

SOMMARIO

| | |
|--|-----------|
| 1. PREMESSA | 5 |
| 2. RICLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA..... | 7 |
| 2.1 INDIVIDUAZIONE DELLE FASCE DI PERTINENZA INFRASTRUTTURALE | 15 |
| 3. ASSEGNAZIONI DIRETTE DA PRG: DEFINIZIONE DELLE CLASSI I, IV E V | 26 |
| 4. ASSEGNAZIONE DELLE UTO ALLE CLASSI II, III, IV..... | 29 |
| 5. CLASSIFICAZIONE DELLE AREE O DELLE INFRASTRUTTURE DI PROGETTO..... | 37 |
| 6. ANALISI DEGLI ELEMENTI DI CRITICITÀ..... | 38 |
| APPENDICE..... | 41 |
| A.1. LA ZONIZZAZIONE ACUSTICA | 41 |
| A.2. INQUADRAMENTO METODOLOGICO | 42 |
| A.3. LA ZONIZZAZIONE ACUSTICA IN RAPPORTO ALL'ATTUAZIONE DEL PRG O DEL PSC | 48 |

1. PREMESSA

Attraverso la stesura della presente nota metodologica si è tentato di organizzare per aree obiettivo le scelte di omogeneizzazione che sono state alla base della rilettura e rielaborazione delle Zonizzazioni Acustiche relative ai 10 Comuni costituenti il territorio dell'Associazione "Bassa Romagna".

L'iniziale assemblaggio dei Piani, di seguito rappresentato in figura 1.1, evidenziava infatti delle palesi disomogeneità di lettura dei singoli territori comunali, in particolare riguardo ai seguenti aspetti:

1. Classificazione della rete viaria;
2. Classificazione diretta delle diverse zone di PRG, con particolare riferimento alle zone di classe 1 e 5;
3. Omogeneizzazione delle UTO all'interno degli ambiti urbanizzati;
4. Classificazione delle emergenze in ambito agricolo, con particolare riferimento ai borghi rurali sparsi, alle aree produttive extraurbane, ecc.);
5. Classificazione delle aree o delle infrastrutture di progetto (tematismo presente soltanto su alcuni dei 10 Comuni).

Si sono quindi tradotti gli aspetti di cui sopra in aree obiettivo, su cui operare tentando di omogeneizzare le scelte di base della classificazione, senza per questo snaturare il processo di analisi e codifica che avevano portato all'elaborazione dei documenti inizialmente approvati in seno alle singole Amministrazioni¹, questo in considerazione, in particolare, del fatto che tutte le assegnazioni erano state fatte in seguito al 2001 e quindi in coerenza con i disposti di cui alla DGR 2053/2001, le cui linee di indirizzo sono qui sintetizzate in appendice al documento.

¹ Ciò, nonostante i Piani di Zonizzazione Acustica presi a riferimento come base non fossero stati tutti approvati, né tanto meno validati dagli Enti di controllo (ARPA in particolare). Si è tuttavia ritenuto, in accordo con gli Uffici di Piano, di poter partire da tale base (seppur non approvata, comunque condivisa dalla singole Amministrazioni), per poi procedere nel successivo lavoro di rilettura dei singoli tematismi.

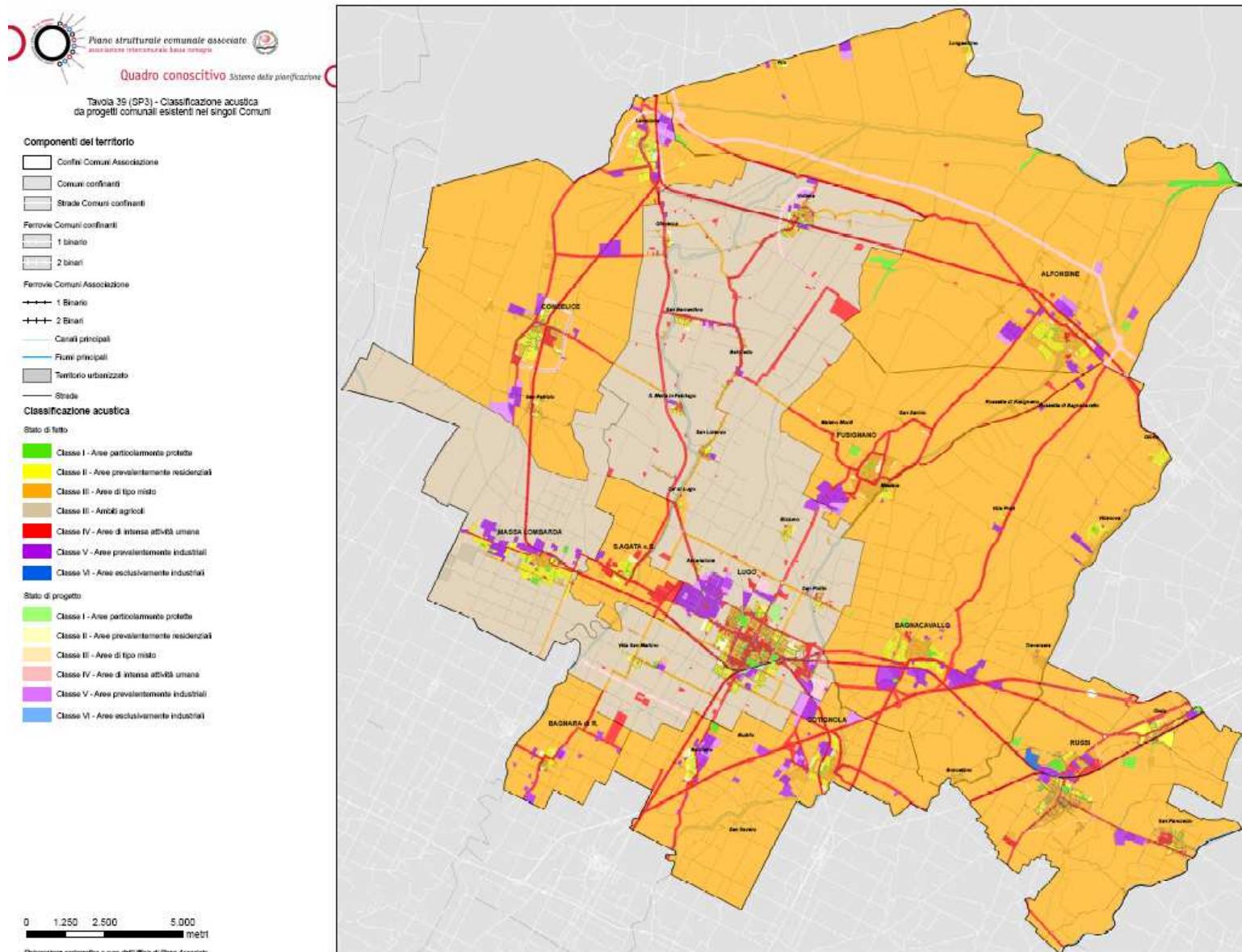


Figura 1.1. Quadro d'insieme delle Zonizzazioni acustiche dei 10 Comuni costituenti l'Associazione "Bassa Romagna".

2. RICLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA

La lettura della Tavola 1.1, seppure a scala molto ridotta, porta immediatamente in evidenza due elementi di base.

In primo luogo la mancanza di confronti diretti fra Comuni confinanti, essendo presenti diverse disomogeneità di assegnazione, in particolare in corrispondenza dei confini comunali. A titolo di esempio si pongono in evidenza alcuni casi abbastanza eclatanti, rappresentati graficamente in figura 2.1 (casi analoghi sono visibili anche su altri Comuni):

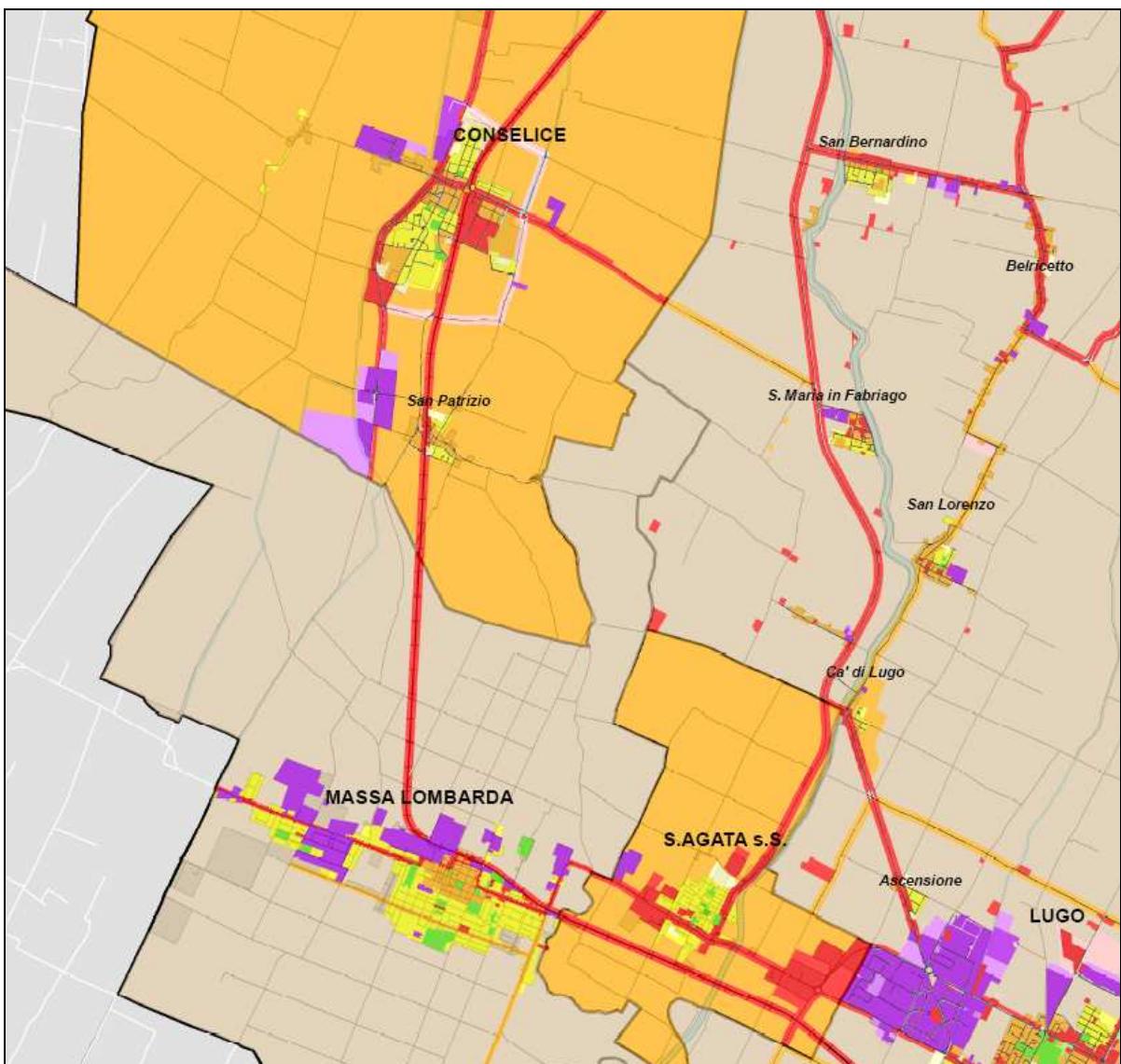


Figura 2.1. Quadro d'insieme delle Zonizzazioni acustiche dei 10 Comuni: zoomata sull'area di confine fra i Comuni di Lugo, Conselice e Massa Lombarda.

- al confine fra Conselice e Lugo troviamo alcuni assi che in Comune di Lugo erano stati assegnati alla III classe acustica, che sono stati invece assegnati alla IV presso il Comune confinante;
- la statale Selice, correttamente assegnata alla IV classe acustica in Comune di Conselice non viene neppure evidenziata, in Comune di Massa Lombarda;
- su quasi tutti i Comuni (le uniche eccezioni sono Lugo e Massa Lombarda) sono state evidenziate con la relativa fascia di pertinenza soltanto gli assi individuati come appartenenti alla IV classe acustica, sia in ambito urbano, sia in ambito extraurbano (anche se in questo secondo caso l'assenza del tematismo risulta meno significativa, essendoci già una generalizzata assegnazione alla III classe acustica, di tutto l'agricolo).

Si è pertanto operato, secondo l' obiettivo ultimo di omogeneizzazione delle assegnazioni, prendendo a riferimento la classificazione del grafo stradale che fa parte degli elaborati di Quadro Conoscitivo di PSC, la quale fa capo alla legenda di seguito dettagliata:

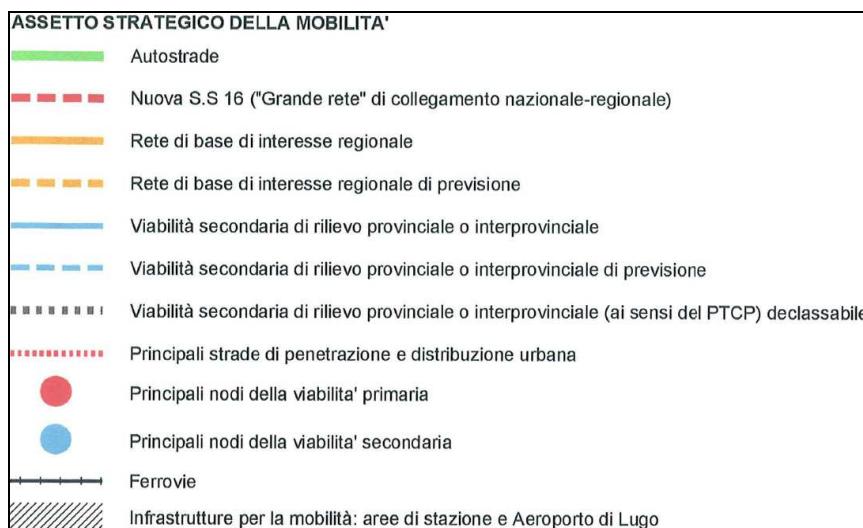


Figura 2.2. Schema di classificazione della rete infrastrutturale, come ad QC di PSC.

Stando quindi ai tematismi di cui sopra si è realizzata una prima assegnazione sommaria seguendo il criterio seguente:

- l'Autostrada e la Rete di Base, oltre che la ferrovia e l'ambito aeroportuale di Lugo: IV classe;
- la Viabilità Secondaria di rilievo provinciale ed interprovinciale e le principali strade di penetrazione urbana: III o IV classe, a seconda della reale valenza sul territorio.

