



DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI PADOVA

CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI VIGODARZERE (provincia di Padova)



Revisione: 22 marzo 2006

Redazione:

Ing. Suman Daniele
A.R.P.A.V. – Dipartimento di Padova
Via Ospedale 22 – 35131 PADOVA
Email: dappd@arpa.veneto.it

INTRODUZIONE.....	3
RIFERIMENTI LEGISLATIVI.....	3
DEFINIZIONI E SPECIFICHE.....	4
<i>La definizione delle classi acustiche</i>	4
<i>Riassunto dei limiti previsti</i>	4
<i>Fasce di transizione tra zone adiacenti con classi non contigue</i>	6
<i>Fasce di rispetto per le infrastrutture di trasporto</i>	6
MODALITA' OPERATIVE.....	6
<i>Criteri generali</i>	6
<i>Assegnazione di un sistema di punteggio alle aree omogenee individuate</i>	6
<i>Classificazione delle infrastrutture stradali ai fini dell'assegnazione dei punteggi</i>	7
<i>Operazioni di assegnazione o variazione della classe acustica alle aree omogenee</i>	7
- Identificazione delle aree da classificare in Classe I.....	7
- Identificazione delle aree da classificare in Classe V e VI.....	7
- Classificazione a partire dal punteggio delle aree rimanenti.....	8
- - Identificazione di zone omogenee con classe III:.....	8
- Identificazione di zone omogenee con classe II:.....	8
- Identificazione di zone omogenee con classe IV:.....	8
<i>Attribuzione definitiva delle classi della proposta di zonizzazione</i>	9
Classe I.....	9
Classe II.....	9
Classe III.....	9
Classe IV.....	9
Classe V.....	9
ULTERIORI CONSIDERAZIONI.....	10
<i>Criterio del rispetto dei limiti di zone contigue</i>	10
<i>Fasce di transizione tra aree con classi non successive</i>	10
<i>Individuazione delle zone destinate alle manifestazioni pubbliche</i>	10
<i>Individuazione di realtà industriali da considerare come industrie a ciclo continuo</i>	11
<i>Fasce di rispetto dell'infrastruttura ferroviaria</i>	11
<i>Classificazione delle infrastrutture stradali ai fini della verifica del rumore</i>	12
<i>Determinazione dei limiti di rumore per il traffico stradale per le infrastrutture classificate in categoria E e F previste dal codice della strada</i>	12
<i>Individuazione delle realtà soggette a limiti più restrittivi all'interno delle fasce di pertinenza stradali e ferroviarie relativamente al rumore stradale o ferroviario</i>	13
OSSERVAZIONI SULL'UTILIZZO DELLE CARTOGRAFIE ALLEGATE AL DOCUMENTO.....	13
CONSEGUENZE ALL'APPROVAZIONE DEL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA.....	13

APPENDICE 1: Tabelle relative ai limiti e alle estensione delle fasce di pertinenza previste per le infrastrutture stradali

APPENDICE 2 – Punteggi assegnati alle aree omogenee e classe proposta

APPENDICE 3 – Effetti della classificazione acustica per le amministrazioni comunali

INTRODUZIONE

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

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

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

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

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

RIFERIMENTI LEGISLATIVI

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

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

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

Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 30 marzo 2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n.447" fornisce le indicazioni sui limiti all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali e sull'estensione delle stesse per il controllo del rumore dovuto alle sole infrastrutture viarie.

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

La Legge Regionale n°21 del 10/5/1999 "Norme in materia di inquinamento acustico" cita i criteri guida per la zonizzazione acustica forniti dalla Regione Veneto nella DGR n° 4313/93 "Criteri orientativi per le amministrazioni comunali del Veneto nella suddivisione dei rispettivi territori se-

condo le classi previste nella tab.1 allegata al DPCM 01/03/1991”, ammettendo altresì che dovranno essere rivisti in funzione delle legge quadro e dei suoi decreti applicativi.

