino a 100-200 veicoli/h.

Per le strade a traffico intenso si stima una percentuale media di mezzi pesanti pari al 24 % del totale, per le strade di attraversamento e le strade locali la percentuale dei pesanti si riduce rispettivamente al 12% e al 15%.

Tale situazione comporta una condizione di specifica criticità dovuta al fatto che, in termini di impatto acustico, il transito di un mezzo pesante equivale al transito di circa sei auto.

5.3 Superfici e densità abitative (per indicatori)

A partire dai tre ambiti territoriali individuati per Riese Pio X si sono quantificate alcune informazioni la cui conoscenza risulta utile ai fini della classificazione acustica operata con l'indice parametrico:

Ambiti territoriali	Superficie (ha)
Territorio Urbanizzato	288
Territorio Extra urbano	2656
Territorio Industriale*	130
Superficie tot.	3074

Riese capoluogo e Vallà occupano la maggior parte del territorio urbanizzato. Altre aree urbanizzate sono situate negli agglomerati centrali delle frazioni di Poggiana e Spineda. Le vaste aree ad uso agricolo occupano la maggior parte del territorio extra urbano che a volte includono piccole particelle urbanistiche occupate da insediamenti residenziali o da capannoni artigianali tipo industriali. I distretti esclusivamente industriali rappresentati da Balegante e dalla direttrice di collegamento tra Riese Pio X e Vallà hanno caratteristiche di compattezza urbanistica anche se, in alcuni casi, attorno a Vallà si possono riscontrare aree a vocazione funzionale distinte con insediamenti industriali prossimi alle abitazioni (situazioni risolte con classificazioni di compromesso o con le fasce di transizione).



Per il territorio strettamente urbanizzato ovvero con significativa densità insediativa e compenetrazione di ambiti funzionali differenti si sono valutati i seguenti dati indicativi di superficie e di popolazione (analisi del 2021):

Parametri indicativi per le aree urbanizzate	Superficie (ha)	Abitanti (n.)
Riese	118	4500
Vallà	111	3100
Poggiana	24	1200
Spineda	35	980
Totale	288	9780

Circa l'89 % della popolazione (9780 ab) risiede in zone urbanizzate. Il restante 11 % della popolazione risiede in aree extra urbane (1100 ab) o in aree industriali (130 ab).

La densità abitativa media per le aree urbanizzate è pari a $9780 / 234 = 41$ abitanti / ettaro.

(Il valore è stato utilizzato per le valutazioni specifiche di redazione del PCCA).

5.4 Distribuzione delle attività (per indicatori)

Dalle informazioni fornite dalla Società Contarina SpA che gestisce la raccolta dei rifiuti per il comune di Riese Pio X (analisi del 2021), si sono ricavati i dati sulla tipologia delle attività e loro ubicazione. La tipologia originaria delle attività è stata adeguata per rispondere alle esigenze legate ai criteri di classificazione acustica ottenendo il seguente numero di attività da considerarsi orientativo:

Tipologia di Attività	Numero di attività (n.)
Commerciale / Terziario	224
Artigianale	154
Produttivo	31
Numero tot.	409

Le attività sono situate per il 47 % in zone urbanizzate, per il 31 % in zone industriali e per il 22 % in ambito extra urbano. La concentrazione media delle attività è valutata rispetto alla popolazione residente nelle zone urbanizzate ed è riferita alla tipologia di attività.

Abitanti	9780 abitanti
Area occupata attività commerciali / terziario	26500 mq
Area occupata attività artigianali	13000 mq

La densità media attività commerciali / terziario = $26500 / 9780 = 2.7$ mq / abitante

La densità media attività artigianali = $13000 / 9780 = 1.3$ mq / abitante

(I valori sono stati utilizzati per le valutazioni specifiche di redazione del PCCA).



6. CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

La perimetrazione delle classi nonché le fasce di pertinenza acustica e gli altri elementi di indagine sono riportati in via informatizzata in un progetto realizzato su QGIS e in stampe pdf in scala 1:10.000 o 1:5.000 come riportato in premessa.