In particolare, la discriminazione fra III e IV classe per la viabilità secondaria è stata concordata con i tecnici dell'Ufficio di Piano.

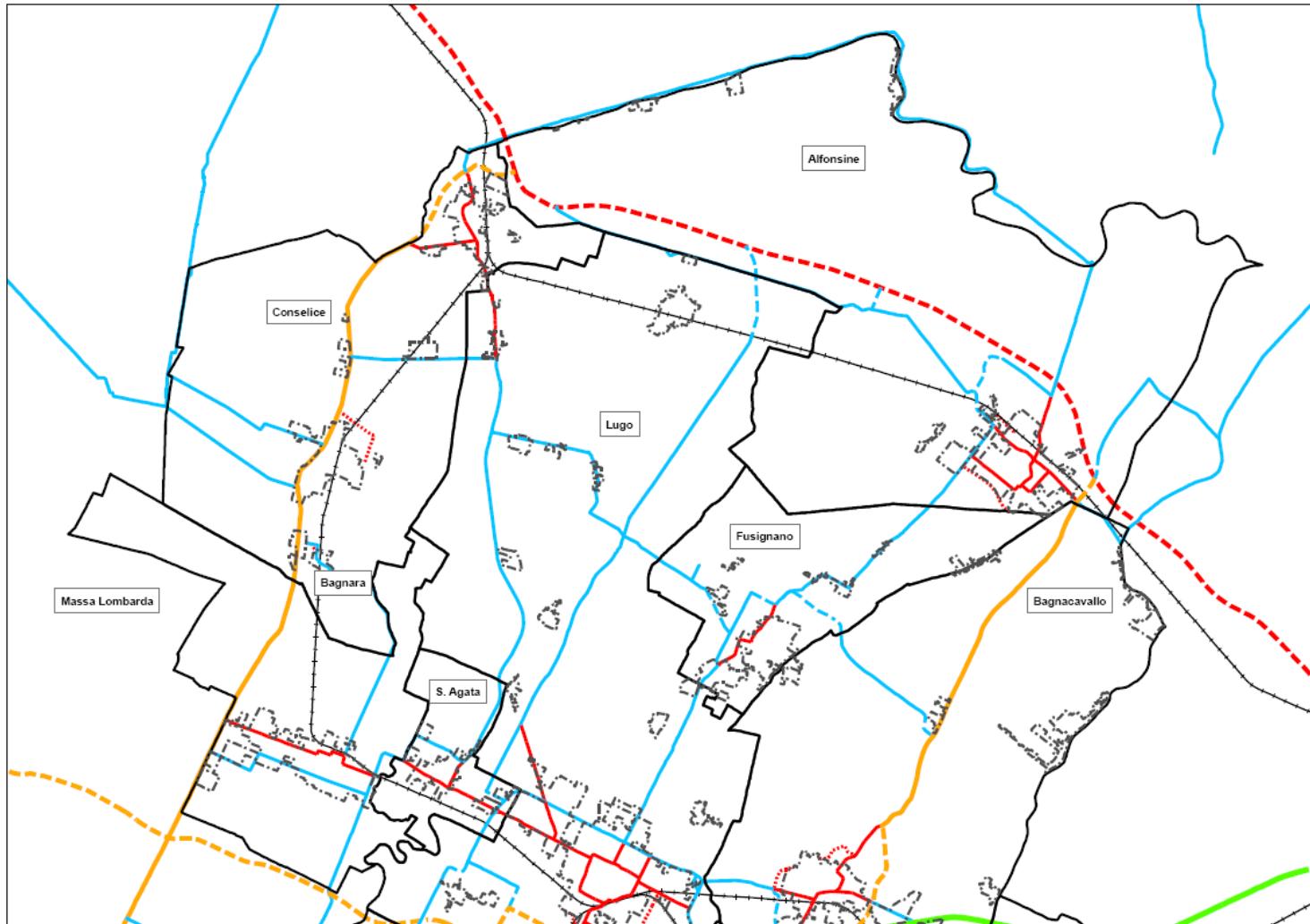


Figura 2.3.a². Classificazione delle infrastrutture come da QC di PSC. (Quadrante nord)

² La tavola grafica qui rappresentata potrebbero non essere totalmente coerente con quella effettivamente presentata ed adottata dagli Uffici di Piano, essendosi proceduto, nella redazione del presente documento, in parallelo ai lavori di stesura delle tavole di PSC da portare in adozione e successivamente in approvazione, previa controdeduzione delle osservazioni. In tal senso gli elaborati grafici riportati in relazione potrebbero risultare precedenti a quelli cartografati in veste definitiva e dunque non completamente coerenti.

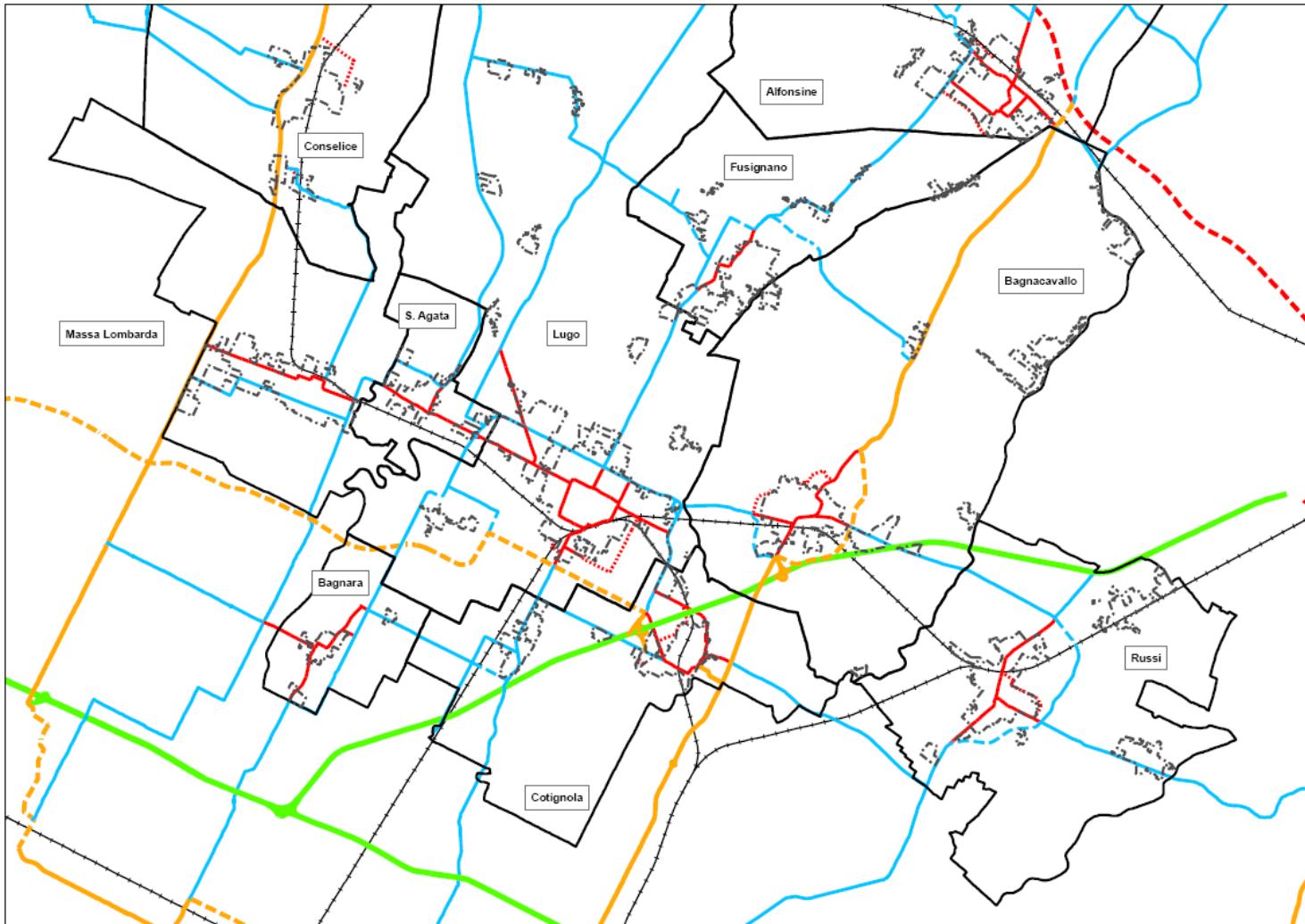


Figura 2.3.b³. Classificazione delle infrastrutture come da QC di PSC. (Quadrante sud)

³ La tavola grafica qui rappresentata potrebbero non essere totalmente coerente con quella effettivamente presentata ed adottata dagli Uffici di Piano, essendosi proceduto, nella redazione del presente documento, in parallelo ai lavori di stesura delle tavole di PSC da portare in adozione e successivamente in approvazione, previa controdeduzione delle osservazioni. In tal senso gli elaborati grafici riportati in relazione potrebbero risultare precedenti a quelli cartografati in veste definitiva e dunque non completamente coerenti.

Considerata la loro rilevanza per l'impatto acustico ambientale, le strade e le ferrovie sono elementi di primaria importanza nella predisposizione della zonizzazione acustica, per cui, così come indicato dalla normativa, le aree prospicienti alle infrastrutture di trasporto sono state classificate tenendo conto delle caratteristiche e delle potenzialità di queste ultime, divergendo, nel caso di talune assegnazioni, dallo schema di QC, in relazione alla reale valenza che talune infrastrutture hanno sul territorio, indipendentemente dalla relativa classificazione funzionale.

E' infatti ampiamente dimostrato che nelle aree urbane la componente traffico veicolare costituisce la principale fonte d'inquinamento acustico e conseguentemente, per consentire una completa classificazione acustica del territorio, risulta necessario considerare le caratteristiche specifiche delle varie strade.

La normativa regionale propone, per valutare in tal senso la rete viaria, di far riferimento al Decreto Legislativo 30.4.92, n° 285 (Nuovo codice della strada) e nello specifico all'art. 2 ove vengono classificate le varie tipologie stradali in relazione alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali o in coerenza con quanto disposto dai Piani Urbani del Traffico.

In tal modo si avrà una definizione delle varie strade che indurrà nelle aree prospicienti una prima classificazione acustica che dovrà essere confrontata con quella delle UTO attraversate.

A tal fine si considerano aree prospicienti quelle che, partendo dal confine stradale, hanno un'ampiezza di 50m per parte.

L'attribuzione della classe acustica per tali aree si attiene ai seguenti criteri, stralciati dal testo della DGR 2053/2001:

- appartengono alla **classe IV** (colore rosso in mappa) le aree prospicienti le strade primarie e di scorrimento quali ad esempio tronchi terminali o passanti di autostrade, le tangenziali e le strade di penetrazione e di attraversamento, strade di grande comunicazione atte prevalentemente a raccogliere e distribuire il traffico di scambio fra il territorio urbano ed extraurbano, categorie riconducibili, agli attuali tipi A, B, C e D del comma 2, art. 2 D. Lgs. n. 285/92;
- appartengono alla **classe III** (colore arancio) le aree prospicienti le strade di quartiere, quali ad esempio: strade di scorrimento tra i quartieri, ovvero comprese solo in specifici settori dell'area urbana, categorie riconducibili agli attuali tipi E ed F del comma 2, art. 2 D. Lgs. n. 285/92 .

La normativa prevede delle fasce fiancheggianti le infrastrutture, dette "fasce di pertinenza", di ampiezza pari a 50m per parte.

Le aree prospicienti le strade sono state quindi classificate ed estese secondo i seguenti criteri:

1) aree prospicienti strade interne al centro abitato, ovvero al perimetro del territorio urbanizzato del PRG vigente:

- a) se le aree appartengono a classi acustiche inferiori rispetto a quella delle UTO attraversate, esse assumono la classe acustica corrispondente a quella delle UTO.
- b) se le aree appartengono a classi acustiche superiori rispetto alla UTO attraversata, mantengono la propria classificazione;

dette aree hanno un'ampiezza tale da ricoprire il primo fronte edificato purché questo si trovi ad una distanza non superiore a 50 m.

2) aree prospicienti strade esterne al centro abitato, ovvero al perimetro del territorio urbanizzato del PRG vigente:

dette aree assumono un'ampiezza determinata in base ai criteri stabiliti al paragrafo 8.0.3 del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), approvato con D.C.R. n. 1322 del 22/12/1999, e comunque non inferiore a 50 metri per lato della strada.

Le UTO di classe I, IV e V conservano l'appartenenza alla propria classe anche se inserite totalmente o in parte all'interno delle suddette aree.

Per quanto riguarda, infine, la linea ferroviaria occorre ricordare quanto previsto dal DPR 459/98 e dal DPCM 14/11/1997.

Seguendo le indicazioni del DPCM, alle aree prospicienti le ferrovie, per un'ampiezza pari a 50 m per lato, si assegnano la classe IV ovvero se la UTO attraversata è di classe superiore, la medesima classe della UTO, mentre le UTO di classe I conservano l'appartenenza alla propria classe anche se inserite totalmente o in parte all'interno delle suddette aree.

Oltre alle strade già oggi esistenti in zonizzazione si è inoltre rappresentata anche una classificazione per le strade di progetto (nuove, in potenziamento o in declassamento), sempre sulla base del loro ordinamento: si tratta di assi di classe III o IV ed il relativo tematismo grafico è un retino barrato, di colore rispettivamente arancio o rosso.