Di interesse per la realtà del territorio comunale risulta essere Il D.P.R. n. 304 del 3 aprile 2001 “Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche, a norma dell’articolo 11 delle legge 26 novembre 1995, n.447”.

DEFINIZIONI E SPECIFICHE

La definizione delle classi acustiche

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

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, ecc.

Classe II – aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività artigianali e industriali

Classe III – aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici

Classe IV – aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e 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: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni

Classe VI – aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi

Riassunto dei limiti previsti

I limiti previsti per le classi sono:

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

I limiti previsti per i valori di rumorosità elencati sono:

Valori limite di emissione – Leq in dB(A)

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

Valori limite di immissione – Leq in dB(A)

Classi di destinazione d'uso del territorio	tempi di riferimento	
	diurno (06:00÷22:00)	notturno (22:00÷06:00)
I – aree particolarmente protette	50	40
II – aree prevalentemente residenziale	55	45
III – aree di tipo misto	60	50
IV – aree di intensa attività umana	65	55
V – aree prevalentemente industriali	70	60
VI – aree esclusivamente industriali	70	70

Valori limite di qualità – Leq in dB(A)

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

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

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

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

Fasce di transizione tra zone adiacenti con classi non contigue

Qualora due zone adiacenti abbiano classi non contigue (Es. III e V) è possibile prevedere una fascia di transizione tra le due zone, nella quale è prevista l'applicazione dei limiti assoluti della zona con classe più elevata con la finalità di ottenere un adeguamento graduale ai limiti delle due adiacenti. Tale definizione è prevista solo nella D.G.R. ma non viene considerata nei successivi atti della normativa nazionale (legge quadro).

Fasce di rispetto per le infrastrutture di trasporto

Sono previste delle fasce di pertinenza delle infrastrutture viarie dove, unicamente per la rumorosità provocata dal traffico stradale, si considerano appositi limiti ed estensione delle fasce, che dipendono dalla classificazione delle strade secondo quanto indicato dal codice della strada.

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

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

MODALITA' OPERATIVE

Criteria generali

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

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

Seguendo questi criteri il territorio è stato suddiviso in zone.

Assegnazione di un sistema di punteggio alle aree omogenee individuate

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

La rappresentatività delle aree individuate è stata verificata dai competenti uffici comunali, che hanno contribuito altresì a determinare i punteggi dei rispettivi parametri descrittivi come riportato nella tabella in allegato alla presente relazione (appendice 2).

Classificazione delle infrastrutture stradali ai fini dell'assegnazione dei punteggi

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

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

- **tratti viari a traffico intenso:**
 - Via Pontevigodarzere, Via Roma, Via Vittorio Veneto, Via Marconi, Via Villabozza, (dalla deviazione di Limena fino al centro di Tavo, S.P. 46)
 - Via Piovego, via Santa Maria di Non (da Tavo verso Santa Maria di Non)
 - Via Annibale da Bassano (deviazione per Limena S.P.46)
 - Via Villabozza (dal centro di Tavo in direzione nord, S.P.45)
 - Via Terraglione (S.P. 87)
 - Via Umberto I (S.P. 70)

- **tratti viari a traffico di scorrimento:**
 - Via Stradona;
 - Via Busiago;
 - Via Cà Zusto;
 - Via Manzoni;
 - Via Isonzo.

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

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

Operazioni di assegnazione o variazione della classe acustica alle aree omogenee

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

- Identificazione delle aree da classificare in Classe I

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

E' stata individuata un'unica zona relativa ad una porzione di territorio circostante la Certosa di Vigodarzere, delimitato in parte da via Certosa e in parte dal fiume Brenta (aree omogenee N. 10, 20, 30, 40).

- Identificazione delle aree da classificare in Classe V e VI

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

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

Viene attribuita la classe V all'area omogenea identificata dal N. 2210 corrispondente all'area artigianale sita nei pressi della frazione di Saletto in prossimità della deviazione della S.P.46 per Limena.

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

- Classificazione a partire dal punteggio delle aree rimanenti

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

I punteggi assegnati alle diverse aree omogenee sono riportati nella tabella in appendice 2 alla presente relazione.