6.1 Analisi qualitativa e parametrica

Il Piano degli Interventi è stato utilizzato per realizzare l'aggregazione delle particelle urbanistiche distinguendole per tipologia funzionale e dare quindi forma ad un primo insieme di unità territoriali omogenee. Una successiva fase di elaborazione planimetrica ha permesso di ottimizzare la geometria delle unità territoriali omogenee evitando, per quanto possibile, salti di più di una classe acustica tra unità adiacenti ed evitare una distribuzione delle stesse a macchia di leopardo. I confini delle unità territoriali omogenee (UTO) sono stati definiti in corrispondenza delle infrastrutture stradali o degli elementi naturali ove possibile.

Per ogni UTO è stata realizzata la classificazione qualitativa dalla quale emerge quanto segue:

- prevalenza della classe III essendo questa la classe acustica con la più vasta possibilità di scelta in relazione alla destinazione d'uso del territorio;
- non trascurabile presenza della classe IV giustificata dall'elevato numero di UTO residenziali confinanti con realtà industriale presenti a Riese Pio X ma anche dalla presenza di attività lavorative immerse nel tessuto residenziale nonché dalla presenza del traffico stradale soprattutto per quelle aree direttamente esposte alle principali direttrici viarie;
- la classe II è associata a quelle UTO con caratteristiche estremamente restrittive in fatto di concentrazione residenziale e assenza di attività e scarso traffico stradale.

La DGRV n. 4313/1993 suggerisce l'utilizzo della classificazione parametrica per le aree urbane facendo riferimento agli agglomerati di significative dimensioni quali ad esempio i capoluoghi di provincia dove la forte compenetrazione di diverse funzionalità urbanistiche può creare difficoltà nella interpretazione dei criteri della classificazione qualitativa. In questo senso l'utilizzo di un indice numerico può aiutare a confermare le classi acustiche definite con la classificazione qualitativa. Per Riese Pio X non si hanno le condizioni urbanistiche sufficienti per una applicazione su vasta scala dell'indicatore parametrico come peraltro capita per tutti i Comuni con meno di 20-30 mila abitanti e con una distribuzione degli insediamenti poco diffusa e con la sistematica presenza di aree ad uso agricolo.

Si è tuttavia calcolato l'indice parametrico per quelle UTO le cui concentrazioni insediative in rapporto alle dimensioni permettessero una sensata discriminazione e quantificazione dei diversi ambiti funzionali.

Per tali UTO si sono quindi esaminate le concentrazioni residenziali, le concentrazioni delle attività commerciali, la presenza di attività artigianali e la tipologia di traffico stradale con l'obiettivo di calcolare l'indice parametrico e quindi fornire la classe acustica corrispondente.

Le classi acustiche ottenute con tale procedimento sono state quindi confrontate con le rispettive classi acustiche ottenute con i criteri di classificazione qualitativa.



Nel caso di difformità si sono valutati i possibili motivi e quindi si è presa una decisione di classe sulla base dei due seguenti criteri ritenuti sostanziali:

- scegliere classi acustiche di compromesso per evitare quanto più possibile conflitti di classe tra unità territoriali adiacenti;
- scegliere classi acustiche per quanto possibile favorevoli agli ambiti funzionali residenziali soprattutto se presenti in quota significativa rispetto ai restanti ambiti funzionali.