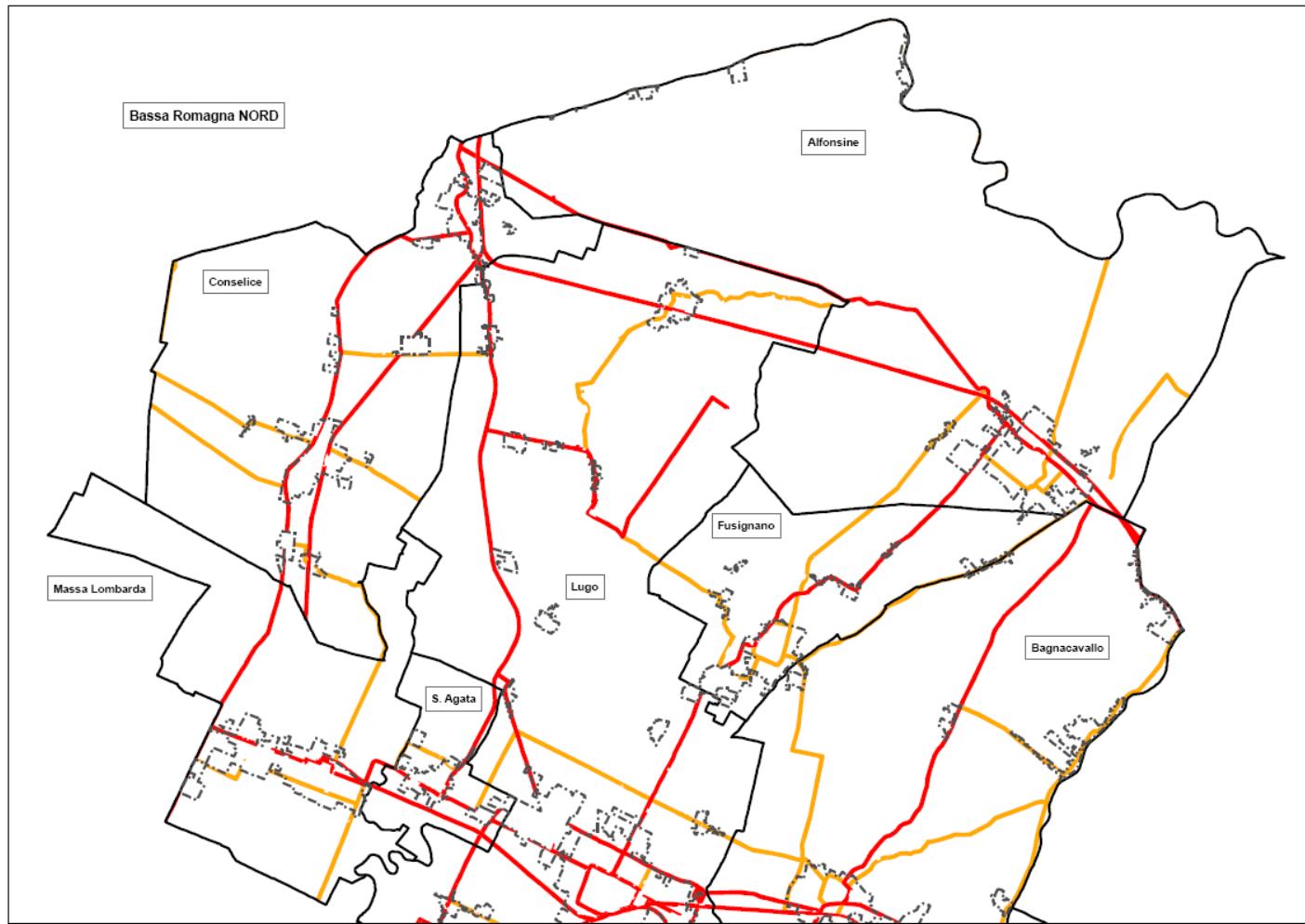


Figura 2.4.a⁴. Traduzione della classificazione delle infrastrutture come da QC di PSC, in acustica (in rosso si evidenziano gli assi di IV classe; in arancio quelli di III – Quadrante nord).

⁴ La tavola grafica qui rappresentata potrebbero non essere totalmente coerente con quella effettivamente presentata ed adottata dagli Uffici di Piano, essendosi proceduto, nella redazione del presente documento, in parallelo ai lavori di stesura delle tavole di PSC da portare in adozione e successivamente in approvazione, previa controdeduzione delle osservazioni. In tal senso gli elaborati grafici riportati in relazione potrebbero risultare precedenti a quelli cartografati in veste definitiva e dunque non completamente coerenti.



Figura 2.4.b⁵. Traduzione della classificazione delle infrastrutture come da QC di PSC, in acustica (in rosso si evidenziano gli assi di IV classe; in arancio quelli di III – Quadrante sud).

⁵ La tavola grafica qui rappresentata potrebbero non essere totalmente coerente con quella effettivamente presentata ed adottata dagli Uffici di Piano, essendosi proceduto, nella redazione del presente documento, in parallelo ai lavori di stesura delle tavole di PSC da portare in adozione e successivamente in approvazione, previa controdeduzione delle osservazioni. In tal senso gli elaborati grafici riportati in relazione potrebbero risultare precedenti a quelli cartografati in veste definitiva e dunque non completamente coerenti.

2.1 Individuazione delle fasce di pertinenza infrastrutturale

La lettura delle Zonizzazioni pregresse ha messo inoltre in evidenza un'ulteriore mancanza: non erano state in alcun modo definite le fasce di pertinenza infrastrutturali, né dell'aeroporto "F.Baracca" posto in confine fra i comuni di Lugo e Bagnara; né, della rete infrastrutturale ferroviaria (rif. al DPR 459/98) e viaria (rif. al DPR 142/04).

Si è dunque proceduto anche in tal senso alla rilettura del territorio dell'Associazione.

Per quanto concerne in particolare l'Aeroporto tal tematismo non è stato inserito (Isofoniche LVA, come da definizione del D.M. 31/10/1997), non avendo ricevuto alcuna informazione di merito, su base cartografica, al fine di descrivere le fasce A, B e C di pertinenza, le quali avrebbero comunque descritto gli elementi di vincolo descritti di seguito.

"Attività consentite nell'intorno aeroportuale:

1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:

- zona A: non sono previste limitazioni;*
- zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;*
- zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali."*

Da un primo contatto informale con ARPA, si è tuttavia rilevato come tale infrastruttura definisca, all'esterno delle proprie aree di pertinenza, soltanto ambiti caratterizzati da PVA inferiore a 65dBA, descrivendo così solo ambiti inseribili in zona A, entro i quali non sono presenti vincoli di natura acustica, all'edificazione.

Per la definizione delle fasce pertinenziali di cui alla rete ferroviaria occorre invece fare riferimento al DPR 459/98. Esso specifica i valori limite da applicare al solo rumore prodotto dal transito dei treni, indipendentemente dalla classe acustica di appartenenza delle aree impattate:

"Art. 5. - Infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h

1. Per le infrastrutture esistenti, le loro varianti, le infrastrutture di nuova realizzazione in affiancamento di infrastrutture esistenti e le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h, all'interno della fascia di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del presente decreto, i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura sono i seguenti:

- a) 50 dB(A) Leq diurno, 40 dB(A) Leq notturno per scuole, ospedali, case di cura e case di riposo; per le scuole vale il solo limite diurno;*
- b) 70 dB(A) Leq diurno, 60 dB(A) Leq notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a);*
- c) 65 dB(A) Leq diurno, 55 dB(A) Leq notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia B di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a)."*

Dove le fasce descritte all'art. 3 sono le seguenti:

1. A partire dalla mezzeria dei binari esterni e per ciascun lato sono fissate fasce territoriali di pertinenza delle infrastrutture della larghezza di:

a) m 250 ... Tale fascia viene suddivisa in due parti: la prima, più vicina all'infrastruttura, della larghezza di m100, denominata fascia A; la seconda, più distante dall'infrastruttura, della larghezza di m 150, denominata fascia B."

Nel presente caso ci troviamo di fronte a linee ferroviarie, quelle presenti sul territorio dell'Associazione Bassa Romagna, tutte caratterizzate da velocità di transito inferiori a 200km/h.

Le fasce di pertinenza sono dunque tutte costituite dalle due porzioni descritte poco sopra: per i primi 100m si dovranno rispettare i 70 e 60dBA di periodo diurno notturno, rispettivamente; per i successivi 150m i valori limite scendono a 65 e 55dBA.

Per la definizione delle fasce pertinenziali di cui alla rete stradale occorre infine fare riferimento al DPR 142/04.

Il Decreto fissa i valori limite di immissione per il rumore generato dal traffico stradale e definisce le fasce acustiche di rispetto delle infrastrutture stradali.

Vengono fissati limiti differenziati a seconda che si tratti di strade esistenti o di nuova costruzione, distinguendo inoltre in funzione della destinazione d'uso dei ricettori esposti.

Nella seguente tabella vengono riportati i limiti di immissione e le fasce di pertinenza per le infrastrutture esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti), come da DPR 142/04.

Tale tematismo è stato poi cartografato, unitamente a quello relativo alla rete ferroviaria.

Non si sono invece rappresentate le fasce relative alla rete infrastrutturale di progetto, identificata, in PSC, mediante dei corridoi infrastrutturali, ma non secondo un vero e proprio tracciato, tanto da rendere di scarsa significatività la rappresentazione di eventuali ed ulteriori fasce di rispetto. Le strade di progetto sono state unicamente elencate qui di seguito nel testo; la relativa fascia di pertinenza acustica sarà invece definita, su base cartografica, contestualmente alla presentazione del progetto delle strade medesime, quando ne sarà pertanto definito il tracciato. Tale tematismo dovrà poi essere recepito in zonizzazione, da parte dei Comuni interessati.

| Tipo di strada (secondo Codice della Strada) | Sottotipi a fini acustici (secondo D.M. 5.11.01, Norme funz. e geom. per la costruzione di strade) | Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m) | Scuole, ospedali, case di cura e di riposo | | Altri ricettori | |
|--|--|--|--|----------------|-----------------|----------------|
| | | | Diurno (dBA) | Notturno (dBA) | Diurno (dBA) | Notturno (dBA) |
| A - Autostrada | | 100 fascia A | 50 | 40 | 70 | 60 |
| | | 150 fascia B | | | 65 | 55 |
| B - Strade extraurbane principali | | 100 fascia A | 50 | 40 | 70 | 60 |
| | | 150 fascia B | | | 65 | 55 |
| C - Strade extraurbane secondarie | Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR) | 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 - Strade urbane di scorimento | Da (strade a carreggiate separate e interquartiere) | 100 | 50 | 40 | 70 | 60 |
| | Db (tutte le altre strade di scorimento) | 100 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| E - Strade urbane di quartiere | | 30 | Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C, allegata al DPCM del novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'articolo 6, comma 1 lettera a) della Legge n.447 del 1995 | | | |
| F - Strade locali | | 30 | | | | |

Estratto del DPR 142/04, in merito alla classificazione acustica delle strade esistenti

| Tipo di strada (secondo Codice della Strada) | Sottotipi a fini acustici (secondo D.M. 5.11.01, Norme funz. e geom. per la costruzione di strade) | Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m) | Scuole, ospedali, case di cura e di riposo | | Altri ricettori | |
|---|--|--|--|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | Diurno (dBA) | Notturno (dBA) | Diurno (dBA) | Notturno (dBA) |
| A - Autostrada | | 250 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| B - Strade extraurbane principali | | 250 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| C - Strade extraurbane secondarie | C1 | 250 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| | C2 | 150 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| D - Strade urbane di scorrimento | | 100 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| | | | 50 | 40 | 65 | 55 |
| E - Strade urbane di quartiere | | 30 | Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C, allegata al DPCM del novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'articolo 6, comma 1 lettera a) della Legge n.447 del 1995 | | | |
| F - Strade locali | | 30 | | | | |

Estratto del DPR 142/04, in merito alla classificazione acustica delle strade di nuova realizzazione

La lettura di dettaglio della rete stradale che interessa i singoli Comuni ha portato alla determinazione delle seguenti assegnazioni.

ALFONSINE - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: non presenti.
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B - i tratti esistenti delle strade classificate come "Grande rete di collegamento nazionale-regionale", ossia la S.S. 16;
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a - i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale", ossia la SP 8 Naviglio;

4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b - i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade dal PSC come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale". ossia la SP 15, 18, 28 e 105;
5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati;

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) realizzazione della E 55 (tipo A);
- b) nuova sede della SS 16 (tipo B);
- c) nuova connessione fra la SP 15 Raspona e la Via Reale parzialmente attraverso il riuso di strade locali (classe da definire);
- d) connessione fra la SP Naviglio e la nuova sede della SS 16 (classe da definire);
- e) connessione fra la "Nuova Via Lunga" e la nuova sede della SS 16 (classe da definire);
- f) connessione fra la SP 18 Stroppata e la SP 28 Rossetta (classe da definire).

BAGNACAVALLO - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: l'autostrada A-14, ivi compresa la bretella A-14 bis liberalizzata.
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: (non presenti).
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale": ossia la SP 8 Naviglio e la SS 16, nonché, fino al suo declassamento, l'attuale sede della SP San Vitale.
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale", ossia le SP 25, 28, 41, 88 e 89.
5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione della nuova sede della SP 8 Naviglio quale circonvallazione di Bagnacavallo, ai fini del ridimensionamento del ruolo dell'attuale sede e della

riduzione del traffico di attraversamento dell'abitato in senso nord-sud (tipo C.a);

- b) la realizzazione della nuova sede della San Vitale, ai fini del ridimensionamento del ruolo dell'attuale sede e della riduzione del traffico di attraversamento dell'abitato in senso est-ovest (tipo C.a);
- c) la realizzazione del collegamento fra lo svincolo dell'autostrada A 14 e l'attuale San Vitale ad ovest del capoluogo (classe da definire);
- d) la conseguente riqualificazione dei tratti periurbani delle attuali San Vitale e Naviglio quali strade di distribuzione urbana (classe da definire);
- e) la riqualificazione della SP 76 quale collegamento intercomunale est-ovest attraverso la costruzione di un nuovo ponte sul Torrente Senio e la realizzazione di una variante all'altezza dell'abitato di Villa Prati (tipo C.b).
- f) la realizzazione di una variante alla SP41 nel tratto urbano (Via Bagnoli) (classe da definire).

BAGNARA - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: (non presenti).
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: (non presenti).
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale": (non presenti).
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale", ossia le SP 21, 22 e 67 (delle Ripe e Via Lunga).
5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione delle Nuova S.Vitale (tipo C.a);
- b) la riqualificazione del tracciato della Via Lunga/Via delle Ripe quale percorso nord/sud alternativo all'attraversamento dell'abitato di Bagnara (tipo C.b).

CONSELICE - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: (non presenti).
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: l'attuale sede della SS 16.

3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale": ossia la SP 610 Selice.
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale", ossia le SP 13, 35 e 50.
5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione della nuova sede della SS 16 con un nuovo ponte sul Fiume Reno (tipo B);
- b) la qualificazione delle SP 59 e 91 (tipo C.b)
- c) la realizzazione della variante alla SP 610 quale circonvallazione dell'abitato di Lavezzola e sua connessione con la nuova sede della SS 16 (tipo C.a);
- d) la qualificazione del restante tratto della SP 610 (tipo C.a)
- e) la conseguente riqualificazione dell'attuale sede della SP610 quale strada di distribuzione urbana all'interno dell'abitato di Lavezzola (tipo D.b);
- f) il potenziamento della via Gardizza, a servizio delle attività produttive insediate e quale elemento di collegamento tra la SP610 e la SP13 non interferente con l'abitato di Lavezzola, nonché come elemento del percorso di collegamento intercomunale est-ovest tra la SP10 e la SP8 (classe da definire).