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

- Identificazione di zone omogenee con classe III:

Conformemente agli indirizzi della DGR si è assunto che tutte le zone verdi interessate dall'utilizzo di macchine agricole siano comunque classificate in zona III; nel caso in esame la variazione è stata effettuata per le aree identificate dai n. 50, 130, 140, 160, 210, 1010, 1020, 1040, 2070, 2090, 2230, 2360, 2370, 2380, 2390, 2420, 2480, 2490, 2500, 2600, 2630, 2640 alle quali con l'utilizzo dei punteggi era stata assegnata la classe II.

Si conferma altresì l'assegnazione della classe III, già indicata con l'utilizzo dei punteggi, per le aree omogenee identificate dai n. 60, 70, 80, 90, 100, 110, 220, 230, 250, 260, 280, 310, 340, 380, 430, 450, 460, 490, 510, 530, 540, 560, 590, 690, 790, 800, 820, 830, 850, 860, 870, 880, 890, 900, 910, 920, 930, 940, 950, 960, 970, 980, 990, 1000, 1030, 1050, 1060, 1070, 1080, 1090, 2000, 2010, 2020, 2030, 2040, 2050, 2060, 2100, 2110, 2130, 2140, 2170, 2180, 2190, 2200, 2220, 2240, 2250, 2260, 2270, 2280, 2300, 2310, 2320, 2340, 2350, 2400, 2410, 2430, 2440, 2450, 2460, 2470, 2520, 2530, 2540, 2550, 2570, 2580, 2610, 2620, 2650.

- Identificazione di zone omogenee con classe II:

Si propone l'assegnazione della classe II alle aree identificate dai N. 240, 390, 400, 410, 420, 620, 640, 650, 670, 680, 740, 750, 760, 770, 780, 2080, 2150, 2160, 2510, 2560, 2590 alle quali il punteggio attribuiva una classe III in quanto ritenute corrispondenti alla descrizione di aree di tipo residenziale.

Si conferma altresì l'assegnazione della classe II all'area identificata dal N. 810, come indicato dai punteggi assegnati, in quanto limitrofa alla zona in classe I.

- Identificazione di zone omogenee con classe IV:

Si propone l'assegnazione della classe IV alle aree identificate dai N. 150, 180, 190, 270, 300, 440, 480, 500, 520, 570, 580, 700, 730 alle quali il punteggio attribuiva una classe III in quanto ritenute corrispondenti alla descrizione di aree ad intensa attività umana.

Si conferma altresì l'assegnazione della classe IV all'area identificata dal N. 120, 170, 200, 290, 320, 330, 350, 360, 370, 470, 550, 600, 610, 630, 660, 710, 720, 840, 2120, 2290 come indicato dai punteggi assegnati, in quanto limitrofa alla zona in classe I.

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

Attribuzione definitiva delle classi della proposta di zonizzazione

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

Classe I - 10, 20, 30, 40

Classe II - 240, 390, 400, 410, 420, 620, 640, 650, 670, 680, 740, 750, 760, 770, 780, 810, 2080, 2150, 2160, 2510, 2560, 2590

Classe III - 50, 60, 70, 80, 90, 100, 110, 130, 140, 160, 210, 220, 230, 250, 260, 280, 310, 340, 380, 430, 450, 460, 490, 510, 530, 540, 560, 590, 690, 790, 800, 820, 830, 850, 860, 870, 880, 890, 900, 910, 920, 930, 940, 950, 960, 970, 980, 990, 1000, 1010, 1020, 1030, 1040, 1050, 1060, 1070, 1080, 1090, 2000, 2010, 2020, 2030, 2040, 2050, 2060, 2070, 2090, 2100, 2110, 2130, 2140, 2170, 2180, 2190, 2200, 2220, 2230, 2240, 2250, 2260, 2270, 2280, 2300, 2310, 2320, 2340, 2350, 2360, 2370, 2380, 2390, 2400, 2410, 2420, 2430, 2440, 2450, 2460, 2470, 2480, 2490, 2500, 2520, 2530, 2540, 2550, 2570, 2580, 2600, 2610, 2620, 2630, 2640, 2650

Classe IV - 120, 150, 170, 180, 190, 200, 270, 290, 300, 320, 330, 350, 360, 370, 440, 470, 480, 500, 520, 550, 570, 580, 600, 610, 630, 660, 700, 710, 720, 730, 840, 2120, 2290

Classe V - 2210.