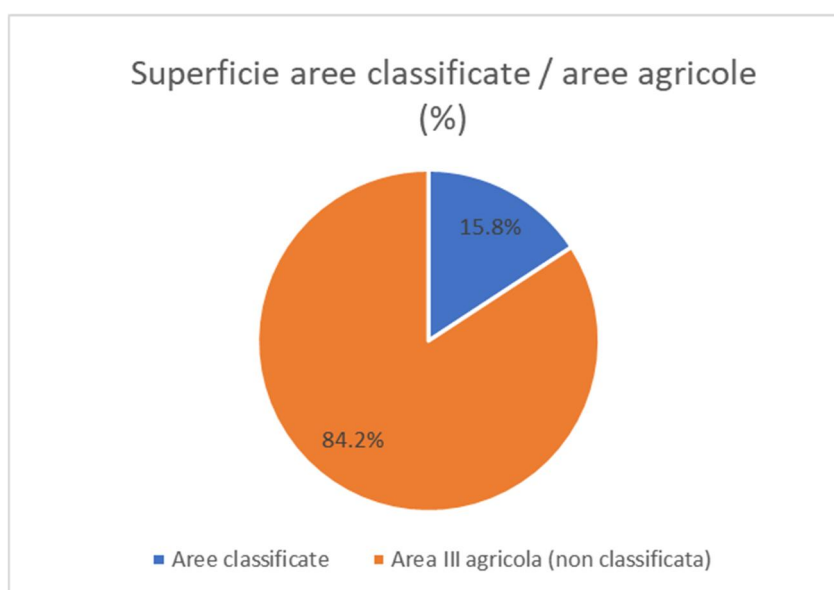
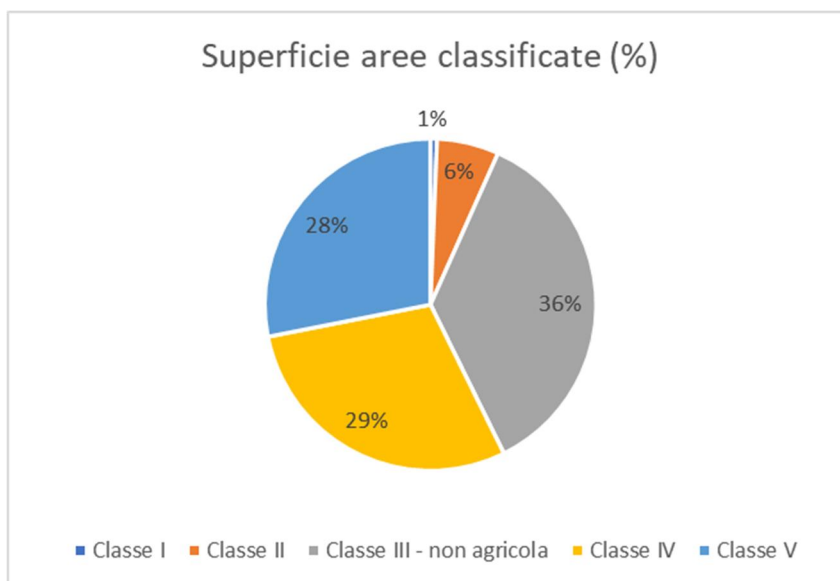
Comunque sia per il 92% delle UTO valutate con indice parametrico si è riscontrata la piena sovrapposibilità di classe ottenuta con il metodo qualitativo. Tuttavia vale la pena ricordare che come criterio generale fornito dalla Provincia si è limitato quanto più possibile l'utilizzo delle fasce di transizione per risolvere i conflitti di classe con salto maggiore di 5 decibel. In questo modo alcune UTO sono state planimetricamente ridefinite con l'unico obiettivo di evitare salti di classe e dunque la nascita di conflitti. Per queste UTO la scelta di classe più frequente è ricaduta sulla classe IV o la classe II rispettivamente per evitare conflitti tra zone industriali e zone residenziali o conflitti tra zone sensibili in classe I e le zone ad esse adiacenti.

6.2 Definizione delle classi acustiche

La classificazione definitiva ha coinciso dunque con la classificazione qualitativa che, dopo essere stata confrontata con la classificazione parametrica, è risultata essere la più idonea a rappresentare la realtà insediativa di Riese Pio X. Il confronto tra le due classificazioni ha portato a verificare un'ottima compatibilità tra le classi acustiche delle diverse unità territoriali.