COTIGNOLA - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: l'autostrada A-14, ivi compresa la bretella A-14 bis liberalizzata.
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: (non presenti).
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale": ossia la SP 8 Naviglio.
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale", ossia le SP 7, 19, 20, 31 e 95.
5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;

6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione delle Nuova S.Vitale e la connessa ristrutturazione dello svincolo sulla A-14 (tipo C.a);
- b) la qualificazione della SP 8 Naviglio e della SP 7 Felisio (tipo C.a).

FUSIGNANO - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: (non presenti).
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: (non presenti).
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: (non presenti).
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale", ossia le SP 14, 17 e 18., 103, 109.
5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione della circonvallazione ovest di Fusignano, con conseguente qualificazione del tracciato delle SP 103 e 109 (tipo C.b)
- b) la realizzazione di un efficace collegamento trasversale dalla Naviglio (con qualificazione della S.P. 76 verso la cat. C.b, per il tratto di competenza del comune di Bagnacavallo) che attraversi in senso est-ovest il territorio comunale e consenta la circonvallazione del capoluogo, attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul Senio e la riqualificazione della SP 17 (classe C.b).

LUGO - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: (non presenti).
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: (non presenti).
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale": ossia la SP S.Vitale, nella sua sede attuale fino al suo declassamento.
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale

e provinciale", ossia le SP 13, 14, 17, 36, 39, 41, 46, 93 e 114, la strada comunale Via Lunga Inferiore, nonché la sede attuale della SS 16 una volta declassata a seguito della realizzazione della nuova sede;

5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione della nuova sede della San Vitale, ai fini del ridimensionamento del ruolo dell'attuale sede e della riduzione del traffico di attraversamento dell'abitato (tipo C.a);
- b) la conseguente riqualificazione dell'attuale sede della San Vitale quale strada di distribuzione urbana (tipo D.b);
- c) la riqualificazione della SP 17 quale collegamento intercomunale est-ovest (tipo C.b);
- d) la qualificazione della S.P. 26 (tip C.b);
- e) la qualificazione della S.P. 59 (tip C.b);
- f) la riqualificazione della Via Lunga Inferiore quale collegamento nord-sud di rilievo provinciale e la sua connessione con la nuova sede della SS 16, prevedendo sostanzialmente l'eliminazione degli attraversamenti dell'abitato di Villa San Martino (tipo C.b).

MASSA LOMBARDA - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: (non presenti).
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: (non presenti).
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale": ossia la SP 610 Selice e, fino al suo declassamento, l'attuale sede della SP S. Vitale.
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale", ossia la SP 12 e la SP 50.
5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione della nuova sede della San Vitale, ai fini del ridimensionamento del ruolo dell'attuale sede e della riduzione del traffico di attraversamento dell'abitato (tipo C.a);
- b) la conseguente riqualificazione dell'attuale sede della San Vitale quale strada di distribuzione urbana (tpo D.b).

RUSSI - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: l'autostrada A-14, ivi compresa la bretella A-14 bis liberalizzata.
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: (non presenti).
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale": ossia, fino al suo declassamento, l'attuale sede della SP S. Vitale.
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate nella Tav. 1 del PSC come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale", ossia la SP Brisighellese e le SP 5, 20, 30 e 38.
5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione della circonvallazione est del capoluogo fra la SP brisighellese e la San Vitale (tipo C.b);
- b) la realizzazione di un nuovo svincolo sulla bretella A-14 all'altezza della SP 30 (classe da definire).

S.AGATA - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Sono autostrade - Tipo A: (non presenti).
2. Sono strade extraurbane primarie - Tipo B: (non presenti).
3. Sono strade extraurbane secondarie - Tipo C.a: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come "rete di base di interesse regionale": ossia, fino al suo declassamento, l'attuale sede della SP S. Vitale.
4. Sono pure strade extraurbane secondarie - Tipo C.b: i tratti esistenti, esterni ai centri abitati, delle strade classificate come viabilità secondaria "di rilievo interprovinciale e provinciale", ossia le SP 13 e 36;

5. Sono strade tipo D.b gli attraversamenti urbani delle extraurbane primarie e secondarie individuate ai punti precedenti;
6. Sono strade extraurbane locali - Tipo F - tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti al di fuori dei centri abitati.

Con riguardo alla rete stradale extraurbana di interesse sovracomunale, il PSC prospetta i seguenti interventi di nuova realizzazione, di miglioramento e qualificazione:

- a) la realizzazione della nuova sede della San Vitale, ai fini del ridimensionamento del ruolo dell'attuale sede e della riduzione del traffico di attraversamento dell'abitato (tipo C.a);
- b) la conseguente riqualificazione dell'attuale sede della San Vitale quale strada di distribuzione urbana (tipo D.b);
- c) la riqualificazione di una strada comunale a nord del capoluogo perché funga da connessione nord-sud fra le SP 12 e 13 evitando l'attraversamento del capoluogo e permettendo la riqualificazione del tratto urbano della SP 13 (Via Bastia) (classe da definire).

3. ASSEGNAZIONI DIRETTE DA PRG: DEFINIZIONE DELLE CLASSI I, IV E V

Come descritto dalla normativa di settore, per alcuni ambiti territoriali la classificazione avviene in linea diretta. Si tratta, in particolare, delle classi estreme di zonizzazione, la I e la V, ma in taluni casi troviamo alcune assegnazioni dirette anche verso la III o la IV classe.

La **classe I** comprende le strutture scolastiche e sanitarie (tranne quelle inserite in edifici adibiti principalmente ad abitazione); i parchi e giardini pubblici utilizzati dalla popolazione come patrimonio verde comune (restano quindi escluse le piccole aree verdi di quartiere e il verde sportivo, per la fruizione del quale non è indispensabile la quiete); le aree di particolare interesse storico, architettonico, paesaggistico e ambientale, tra cui i parchi, le riserve naturali, le zone di interesse storico-archeologico; i piccoli centri rurali di particolare interesse e gli agglomerati rurali di antica origine.

La **classe V** comprende tutte le aree monofunzionali a carattere prevalentemente industriale, per le quali si ammette la presenza di abitazioni residenziali. La **classe VI** sarebbe da attribuire ad aree con forte specializzazione funzionale a carattere esclusivamente industriale-artigianale ed in tale contesto verrebbero ricompresi tutti gli edifici pertinenziali all'attività produttiva, ma nel caso del territorio qui assoggettato a verifica non si sono rilevate aree per cui prevedere l'assegnazione alla VI classe.

Nel caso specifico dell'Associazione Bassa Romagna si è pertanto operato seguendo lo schema logico di seguito descritto:

1. lettura della zonizzazioni acustiche pregresse, per isolare gli ambiti di classe I e V già identificati sul territorio, verificandone la reale consistenza (destinazioni d'uso relative);
2. verifica di riscontro delle aree di cui al punto 1 con i PRG dei singoli Comuni e con la carta dei servizi di PSC, oltre che mediante confronto diretto con i tecnici dell'Associazione;
3. acquisizione o cancellazione di quelle aree per cui non si è avuto riscontro di coerenza al precedente punto 2.

Si sono così definite e cartografate le assegnazioni seguenti (si richiamano fra parentesi i codici zona corrispondenti in PSC, quando presenti):

- scuole pubbliche (SPB) e/o private (SPV): I classe;
- strutture ospedaliere, case di cura e degenza, anche private (AIC): I classe;

- verde pubblico attrezzato, dimensionalmente significativo sul territorio (VPB): I classe; nel caso delle aree verdi di quartiere si è realizzata un'omogeneizzazione con il contesto, assegnando le classi II o III;
- aree di valorizzazione ambientale, aree di interesse culturale e/o naturalistico (art. 3.19-21-25 in PTCP) , SIC, ZPS: II o III classe, in relazione al contesto;
- cimiteri (CIM): classe III, se in ambito extraurbano; la classe dell'UTO di appartenenza, in ambito urbano (II o III);
- aree ad interesse religioso (AIR): la classe dell'UTO di appartenenza (II o III);
- verde sportivo (VPS): classe III o IV, in relazione alla valenza territoriale dell'impianto ed alla relativa capacità di attrazione di pubblico, anche per uso extra-sportivi (es. concerti);
- dotazioni ecologiche: classe III o IV, a seconda del contesto e della potenzialità del sito a generare rumore;
- impianti tecnologici, depuratori, centri rifiuti: classe IV;
- distributori ed aree di servizio: classe IV;
- poli funzionali (PFZ): classe IV;
- ambiti produttivi in territorio rurale: IV classe, trattandosi, nella maggior parte dei casi, di attività legate all'agricoltura e non impianti produttivi pesanti;
- strutture turistico ricettive in ambito agricolo (agriturismi: RUR-c): classe III;
- aree attrezzate di valorizzazione ambientale (si tratta di impianti sportivi in territorio agricolo, anche potenzialmente rumorosi, quali una pista cross, il tiro al piattello, ecc: RUR-a): classe IV;
- ambiti da riqualificare (AR): classe IV o V, in riferimento all'esistente, trattandosi di aree artigianali intercluse in territorio urbano dove al destinazione dominante è quella residenziale e dove tali attività vengono indirizzate alla delocalizzazione, con conseguente ripristino del sito verso usi compatibili con la residenza stessa;
- ambiti produttivi (ASP1): classe V.

Un'annotazione a parte riguarda le aree di cava, cui è stata assegnata una classe acustica temporanea: la V per le porzioni in effettiva coltivazione e la IV per le aree ad esse accessorie (piazzali, depositi, ecc.). Tale classe vale solo durante la vita utile dell'area di cava, in relazione alle norme del PIAE vigente, mentre all'atto della dismissione torna in essere la classe acustica permanente di merito (generalmente la III caratteristica degli ambiti agricoli).

Ovviamente le medesime assegnazioni sono state mantenute anche nel caso delle omologhe destinazioni di progetto.

4. ASSEGNAZIONE DELLE UTO ALLE CLASSI II, III, IV

Per quanto riguarda le rimanenti zone: "Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale", "Aree di tipo misto" e "Aree ad intensa attività umana" (classi II, III e IV), i singoli Comuni avevano sicuramente organizzato il proprio territorio definendo delle procedure automatiche che portassero al calcolo dei parametri di valutazione ed ai criteri di assegnazione della classe partendo dai dati ISTAT riguardanti la densità di popolazione e la presenza di attività produttive, commerciali e di servizio in ogni singola sezione di censimento (metodica dettagliata in appendice).

Sulla base della suddivisione territoriale dettata da censimento ISTAT 2001 ogni Comune dovrebbe aver preso in considerazione, per ogni sezione, la densità di popolazione, di esercizi commerciali, uffici ed assimilabili, di attività artigianali o piccole industrie, suddividendo ciascuno di questi parametri in tre classi di densità, bassa, media e alta, seguendo le indicazioni fornite dalle linee guida regionali.

La copertura del territorio comunale fornita dalle sezioni di censimento ISTAT avrebbe poi definito, all'interno delle aree urbanizzate, la base territoriale di riferimento per l'assegnazione delle classi, secondo i relativi punteggi, come da metodica definita dalla DGR 2053/01.

Le assegnazioni così definite sono poi state chiaramente verificate ed armonizzate in relazione ai reali criteri di fruizione del territorio e di zonizzazione urbanistica.

A fronte di una prima sommaria lettura delle tavole di zonizzazione dei diversi Comuni si rileva tuttavia come la sopra citata metodica di classificazione sia stata reinterpretata dai tecnici estensori delle singole zonizzazioni, secondo criteri di omogeneizzazione più o meno spinti, ma di sicuro fra di loro disomogenei.

A titolo di esempio poniamo in evidenza in figura 4.1 come (e si tratta di due Comuni tipologicamente abbastanza simili, sia in termini di densità abitative, sia di dotazioni territoriali), nel caso di Fusignano, l'intero abitato sia stato univocamente assegnato alla III classe acustica, ritagliando le zone verdi e le fasce di pertinenza del reticolo viario anch'esso tutto assegnato alla IV classe; al contrario, nel caso di S. Agata, troviamo che l'intero abitato è stato assegnato alla II classe (ad eccezione, di nuovo, delle fasce di pertinenza stradali, di IV), mentre le aree produttive sono state inserite in IV classe (risulta palese il conflitto sul confine col Comune di Lugo, dove la medesima area produttiva è stata invece più coerentemente assegnata alla V classe).

Si ritiene poi ulteriormente utile evidenziare come il dettaglio delle singole assegnazioni alle UTO sia probabilmente eccessivo, nel caso di Lugo, dove la zonizzazione risulta invece essere molto più frammentaria, magari anche per via della maggiore complessità dell'urbanizzato.

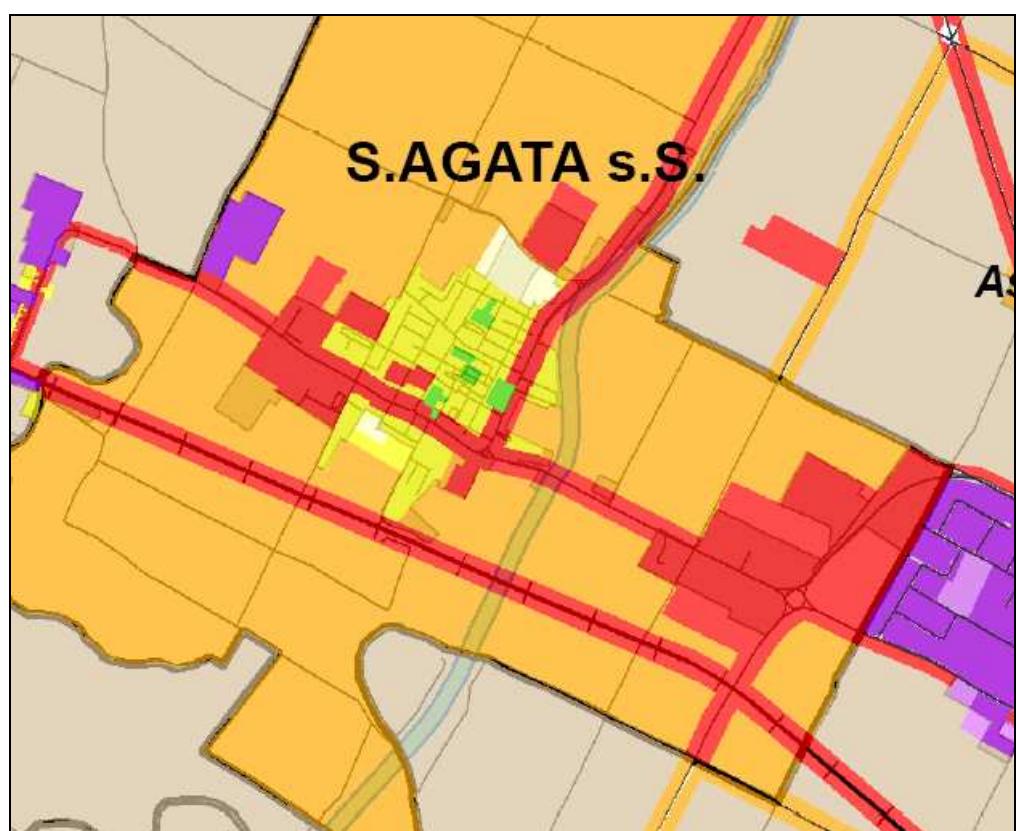


Figura 4.1. Stralcio delle zonizzazioni originarie per Fusignano e S. Agata.