Si riportano un grafico sulla distribuzione percentuale delle superfici limitatamente alle aree classificate (escludendo dunque le aree agricole) e un grafico in cui si confrontano sempre percentualmente le aree classificate e le aree agricole.

Figura 2 – Distribuzione delle superfici per classi



6.3 Individuazione siti sensibili

Nel Comune non vi sono ospedali, case di cura e di riposo. Vi sono invece le seguenti scuole, che sono riportate nella cartografia di piano:

Tabella 9 – Siti sensibili (Scuole)

Riese	Scuola primaria	Via Merry del Val n.25
Riese	Scuola secondaria	Via Monte Tomba n.1
Riese	Scuola dell'infanzia S.Pio X	Via Rizzette n.1
Vallà	Scuola primaria	Via Enrico Toti
Vallà	Scuola dell'infanzia "Tommaso Onofri"	Via Capitello n.1
Poggiana	Scuola primaria "Monsignor Bernardi"	Via Brigata Martiri della Libertà n.5
Poggiana	Scuola dell'infanzia "Masaccio"	Via Brigata Martiri della Libertà n.4
Spineda	Scuola elementare primaria	Via 13 Aprile

(*) In classe I solo il plesso scolastico di Riese capoluogo

6.4 Aree destinate ad attività temporanee o manifestazioni

Sono comprese le aree destinate a attività temporanea o manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico e per spettacoli a carattere temporaneo ovvero mobile ai sensi dell'art.6 c.1 della L.447/1995 e dell'art. 7 della LR 21/1999.

Il Comune ha individuato le aree sulla base della idoneità dell'area comprese le caratteristiche di sicurezza:

Tabella 10 – Aree destinate a attività temporanee

Riese	Casa Riese
Riese	Parco della Musica
Riese	Zona del Palio
Vallà	Piazza di Vallà
Vallà	Campi sportivi
Poggiana	Area scuola materna
Poggiana	Campo sportivo
Spineda	Campo sportivo
Spineda	Oratorio



7. MISURE FONOMETRICHE

7.1 Metodologia e esiti

Per fornire una rappresentazione indicativa del clima acustico del territorio comunale è stata effettuata una campagna di misure fonometriche nel mese di **maggio 2021²** in punti di misura rappresentativi della rumorosità stradale essendo il traffico la sorgente sistematicamente più diffusa sul territorio. Le schede di monitoraggio sono riportate nel documento dedicato (Schede_monitoraggi.pdf).

Allo scopo è stata utilizzata la seguente strumentazione in classe 1:

- **Fonometro Integratore SOLO** - 01dB-Stell (matr. N° 60183) con preamplificatore tipo PRE21S (matr. N°12816) e microfono tipo MCE 212 (matr. N° 33559) di classe 1 - **SOLO 1**
- **Fonometro integratore FUSION** – 01 dB (matr. N° 10943) con microfono G.R.A.S. modello 40CE (matr. N° 226371) di classe 1
- **Calibratore BRUEL&KJAER** modello 4231 (matr. N° 2147300) di classe 1 secondo la norma CEI EN 60942

La strumentazione e i protocolli di misura sono conformi alla normativa tecnica di riferimento (CEI EN 61672) e al DPCM 16/03/1998. Di seguito si riportano i dati relativi ai certificati di taratura della strumentazione utilizzata.

Fonometro SOLO (matr. N° 60183)	Mic. MCE 212 (campo libero)	Cert. Taratura LAT 185/10230
	1/3 Ott.	Cert. Taratura LAT 185/10231
Fonometro FUSION (matr. N° 10943)	Mic. GRAS 40CE (campo libero)	Cert. Taratura LAT 185/10233
	1/3 Ott.	Cert. Taratura LAT 185/10234
Calibratore Bruel & Kjaer (matr. N° 2147300)	/	Cert. Taratura LAT 185/10229

Le misurazioni sono state svolte in accordo a quanto disposto dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 16 marzo 1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico" e al contenuto delle norme CEI 29-10 ed EN 60804/1994.