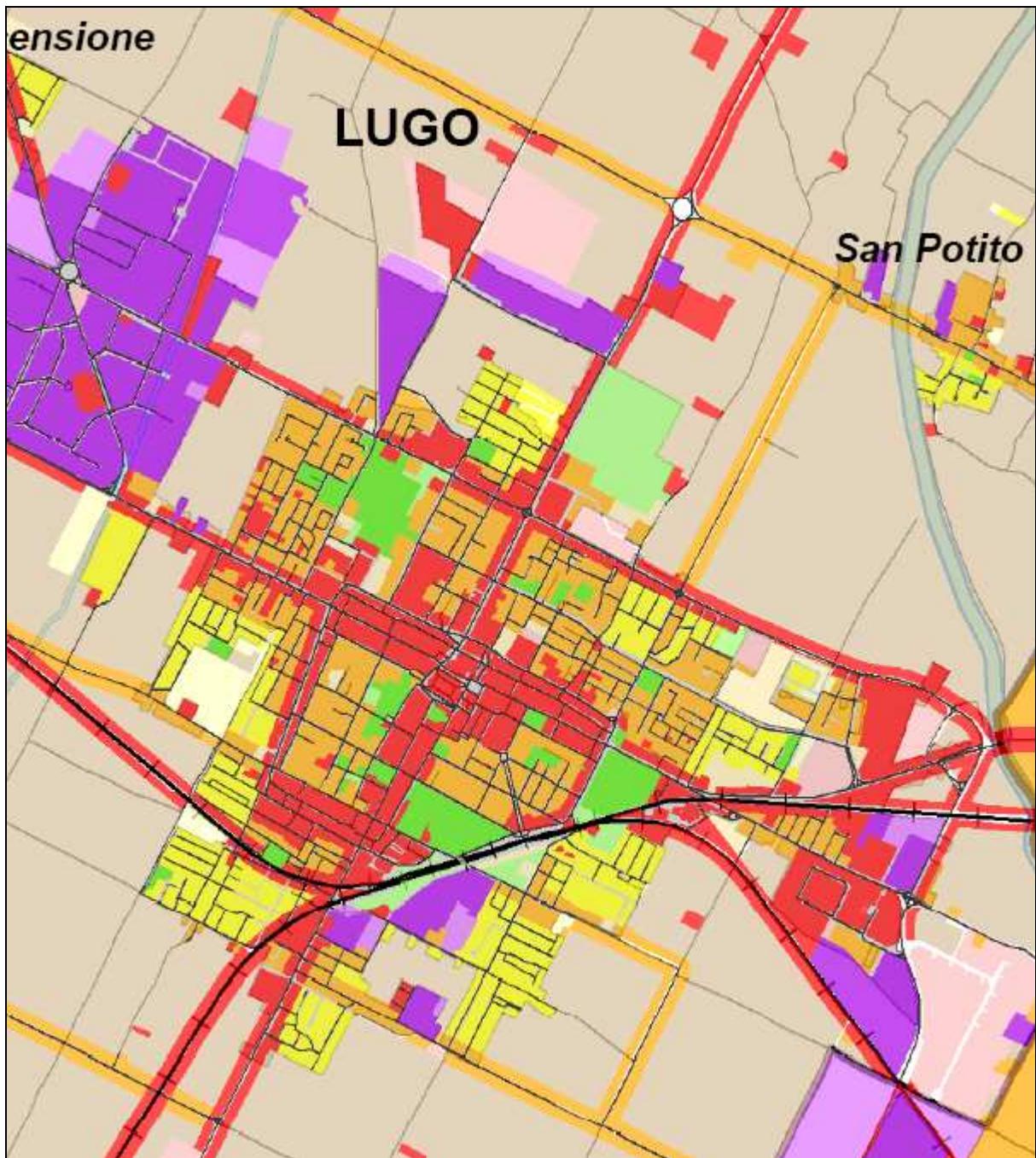


Figura 4.2. Stralcio della zonizzazione originaria per Lugo.

Nell'ottica di uniformare anche questo tematismo sui diversi Comuni costituenti l'Associazione si è pertanto operato seguendo lo schema logico di seguito descritto:

1. lettura delle assegnazioni di cui alle Zonizzazioni pregresse;
2. adattamento delle assegnazioni pregresse al nuovo disegno degli ambiti che supporta il PSC (questo nell'ottica di aggiornare anche gli ambiti urbanizzati, modificatisi nel tempo, sui diversi Comuni, in relazione alla data di stesura della Zonizzazione originaria);

3. rassegnazione delle classi di Zonizzazione ai nuovi ambiti così identificati: indicativamente si è assegnata la III classe alle aree codificate come ACS (centri storici, dove si concentrano le principali attività commerciali e di servizio dell'abitato, oltre che essere il centro di aggregazione dei relativi residenti), con l'unica eccezione di Lugo, dove per la maggiore importanza del centro, rispetto a quelli dei Comuni confinanti si è mantenuta la IV classe di cui alle assegnazioni originarie; alle aree individuate in PSC come AUC (ambiti urbani consolidati) si è invece assegnata, a meno di casi particolari, la II classe.

Il processo di cui sopra ha così portato alla revisione generale delle Zonizzazioni pregresse, lasciando tuttavia il più possibile inalterate le risultanze del calcolo statistico realizzato in origine, a parte, magari, i casi estremi di cui alle immagini 4.1 e 4.2: nel primo caso, dove l'omogeneizzazione dei tematismi era eccessiva, si è proceduto in una rilettura degli usi presenti sul territorio, così da identificare un centro più "denso" cui associare la III classe acustica, rispetto alle aree più esterne e meno "dense", cui compete la II classe; nel secondo caso si è invece omogeneizzato molto di più il territorio.

Si allegano di seguito alcuni stralci rappresentativi delle considerazioni di cui sopra.

Si riporta, nello specifico, lo stralcio delle nuove Zonizzazioni per i tre Comuni sopra citati; si allega inoltre il confronto fra la nuova e la vecchia Zonizzazione di Massa Lombarda, dove invece le assegnazioni sono rimaste pressoché le medesime, se non per la riperimetrazione dell'urbanizzato, che discende dalle recenti attuazioni di Piani che alla dava di stesura del primo documento di Zonizzazione ancora non erano in essere.

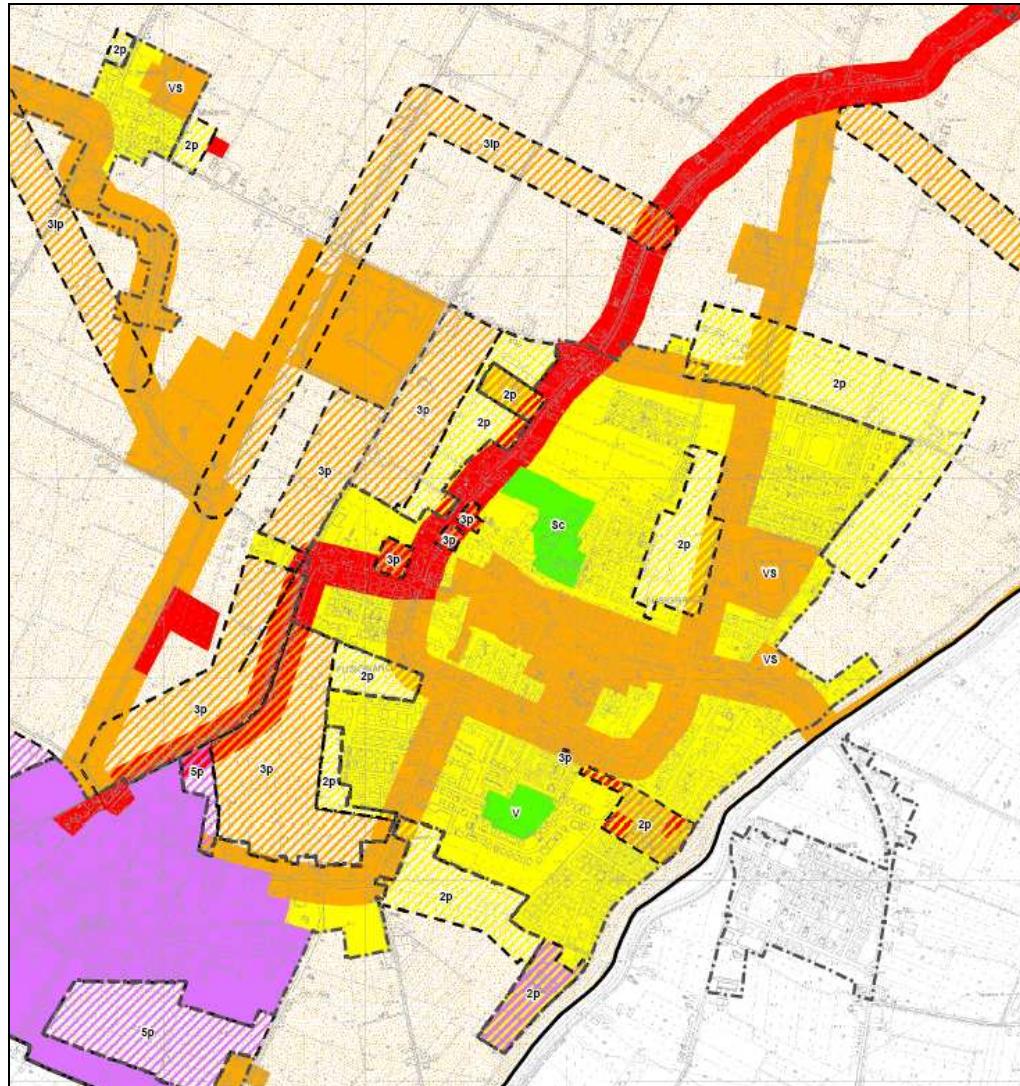


Figura 4.3.a⁶ Stralcio della nuova classificazione acustica per Fusignano.

⁶ La tavola grafica qui rappresentata potrebbero non essere totalmente coerente con quella effettivamente presentata ed adottata dagli Uffici di Piano, essendosi proceduto, nella redazione del presente documento, in parallelo ai lavori di stesura delle tavole di PSC da portare in adozione e successivamente in approvazione, previa controdeduzione delle osservazioni. In tal senso gli elaborati grafici riportati in relazione potrebbero risultare precedenti a quelli cartografati in veste definitiva e dunque non completamente coerenti.

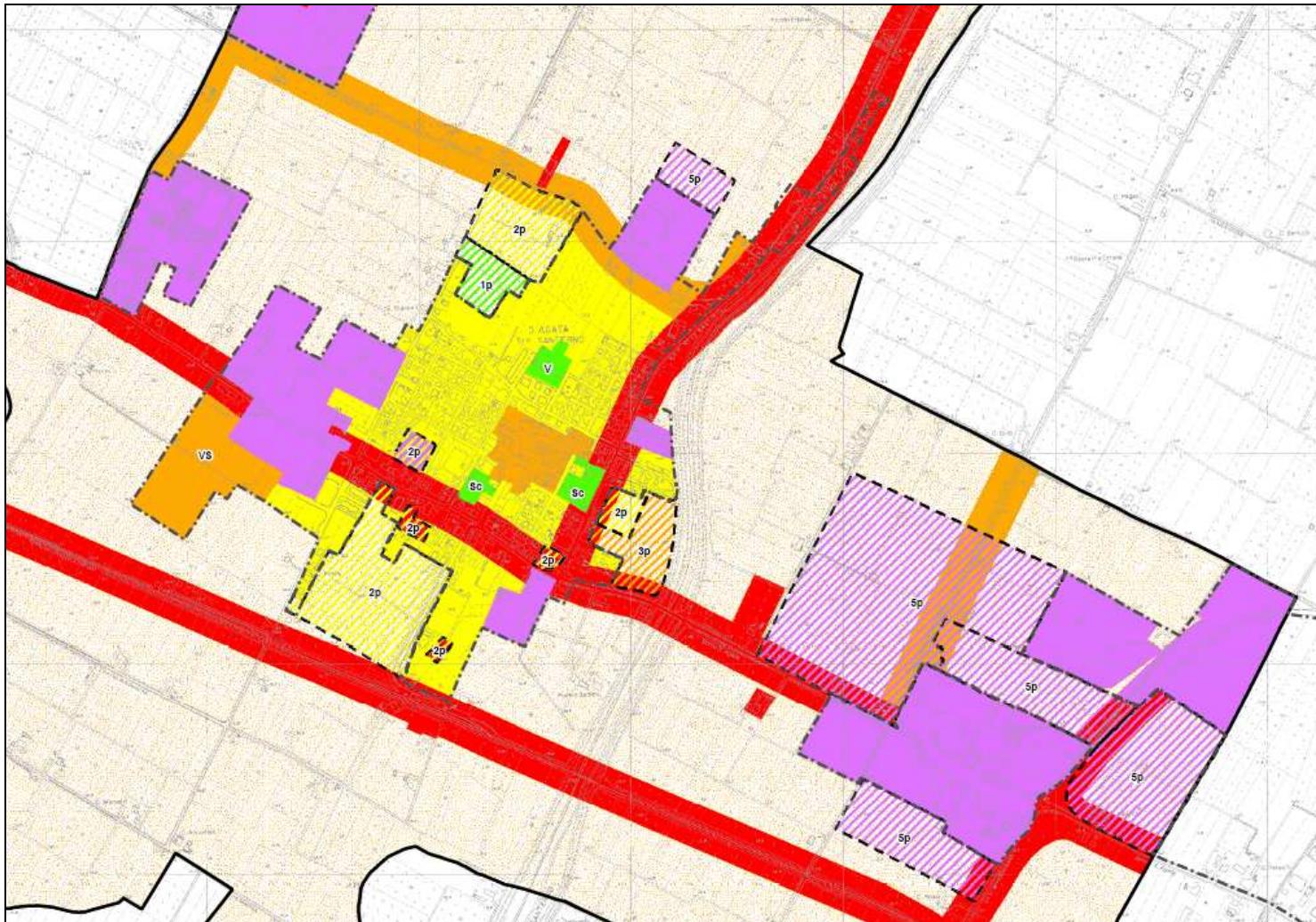


Figura 4.3.b⁷ Stralcio della nuova classificazione acustica per S. Agata.

⁷ La tavola grafica qui rappresentata potrebbero non essere totalmente coerente con quella effettivamente presentata ed adottata dagli Uffici di Piano, essendosi proceduto, nella redazione del presente documento, in parallelo ai lavori di stesura delle tavole di PSC da portare in adozione e successivamente in approvazione, previa controdeduzione delle osservazioni. In tal senso gli elaborati grafici riportati in relazione potrebbero risultare precedenti a quelli cartografati in veste definitiva e dunque non completamente coerenti.

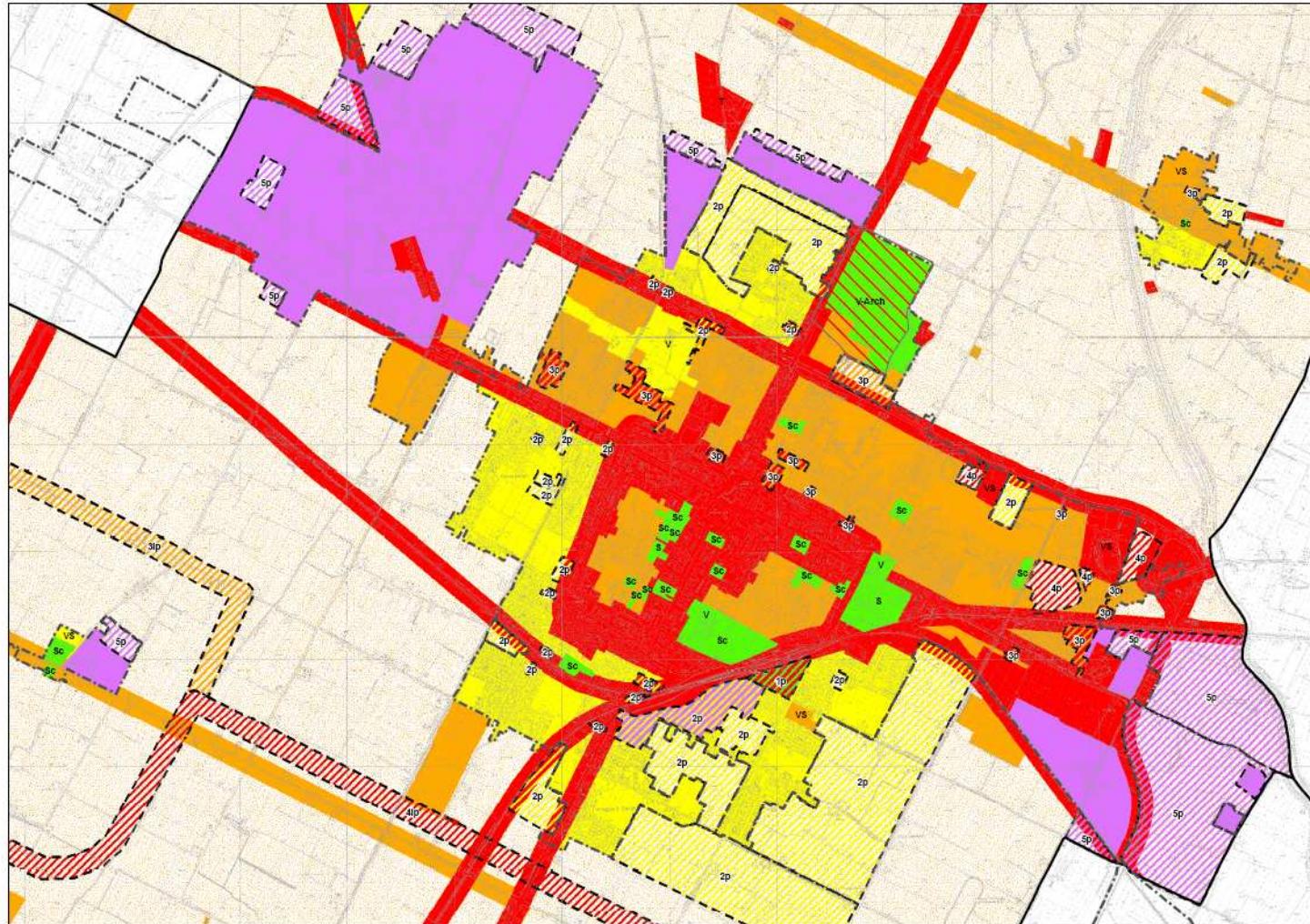


Figura 4.4.⁸ Stralcio della nuova classificazione acustica per Lugo.

⁸ La tavola grafica qui rappresentata potrebbero non essere totalmente coerente con quella effettivamente presentata ed adottata dagli Uffici di Piano, essendosi proceduto, nella redazione del presente documento, in parallelo ai lavori di stesura delle tavole di PSC da portare in adozione e successivamente in approvazione, previa controdeduzione delle osservazioni. In tal senso gli elaborati grafici riportati in relazione potrebbero risultare precedenti a quelli cartografati in veste definitiva e dunque non completamente coerenti.

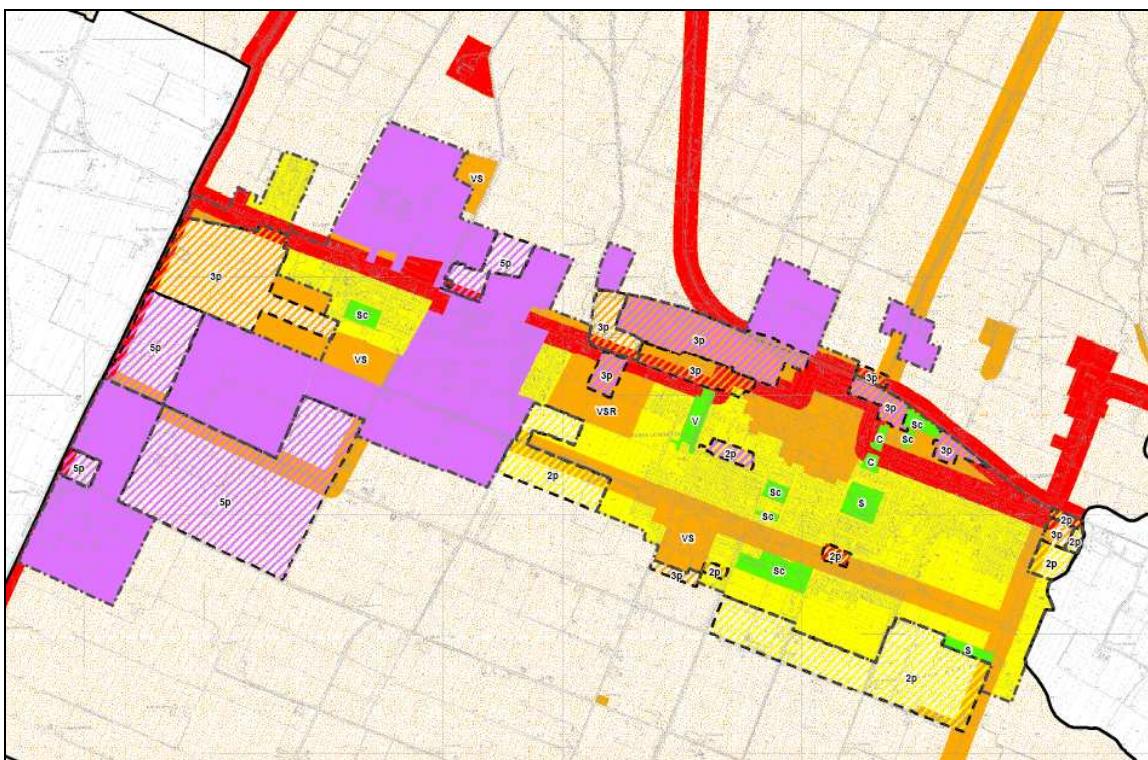
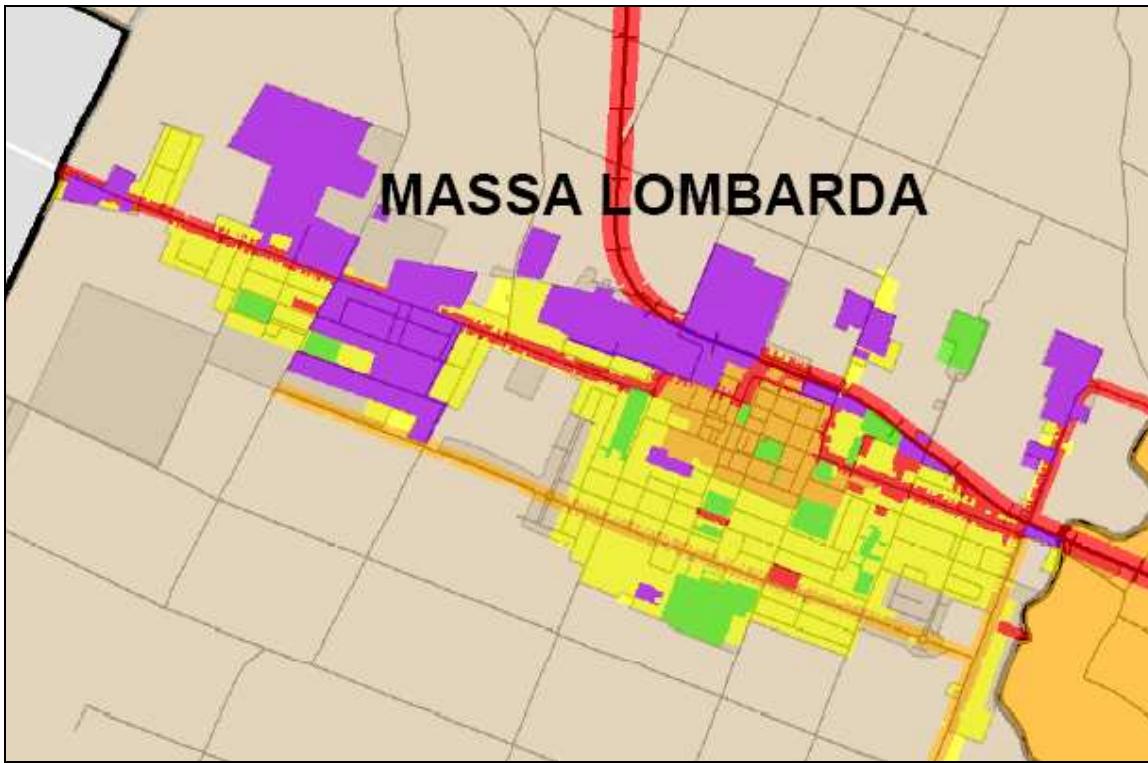


Figura 4.5. ⁹ Confronto fra nuova e vecchia zonizzazione, per il Comune di Massa Lombarda.

⁹ La tavola grafica qui rappresentata potrebbero non essere totalmente coerente con quella effettivamente presentata ed adottata dagli Uffici di Piano, essendosi proceduto, nella redazione del presente documento, in parallelo ai lavori di stesura delle tavole di PSC da portare in adozione e successivamente in approvazione, previa controdeduzione delle osservazioni. In tal senso gli elaborati grafici riportati in relazione potrebbero risultare precedenti a quelli cartografati in veste definitiva e dunque non completamente coerenti.

5. CLASSIFICAZIONE DELLE AREE O DELLE INFRASTRUTTURE DI PROGETTO

La zonizzazione dello stato di progetto è stata infine realizzata ex novo sulla base degli stati di attuazione dei diversi PRG comunali, oltre che delle previsioni di PSC.

Questo passaggio di riclassificazione è stato realizzato abbandonando completamente le classificazioni precedenti e questo per svariati motivi:

- in primo luogo perché alcuni Comuni non avevano cartografato la classificazione dello stato di progetto (es. Massa Lombarda);
- in secondo luogo perché le zonizzazioni originarie sono state tutte redatte fra il 2002 ed il 2006, e quindi in riferimento ad orizzonti temporali fra di loro disomogenei e comunque oggi non più attuali;
- in ultimo, perché ovviamente, non potevano essere ancora presenti le previsioni di PSC.

Si è pertanto operato che su questo fronte applicando, per quanto possibile, i disposti della DGR 2053/01:

- le aree che in PRG erano individuate come ambiti di progetto sono state tutte verificate in relazione all'attuale stato di attuazione dei Piani (documentazione UPA) e dove i Piani risultavano già attuati o in fase di attuazione si sono uniformati i relativi ambiti all'esistente;
- per le residue capacità edificatorie di PRG, quando non inglobate dalle previsioni di PSC, si è assegnata la classe acustica relativa al progetto (II o III, per gli ambiti residenziali; IV o V rispettivamente per il terziario ed il produttivo);
- per le previsioni di PSC, non essendo possibile, ad oggi, avere indicazioni precise in merito agli indici applicabili sui medesimi, ma soltanto in termini di destinazione d'uso dominante, si è operato assegnando la V classe, agli ambiti produttivi di progetto e la II o la III a quelli residenziali, coerentemente con l'attuale classificazione delle aree edificate limitrofe, ipotizzando che l'espansione ricalchi, in larga massima l'esistente, in termini di densità abitativa e di servizi.
- per le previsioni infrastrutturali si è invece assegnata la classe acustica di progetto, coerentemente con quella che è la funzione dell'infrastruttura (nuova strada, declassamento e potenziamento di strade esistenti).

La classificazione degli ambiti di progetto deve tuttavia essere intesa soltanto come puramente indicativa, in considerazione del fatto che, in particolare per gli ambiti di PSC, ma anche per le potenzialità residue dei PRG, sarà il Documento Previsionale di Clima o Impatto Acustico che accompagnerà il progetto, a definire correttamente la classe acustica da riassegnare all'area, in relazione all'effettiva consistenza del nuovo edificato.