Il presidio del tecnico durante tutto lo svolgimento delle misure ha permesso di contare il traffico, discriminare le sorgenti sonore e annotare eventuali eventi anomali.

La calibrazione degli strumenti è stata ricontrollata in campo prima e dopo il ciclo di misure; la differenza è risultata inferiore a 0.5 dB. Essa è stata eseguita in un luogo acusticamente quieto.

La campagna di misure è consistita in misure fonometriche sul periodo diurno in **16 punti** distribuiti lungo le principali direttrici stradali o in punti significativi alla caratterizzazione di specifiche aree.

² Da quanto si è potuto verificare, sebbene si trattasse di periodo di restrizioni dovuti all'emergenza Covid-19, il traffico nel periodo diurno è risultato nella norma o con riduzioni non significative, almeno in termini di emissioni di rumore. Diversamente era da considerarsi il periodo notturno, per cui non sono state effettuate misure.

Si sono utilizzate tecniche di campionamento temporale, tecniche che sono riconosciute nell'ambito della normativa regionale (DDG ARPAV n. 3/2008) e che forniscono un risultato orientativamente assimilabile alla rumorosità riferita all'intero periodo diurno (06.00 - 22.00).

A seguire tabella con i livelli equivalenti misurati in periodo diurno e approssimati a 0.5 dB.

Si riportano oltre ad informazioni descrittive anche i limiti da applicare al rumore da traffico essendo tutti i punti posti all'interno della fascia di pertinenza acustica ed essendo l'infrastruttura stradale la sorgente di rumore determinante. Si evidenziano i livelli misurati che superano i limiti.

Tabella 11 – Livelli di rumore misurati ($T_{misura}=15$ min) rappresentativi della rumorosità stradale

ID	Toponomastica	LAeq (dBA)	Limite rumore da traffico (dBA)	Classe	Luogo	Tipo di traffico
P01	SP 81 via Schiavonesca	67.5	65	III	Riese capoluogo	attraversamento
P02	SP 81 via Sarto	66.5	65	III	Riese capoluogo	attraversamento
P03	SP 06 via Monte Grappa	68.5	65	III	Riese capoluogo	attraversamento
P04	Via Vivaldi	58.5	60	III	Riese capoluogo	locale
P05	Via Alcide de Gasperi	64.5	65	IV	Riese capoluogo	attraversamento
P06	SP 06 Via Castellana	65.5	65	III	Riese capoluogo	attraversamento
P07	SS 667 Via J. Kennedy	69.0	65	IV	Vallà	intenso
P08	SP 139 Via XXVII Aprile	66.5	65	III	Vallà	attraversamento
P09	SP 06 Passante Circolare	65.0	70	III	Riese	intenso
P10	Via Masaccio	62.0	65	III	Poggiana	attraversamento
P11	Via Bernardi	61.0	65	III	Poggiana	attraversamento
P12	SP 81 Via Callalta	66.5	70	V	Balegante	inteso
P13	Via Monte Santo	58.0	65	III	Spineda	attraversamento
P14	Via Cendrole	62.0	65	III	Spineda	attraversamento
P15	Via Rosina	62.0	65	III	Spineda	locale
P16	SS 667 Vallà sud	70.0	65	IV	Vallà	intenso

Attraverso le opportune elaborazioni si sono ottenuti i seguenti valori medi dei livelli di rumorosità diurna:

LAeq (h) per strade a traffico intenso	=	68.1 dBA
LAeq (h) per strade a traffico di attraversamento	=	65.8 dBA
LAeq (h) per strade a traffico locale	=	61.1 dBA

Per le strade di attraversamento la rumorosità media è caratterizzata da un'incertezza molto elevata (± 3.2 dB) che dimostra come, in taluni casi, questa tipologia stradale risulti più rumorosa di quella a traffico intenso o, viceversa, risulti meno rumorosa delle strade a traffico locale. Tale situazione è dovuta al fatto che le strade di attraversamento sono caratterizzate da scenari di traffico anche molto differenti tra loro comportando rumorosità altrettanto differenti (stesso traffico ma velocità differenti, traffico differente ma comportanti al volante differenti, percentuali di mezzi pesanti molto differenti, etc...). Tale situazione è meno ricorrente per le strade a traffico intenso (± 3.2 dB) e per le strade locali (± 1.4 dB) i cui flussi risultano più sistematici.