6. ANALISI DEGLI ELEMENTI DI CRITICITÀ

La definitiva individuazione delle classi di appartenenza delle diverse aree è stata dedotta dal raffronto dei tematismi citati ai precedenti paragrafi.

Sulla base generale fornita dalla classificazione ISTAT si sono riportati i tematismi del PRG ed il reticolo stradale e ferroviario, con le relative fasce di pertinenza, ritagliando così le varie aree.

In particolare, la zonizzazione è scaturita dall'analisi delle reali destinazioni d'uso del territorio, nonché dalle effettive modalità di fruizione dello stesso, giungendo all'associazione di eventuali microzone di risulta a quelle confinanti.

A seguito dell'attribuzione delle classi acustiche si sono individuate, per quanto concerne l'esistente, alcune situazioni di potenziale conflitto generate dallo scarto di più di una classe acustica fra UTO confinanti. A titolo puramente esemplificativo (l'elenco non è esaustivo) si riportano di seguito le principali casistiche di riferimento¹⁰:

- le aree ospedaliere (private e/o pubbliche) di Lugo (Ospedale) e Cotignola (Casa di cura Villa Maria), entrambe assegnate alla classe 1 ed entrambe poste in fregio ad elementi infrastrutturali importanti e sicuramente caratterizzati da elevati livelli emissivi (classi 4);
- le aree scolastiche (ne troviamo a Cotignola, Lugo, Conselice, S.Agata, ecc.) poste anch'esse in fregio al reticolo infrastrutturale di classe 3 o 4;
- gli ambiti residenziali (classe II) posti in fregio alla viabilità principale, generalmente assegnata alla classe 4;
- le aree produttive di classe 5, spesso prossime ad ambiti residenziali di classe 2 o 3.

Per tali contesti si parla, come accennato poco sopra, di potenziale conflitto, alla luce di quanto indicato in normativa (L.447/94, art.4, comma 1, lett.a):

"i comuni procedono alla classificazione del proprio territorio nelle zone previste dalle vigenti disposizioni per l'applicazione dei valori di qualità di cui all'art. 2, comma 1, lettera h), stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, quando tali valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente misurato secondo i criteri

¹⁰ L'elenco riportato nel testo è per macro-categorie. Non si è scesi, al contrario, nella lettura di dettaglio delle singole aree, ritenendo necessario supportare tale valutazione specifica da opportune rilevazioni fonometriche, che definiscano la reale consistenza della situazione di criticità, altrimenti soltanto potenziale, come descritto successivamente nel testo. Ciò per non evidenziare elementi che potrebbero portare a una lettura falsata del tema.

generali stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 57 dell'8 marzo 1991.”

Come descritto però dalla stessa normativa di settore, lo scostamento di più di una classe acustica deve essere tradotto in uno scostamento in termini di livelli sonori misurati, così che i potenziali conflitti di cui sopra debbano essere di fatto verificati mediante adeguato Piano di Monitoraggio acustico, prima di inquadrarli definitivamente nelle elenco delle “Criticità acustiche” territoriali.

Analogamente, è possibile supporre che vi siano casi critici non codificabili attraverso al sola lettura della cartografia di zonizzazione, ma reali su territorio: casi in cui le classi acustiche delle aree in oggetto discostino di una sola classe, ma secondo livelli sonori impropri rispetto alle classi.

Il superamento di tali conflitti, qualora effettivamente riscontrati anche a seguito di verifiche strumentali di caratterizzazione del clima acustico del sito, potrà realizzarsi con le seguenti modalità:

- ⇒ l'attuazione di piani di risanamento che prevedano la realizzazione di opere di mitigazione su attività, infrastrutture e tessuti urbani esistenti (conflitti fra stati di fatto);
- ⇒ la scelta da parte dalla Amministrazione comunale di perseguire obiettivi di qualità anche con la modifica dei contenuti della zonizzazione urbanistica negli strumenti urbanistici comunali vigenti, o tramite la valutazione e verifica preventiva dei nuovi piani, attraverso la razionale distribuzione delle funzioni, alla idonea localizzazione delle sorgenti e delle attività rumorose, nonché dei ricettori particolarmente sensibili;
- ⇒ l'adozione di idonee misure in fase di attuazione delle previsioni urbanistiche (conflitti che coinvolgono stati di progetto).

Nella definizione della classificazione acustica riferita allo stato di progetto le singole amministrazioni comunali coinvolte dovranno infatti introdurre obiettivi di miglioramento della qualità acustica delle singole UTO quali standard di qualità ecologica ed ambientale da perseguire al fine del miglioramento della salubrità dell'ambiente urbano (Art. A-6 L. R. n. 20/2000). Tale tematica è stata affrontata in seno alla VALSAT di PSC ed esplicitata sui singoli areali.

Quanto alle azioni proponibili ai fini del risanamento (non oggetto della presente fase di lavoro, ma peculiari dei successivi momenti della pianificazione, dove possono collocarsi la Mappatura Acustica del territorio e il Piano di Risanamento del medesimo) si dovrà fare riferimento ai diversi strumenti normativi e competenze proprie dell'Amministrazione

comunale, fino a giungere ad ipotizzare degli interventi diretti quali la realizzazione di opere di mitigazione acustica, coinvolgendo, dove necessario ed a seconda delle relative responsabilità, anche gli Enti gestori delle infrastrutture di trasporto, quando non comunali (ANAS, Provincia, RFI) o le stesse aziende private presenti su territorio, quando il disturbo sia di natura produttiva.

APPENDICE

A.1. LA ZONIZZAZIONE ACUSTICA

La classificazione in zone “acustiche” del territorio comunale è il primo passo, a livello locale, verso la tutela del territorio dall’inquinamento acustico.

La zonizzazione acustica, già prevista dal DPCM 1/3/91 e ripresa dall’attuale predisposizione normativa (Legge quadro 447/95 e relativi decreti applicativi), consiste nella classificazione in 6 zone del territorio comunale: da aree particolarmente protette (classe 1) ad aree esclusivamente industriali (classe 6), attraverso aree residenziali, commerciali, ad intensa attività umana, ecc.; ad ognuna di queste classi corrispondono dei limiti di rumore, diurno e notturno.

La zonizzazione acustica è un atto tecnico-politico di governo del territorio, trattandosi di uno strumento che permette di disciplinarne l’uso e di controllare le modalità di sviluppo delle attività in esso inserite; come tale quindi deve essere inquadrato nelle linee di indirizzo politico relative allo sviluppo del territorio.

La zonizzazione acustica permette di limitare, ed in alcuni casi di prevenire, il deterioramento del territorio dal punto di vista dell’inquinamento acustico, come pure di tutelare zone particolarmente sensibili.

Poiché la zonizzazione rappresenta uno degli strumenti di pianificazione, di prevenzione e di risanamento dello sviluppo urbanistico, commerciale, artigianale e industriale, esso deve necessariamente essere coordinato con il PRG, ad oggi strumento principe nella pianificazione dello sviluppo territoriale. Pertanto, dall’entrata in vigore di tale obbligo, è indispensabile che i Comuni rendano la zonizzazione come parte integrante e fondamentale del PRG e di qualunque variante ad esso apportata. Inoltre, questi strumenti, devono essere coordinati con altri atti di regolamentazione del territorio come, per esempio, i Piani Urbani del Traffico (P.U.T.) e, laddove previsto, con il Piano dell’Energia.

A.2. INQUADRAMENTO METODOLOGICO

La classificazione acustica del territorio comunale, introdotta dall'art. 2 del D.P.C.M. 1/3/91, è definita dall'art.6 della Legge Quadro 447/95 come l'**adempimento fondamentale** da parte dei Comuni, che sono quindi obbligati a dotarsi di tale strumento, il primo introdotto in Italia per una gestione del territorio che tenga conto delle esigenze di tutela dal rumore.

Sia il D.P.C.M. 01/03/91 che il 14/11/97, attuativo dell'art.3, comma 1, lettera a, della legge quadro 447/95, suddividono il territorio in sei classi di destinazione d'uso, associando a ciascuna di esse valori limite di emissione, di immissione e di qualità.

Alle Amministrazioni Comunali è demandato il compito di individuare la predetta suddivisione all'interno del proprio territorio, seguendo gli indirizzi di classificazione predisposte dalle Regioni di appartenenza.

Mentre le classi **I**, **V**, **VI** possono essere individuate a partire dalla cartografia e dagli elaborati del P.R.G., le altre classi richiedono la definizione di alcuni parametri correlati alla presenza contemporanea di più condizioni (densità abitativa e delle attività; presenza di infrastrutture e relativa importanza).

In ambito italiano ciò è stato fatto in due modi:

- **con metodologie di tipo qualitativo** (Toscana, Lazio, Lombardia): la classificazione è ottenuta come risultato di una analisi del territorio stesso (p.e. altezza media degli edifici o volumi di traffico transitanti sulla rete viaria comunale; indici urbanistici, ecc.), sostanzialmente sulla base del P.R.G. vigente;
- **con metodologie di tipo quantitativo** (Emilia Romagna, Liguria, Veneto): la classificazione si basa sul calcolo di indici e parametri insediativi caratteristici del territorio e sulla determinazione di fasce. Per fissare tali fasce si è fatto ricorso in alcuni casi alla analisi statistica dei dati censuari (su base nazionale o regionale), calcolando diversi percentili, che corrispondono alla suddivisione in parti uguali della popolazione campionaria; la regione Emilia Romagna ha così fissato cinque intervalli di valori cui viene associato un punteggio crescente al crescere della densità (rispettivamente 1; 1,5; 2; 2,5; 3 punti per densità inferiori a 50; 75 100; 150 e maggiori di 150 abitanti per ettaro). Altre regioni (es. la Liguria) hanno invece stabilito di utilizzare l'analisi statistica dei dati censuari riferiti al solo Comune in esame, ottenendo così una migliore rispondenza alla realtà locale a scapito della uniformità delle procedure; il Veneto, ad esempio, ha previsto il ricorso a tale metodo per determinare le fasce della densità di attività commerciali espressa in superficie di vendita/numero di abitanti e la densità di attività artigianali espressa in superficie del lotto/numero di abitanti.

Con l’emanazione della Delibera n. 2053/2001 del 9/10/01 la Regione Emilia Romagna ha fornito ai comuni precise indicazioni per la applicazione dei disposti di cui alla L. 447/95 e alla L.R.15/2001, in merito al tema della classificazione acustica del territorio.

Attraverso tale delibera, la quale riprende a grandi linee i contenuti della precedente circolare dell’Assessorato alla Sanità n. 7 del 1-3-1993 (“*Classificazione dei territori comunali in zone ai sensi dell’art. 2 del D.P.C.M. 1-3-1991*”) la Regione Emilia Romagna individua alcuni criteri generali di riferimento:

- utilizzare una base cartografica il più possibile indicativa del tessuto urbano esistente e dei suoi usi reali, con riferimento alle tipologie di destinazione d’uso disciplinate dagli strumenti urbanistici;
- evitare una classificazione troppo frammentaria del territorio (ad eccezione del caso della classe I, per la quale si accetta la presenza anche di aree piccole proprio per la necessità di proteggerle dal rumore);
- accettare la possibilità che, nelle configurazioni urbanistiche esistenti, confinino aree con limiti che si discostano di più di 5 dBA, a patto di proporre in questi casi interventi di risanamento;
- disporre di dati socio-demografici il più possibile aggiornati;
- utilizzare una ripartizione territoriale significativa rispetto a quella dei dati disponibili.

Si ripropone in sintesi la metodologia da adottarsi per fornire elementi oggettivi di identificazione delle sei classi previste dal DPCM 14/11/97.

La **classe I** comprende le strutture scolastiche e sanitarie (tranne quelle inserite in edifici adibiti principalmente ad abitazione); i parchi e giardini pubblici utilizzati dalla popolazione come patrimonio verde comune (restano quindi escluse le piccole aree verdi di quartiere e il verde sportivo, per la fruizione del quale non è indispensabile la quiete); le aree di particolare interesse storico, architettonico, paesaggistico e ambientale, tra cui i parchi, le riserve naturali, le zone di interesse storico-archeologico; i piccoli centri rurali di particolare interesse e gli agglomerati rurali di antica origine.

La **classe V** comprende tutte le aree monofunzionali a carattere prevalentemente industriale, per le quali si ammette la presenza di abitazioni residenziali. La **classe VI** è attribuita ad aree con forte specializzazione funzionale a carattere esclusivamente industriale-artigianale; in tale contesto vanno ricompresi tutti gli edifici pertinenziali all’attività produttiva.

Per individuare le zone del territorio comunale da inserire nelle classi restanti, viene suggerito l’utilizzo di tre parametri di valutazione (**densità di popolazione, di esercizi**

commerciali ed assimilabili, di attività artigianali) con riferimento ad una unità territoriale di base, l'**UTO (Unità Territoriale Omogenea)**, definita secondo criteri di omogeneità per usi reali, tipologia edilizia esistente, infrastrutture per il trasporto esistenti.

L'individuazione dell'UTO secondo le definizioni di cui sopra suscita qualche perplessità, pur condividendo la motivazione di fondo secondo la quale essa rappresenta la più piccola unità per la quale si dovrebbe disporre dei dati demografici necessari.

In primo luogo le perplessità derivano dalla generale inutilizzabilità di tale riferimento territoriale, se confrontato con i dati numerici disponibili, quasi sempre riferiti alla sezione di censimento (soprattutto sulle aree extraurbane o periferiche ai centri abitati si tratta di aggregati territoriali anche di elevate dimensioni e tutt'altro che omogenei).

Ed inoltre, se nel passaggio dalla classe II alla classe IV si evidenzia, secondo i criteri di cui alla normativa di riferimento, un aumento del numero di residenti e della intensità delle attività economiche, cui corrisponde un incremento dell'importanza delle vie di comunicazione e dei relativi volumi di traffico, è vero anche che tale aumento del volume di traffico fa sentire i propri effetti su tutti gli isolati prospicienti la strada e non solo su quello che si sta esaminando.

Per l'attribuzione delle classi II, III e IV di cui al DPCM 14/11/97, occorre considerare, come già detto in precedenza, tre parametri di valutazione:

1. la **densità di popolazione**;
2. la **densità di attività commerciali**;
3. la **densità di attività produttive**.

Per la **densità di popolazione** sono state individuate cinque fasce di riferimento (rispettivamente al di sotto di 50, tra 50 e 75, tra 75 e 100, tra 100 e 150, al di sopra di 150 abitanti/ettaro), ricavate da indagini statistiche sul territorio.

A ciascuna di esse viene assegnato un punteggio (**D**): 1; 1,5; 2; 2,5; 3.

Si è proceduto analogamente per la definizione della **densità di esercizi commerciali ed assimilabili**: in questo caso sono state fissate tre fasce di riferimento: a limitata, media ed elevata densità espressa dalla superficie occupata dall'attività rispetto alla superficie totale della UTO (rispettivamente al di sotto dell'1,5%, tra l'1,5% ed il 10%, al di sopra del 10%, con punteggio crescente **C** da 1 a 3).

Il criterio adottato per quantificare la densità di esercizi commerciali e assimilabili può dare luogo ad equivoci: dall'esame delle codifiche ISTAT utilizzate per il calcolo del numero di esercizi commerciali ed assimilabili, si può notare che concorrono in uguale

misura, alla determinazione della densità, attività profondamente diverse tra loro per volume di traffico generato e rumore indotto (ad esempio di commercio al dettaglio, di commercio all'ingrosso, sale da ballo, ristoranti, ecc.).

Analogamente si può dire in riferimento al parametro da analizzare: la superficie occupata dall'attività. Una corretta interpretazione delle indicazioni di legge porterebbe ad effettuare il calcolo su di un parametro che esiste in Urbanistica: la Superficie Coperta del lotto, elemento che può essere di facile reperimento per comparti nuovi o di recente attuazione, ma pressoché inesistente sul restante territorio urbano. Il riferimento più frequente è la superficie complessiva dell'attività (dichiarata presso l'ufficio tributi comunale), ma il calcolo del parametro di cui sopra, applicato tal quale, porta inevitabilmente ad errori grossolani nel caso, per esempio, di attività che si sviluppano su più piani (l'esempio più eclatante è relativo agli alberghi, agli uffici, alle scuole, all'artigianato di servizio) o con ampie aree pertinenziali esterne, per i quali la superficie complessiva dichiarata è spesso superiore alla stessa area del lotto.

Tre intervalli di riferimento analoghi ai precedenti (anche in quanto ai problemi di applicazione) sono stati infine individuati per definire la **densità di attività artigianali**. Il parametro è di nuovo espresso come rapporto fra superficie occupata dall'attività rispetto alla superficie totale della UTO (**P**): fino allo 0,5% si assegna 1 punto; da 0,5 al 5% se ne assegnano 2; oltre al 5%, 3 punti.

Risulta quindi possibile, in seguito all'analisi dei tre parametri di cui sopra, classificare le diverse UTO che compongono l'insediamento urbano assegnando a ciascuna un punteggio ottenuto sommando i valori attribuiti ai tre parametri ($x = D+C+P$), così come indicato nella Tabella seguente:

| Punteggio | CLASSE ACUSTICA ASSEGNATA |
|-------------------|-------------------------------------|
| $x \leq 4$ | II |
| $x = 4.5$ | II o III da valutarsi caso per caso |
| $5 \leq x \leq 6$ | III |
| $x = 6.5$ | III o IV da valutarsi caso per caso |
| $x \geq 7$ | IV |

Parallelamente alla procedura sopra riportata, vengono fornite alcune indicazioni per l'attribuzione immediata alla classe **III** delle aree rurali in cui sia diffuso l'uso di macchine operatrici e alla classe **IV** degli isolati comprendenti quasi esclusivamente attività di terziario o commerciali (poli di uffici pubblici, istituti di credito, quartieri fieristici, centri commerciali, ipermercati, ecc.).

Le linee guida consigliano di procedere in seguito ad una aggregazione di isolati adiacenti, allo scopo di ridurre la frammentazione; in questa fase si potrebbero ridefinire le unità elementari sulle quali eseguire il calcolo del punteggio, contornandole con strade di quartiere e di scorrimento oppure individuandole in base a specifiche destinazioni d'uso del territorio, avvicinandosi in tal modo al criterio di omogeneità auspicato dalla direttiva regionale.

A differenza del precedente D.P.C.M. 01/03/91, che non distingueva tra loro le diverse sorgenti di rumore e vedeva il traffico veicolare solo come uno dei parametri per assegnare ad un'area la relativa classe di appartenenza, le nuove indicazioni normative portano a distinguere le aree edificate o libere dalle sedi stradali, analizzando a parte le aree definite come **prospicienti strade e ferrovie**.

In particolare, si fa riferimento alle caratteristiche geometriche delle sezioni trasversali delle strade, come indicate dalle Norme Tecniche del C.N.R.

Appartengono quindi alla classe **IV** le aree prospicienti le strade primarie e di scorrimento quali ad esempio tronchi terminali o passanti di autostrade, le tangenziali e le strade di penetrazione e di attraversamento, strade di grande comunicazione atte prevalentemente a raccogliere e distribuire il traffico di scambio fra il territorio urbano ed extraurbano, categorie riconducibili, agli attuali tipi A, B, C e D del comma 2, art. 2 D. Lgs. n. 285/92; alla classe **III** le aree prospicienti le strade di quartiere ovvero comprese solo in specifici settori dell'area urbana, categorie riconducibili agli attuali tipi E ed F del comma 2, art. 2 D. Lgs. n. 285/92; alla classe **II** le aree prospicienti le strade locali, quali ad esempio le strade interne di quartiere, adibite a traffico locale, categorie riconducibili agli attuali tipi E ed F del comma 2, art. 2 D. Lgs. n. 285/92.

Ai sensi del DPCM 14/11/1997, alle aree prospicienti le ferrovie, per un'ampiezza pari a **50 m** per lato, si assegnano la classe **IV**.

Un'importante novità portata dalla direttiva regionale, a differenza di quanto suggerito dalla precedente circolare, riguarda la **classificazione acustica dello stato di progetto** della pianificazione, ovvero di quelle parti di territorio che presentano una consistenza urbanistica e funzionale differente tra lo stato di fatto (uso reale del suolo) e l'assetto derivante dall'attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali non ancora attuate al momento della formazione della stessa.

I criteri di attribuzione delle classi acustiche, da applicarsi alle UTO di progetto, rimangono sostanzialmente immutati: l'attribuzione delle classi I, V e VI (e in alcuni casi IV) avviene per via diretta in relazione alla destinazione d'uso definita dallo strumento urbanistico.

Quanto alle classi intermedie il criterio rimane quello di calcolo del punteggio, ma applicato alla massima capacità edificatoria dei singoli lotti individuati.

L'individuazione delle zone di progetto, come da prassi, è stata realizzata in collaborazione con l'amministrazione comunale, inserendo le sole zone di progetto previste dalle varianti al PRG più recenti (dalla n.14 in avanti); le zone di progetto previste nell'ambito del PRG sono state considerate come realizzate, anche se talune non sono ancora effettivamente attuate.

Il quadro di attuazione (stato attuale) delle nuove urbanizzazioni, che ne è derivato, è costruito considerando gli interventi esistenti e quelli in fase di attivazione, anche se non ancora realizzati.

Lo scenario rappresentato risulta estremamente significativo per una previsione al breve-medio periodo visto che tutti gli interventi considerati sono presenti negli atti ufficiali dell'amministrazione comunale.

Le linee guida forniscono infine alcune prescrizioni per la cartografia di riferimento, definendone la scala **1:5000** e, in conformità alla norma UNI 9884, l'uso dei colori **verde per la classe I, giallo per la II, arancione per la III, rosso vermiglio per la IV, rosso violetto per la V e blu per la VI** (**gli stessi colori, applicati ad una campitura rigata, indicano le aree di progetto**).

A.3. LA ZONIZZAZIONE ACUSTICA IN RAPPORTO ALL'ATTUAZIONE DEL PRG O DEL PSC

La normativa acustica, a differenza della legislazione ambientale che l'ha preceduta, individua dei livelli di emissione e di esposizione al rumore che devono essere correlati alle varie forme d'uso del territorio ed ai vari ambiti urbani in quanto sottoposti a livelli di tutela differenziati.

Da qui la necessità di identificare i vari ambiti urbani acusticamente omogenei attraverso l'individuazione dei reali usi del suolo esistenti e di un coordinamento con quanto è stato programmato attraverso gli strumenti urbanistici, che rappresentano lo "strumento principe" di governo della struttura urbana (tra le competenze dei comuni alla lettera b, 1° comma dell'art. 6, L. 447/95, vi è quella del coordinamento della classificazione acustica col PRG).

Questa operazione di coordinamento è ben lungi dall'essere un'automatica trasposizione delle indicazioni contenute nello strumento urbanistico.

In primo luogo perché "le aree omogenee per classi di destinazione d'uso" dell'acustica non sono immediatamente sovrapponibili con le "zone omogenee" della normativa urbanistica nazionale e regionale.

Poi perché il clima acustico di una zona urbanisticamente omogenea è in genere pesantemente determinato, oltre che dagli usi prevalenti della zona, anche dagli elementi che la contornano, come per esempio, nel caso degli ambiti acustici vulnerabili quali la residenza, dalla presenza di una viabilità che abbia funzioni non esclusivamente di servizio per la zona attraversata, ma anche di penetrazione od attraversamento, o, ancora, dal contatto con zone omogenee che siano generatori di rumore per azione diretta o, più spesso, indiretta attraverso il traffico indotto (è il caso delle zone industriali o del terziario con forte afflusso di pubblico).

Ed infine perché è necessaria una differente valutazione delle destinazioni d'uso che tenga conto non soltanto degli effetti prodotti singolarmente (il rumore, per esempio, del ciclo produttivo di un'attività artigiana), come tradizionalmente fatto in campo urbanistico, ma anche di quelli che costituiscono una ricaduta indiretta sull'ambiente, quali il tipo di traffico indotto, in termini sia di qualità che di quantità (leggero, pesante, diurno, notturno).

Ed in più anche della densità dei diversi usi presenti, dalla cui combinazione ha origine il fenomeno della sovrapposizione degli effetti: la verifica di compatibilità di un uso con un determinato ambiente urbano non può quindi più essere limitato alla valutazione dei possibili impatti della singola destinazione presa a sé, ma deve anche comprendere la valutazione della densità raggiunta da usi con caratteristiche di impatto simili in quel particolare ambito urbano.

La zonizzazione acustica è uno strumento, per gli aspetti di propria competenza, di gestione dell'esistente, oltre che di regolazione delle trasformazioni del territorio.

Essa deve pertanto far riferimento allo stato di fatto dei vari ambiti urbani, ma deve al tempo stesso essere in grado di aggiornarsi con le potenziali ulteriori trasformazioni degli usi e della densità edilizia espresse dallo strumento urbanistico vigente, che possono riguardare le parti di città già esistenti o le aree di futura attuazione.

Tali trasformazioni, infatti, possono comportare conferme o modificazioni (in diminuzione o in aumento) del rischio di inquinamento sonoro fino a determinare delle variazioni di classe acustica, e in tal senso costituiscono potenzialmente uno dei principali strumenti per il risanamento da rumore a disposizione delle Amministrazioni.

Tutti questi elementi, se da un lato mettono in luce la complessità e la delicatezza che caratterizzerà il passaggio ad una nuova generazione di strumenti urbanistici coordinati con la classificazione acustica del territorio, dall'altro lato evidenziano come molte difficoltà discendano dal fatto che entrambi gli strumenti in questione, PRG o PSC e zonizzazione acustica, si occupano in sostanza, anche se più o meno direttamente ed in modo completo, della stessa cosa: la forma del sistema insediativo della città.

Emergono quindi due considerazioni: se da un lato la pianificazione urbanistica si costituisce come uno degli strumenti principali di attuazione del piano di risanamento acustico, fase successiva e di completamento alla realizzazione della classificazione acustica del territorio, dall'altro la fase di attuazione del PRG o del PSC non può essere disgiunta da quella di classificazione acustica, in quanto le azioni dell'una determinano necessariamente degli effetti sull'altra.

Oltre a queste considerazioni relative al ruolo che il PRG o il PSC, nelle sue fasi di redazione ed attuazione, può giocare nella prevenzione dall'inquinamento acustico, occorre prendere in considerazione anche le opportunità che possono offrire i singoli strumenti di attuazione.

L'intervento urbanistico preventivo in particolare¹¹, relativamente alle aree potenzialmente critiche, può divenire uno strumento estremamente utile al fine di realizzare una corretta zonizzazione acustica: attraverso opportune soluzioni distributive

¹¹ La stessa Legge Quadro sul rumore (L.447/95) prevede, all'art.8, l'obbligo di redazione di un'analisi di impatto acustico a corredo di diversi strumenti urbanistici, e fra questi, oltre ai potenziali recettori sensibili (scuole, ospedali e parchi), anche i Piani Particolareggiati a destinazione residenziale o mista. Analogamente a ciò, lo stesso tipo di analisi diviene obbligatoria anche a corredo dei progetti per la realizzazione di potenziali sorgenti sonore, quali le infrastrutture viarie, gli impianti per attività sportive e ricreative, i circoli privati o i pubblici esercizi ove vengano installati macchinari rumorosi, ecc.

dei volumi e delle funzioni è infatti possibile mettere in atto numerose azioni di protezione, variamente combinate fra di loro.

Si propone pertanto che tra gli obiettivi progettuali di tale tipo di intervento ve ne siano alcuni a valenza acustica volti a ricercare un'integrazione con l'intorno, esistente o di previsione, nonché l'individuazione delle condizioni di maggior tutela per le differenti funzioni da insediare, realizzando se possibile anche all'interno dell'area oggetto dell'intervento dei microambiti acusticamente differenziati. Un esempio potrebbe essere, qualora in un comparto di attuazione vi sia la possibilità di un mix di funzioni, il posizionamento delle meno vulnerabili verso la parte più esposta: con tale sistema è possibile sfruttare i volumi relativi a tali usi come barriera acustica per creare alle loro spalle ambienti particolarmente protetti dal punto di vista sonoro.

Occorre poi notare che già oggi è possibile tentare un coordinamento normativo della L. 447/95 con la legislazione urbanistica regionale, in grado di fornire un punto fermo giuridico sia per i soggetti chiamati alla redazione degli strumenti urbanistici, che per le Amministrazioni tenute ad approvarli.

La disciplina delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie, nonché gli usi consentiti del patrimonio edilizio esistente, dovranno dunque concorrere alla garanzia del rispetto dei limiti massimi di esposizione al rumore nell'ambiente esterno definiti con la zonizzazione acustica del territorio comunale.