7.2 Confronto con i limiti del Piano e osservazioni per risanamento

Attraverso un confronto diretto, si può osservare che in molti casi i livelli misurati risultano superiori al limite di riferimento diurno relativo alla fascia di rispetto acustica stradale.

Si ricorda che il Piano di Classificazione Acustica è predisposto sulla base di strumenti urbanistici e non sulla base della rumorosità effettivamente riscontrata sul territorio. I risultati ottenuti rappresentano dunque un elemento di conoscenza in più offerto a compendio del Piano medesimo

In particolare le misure rilevano delle potenziali criticità, alcune delle quali ben note, collegate al traffico di mezzi leggeri e pesanti transitanti su strade che attraversano i centri abitati.

Dette criticità dovranno essere verificate con specifiche campagne di misura di più lunga durata, in accordo a quanto disciplinato dal DM 16/03/998.

La rumorosità rilevata fornisce dunque un quadro di conoscenze utile a definire una priorità di attenzioni da porre in essere quando l'amministrazione comunale intenderà procedere con il **Piano comunale di Risanamento acustico** (PCRA) previsto dalla normativa vigente. Piano che dovrà in ogni caso comprendere nuove e diverse verifiche strumentali affiancate da idonee valutazioni modellistiche.

Ai sensi dell'art. 6 comma 1 lettera c) della Legge n. 447/95, l'Amministrazione Comunale - successivamente alla entrata in vigore del Piano di classificazione acustica - potrà realizzare una verifica delle aree più degradate e preservare quelle già quiete. Il Piano di Risanamento Acustico (previsto dalla sopracitata normativa) risponde a questo tipo di esigenza facendo riferimento ad interventi su situazioni specifiche o più generali, tesi a ridurre, per quanto possibile, l'esposizione alla rumorosità stradale degli ambienti esterni utilizzati dalle persone o dalle comunità (come ad esempio i parchi pubblici o le aree esterne delle scuole) e degli edifici residenziali.



INDICE FIGURE E TABELLE

<i>Tabella 1 – Valori limite di emissione – LAeq in dBA (DPCM 14.11.1997 art. 2).....</i>	<i>6</i>
<i>Tabella 2 - Valori limite di immissione – LAeq in dBA (DPCM 14.11.1997 art. 3).....</i>	<i>7</i>
<i>Tabella 3 - Ampiezza fasce di rispetto acustiche e limiti di riferimento per strade esistenti (DPR n. 142/2004)....</i>	<i>13</i>
<i>Tabella 4 – Classificazioni strade provinciali</i>	<i>19</i>
<i>Tabella 5 – Classificazioni strade comunali maggior rilevanza.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabella 6 – Classificazioni strade B – nuova realizzazione</i>	<i>21</i>
<i>Tabella 7 – Traffico orario medio diurno da conteggio.....</i>	<i>23</i>
<i>Tabella 8 – Valori medi del traffico orario medio diurno per tipologia stradale (DGRV n. 4313/1993)</i>	<i>23</i>
<i>Tabella 9 – Siti sensibili (Scuole).....</i>	<i>29</i>
<i>Tabella 10 – Aree destinate a attività temporanee</i>	<i>29</i>
<i>Tabella 11 – Livelli di rumore misurati (Tmisura=15 min) rappresentativi della rumorosità stradale</i>	<i>31</i>
<i>Figura 1 – Stradario provinciale aggiornato ad aprile 2019.....</i>	<i>20</i>
<i>Figura 2 – Distribuzione delle superfici per classi</i>	<i>28</i>