ULTERIORI CONSIDERAZIONI

Criterio del rispetto dei limiti di zone contigue

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

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

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

Fasce di transizione tra aree con classi non successive

Considerato che la presenza di fasce di transizione non è menzionata nella normativa nazionale vigente l'Amministrazione sceglie di non individuare fasce di transizione come previsti dai criteri orientativi previsti dalla citata DGR della Regione Veneto; ove ritenuto opportuno sono eventualmente previste delle aree con classe intermedia rispetto a quelle inizialmente considerate.

Quanto sopra anche al fine di evitare situazioni di possibile incertezza nella verifica dei limiti.

Viene ribadito, nel caso di adiacenza di aree con classi non consecutive, il criterio per cui risulta prioritario che i valori misurati rispettino i limiti nella zona con classe inferiore.

Individuazione delle zone destinate alle manifestazioni pubbliche

L'Amministrazione comunale ha identificato le aree individuate sulla cartina da apposita retinatura come siti per l'effettuazione di manifestazioni e spettacoli.

La regolamentazione delle stesse sarà affrontata in sede di regolamento comunale e/o mediante autorizzazioni in deroga ai limiti stabiliti, come previsto dalla L.R. 10 maggio 1999, n.21.

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

- Vigodarzere - Area comprensiva del piazzale antistante la chiesa, dell'area di proprietà della parrocchia, della zona retrostante alla chiesa comprensiva del campo sportivo, del parcheggio a questa limitrofo (l'area è utilizzata periodicamente per la sagra di Vigodarzere, per la ricorrenza della befana);
- Vigodarzere - Area relativa a Cà Zusto comprensiva della parte interessata dal municipio e dal parco pubblico;
- Vigodarzere - Area interessata dalla Certosa di Vigodarzere;
- Saletto - Area circostante la chiesa di Saletto fino ai vicini campi da gioco;

- Tavo - Area circostante la chiesa di Tavo comprensiva dell'area dei vicini campi da gioco e dell'adiacente Scuola Materna (Scuola Materna del Sacro Cuore);
- Terraglione - Area circostante la chiesa di Terraglione e sul retro della chiesa stessa;
- Saletto - parte del terreno incolto e/o agricolo situato tra la frazione di Saletto e l'ansa del fiume Brenta dove vengono svolte periodicamente manifestazioni ippiche;
- Terraglione-Vigodarzere - Area adiacente a via Busiago dove viene effettuata periodicamente la Sagra del Capitello di S. Antonio.

Individuazione di realtà industriali da considerare come industrie a ciclo continuo

- Non sono presenti realtà industriali con tali caratteristiche.

Fasce di rispetto dell'infrastruttura ferroviaria

Sono previste dalla normativa vigente delle fasce di rispetto dell'infrastruttura ferroviaria, all'interno delle quali il rumore ferroviario non è soggetto ai limiti delle zone ma a limiti specifici.

Il rumore ferroviario deve essere considerato senza il contributo di altre sorgenti sonore.

I limiti delle fasce di rispetto sono previste a 100 metri e a 250 m dalla mezzeria del binario più esterno, dal confine delle aree di manutenzione, per le infrastrutture esistenti a partire dalla validità del decreto relativo alla disciplina del rumore ferroviario.

Infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con velocità di progetto inferiore a 200 Km/h			
		Periodo Diurno	Periodo Notturno
FASCIA A	Da 0 a 100 m	70 dB(A)	60 dB(A)
FASCIA B	Da 100 a 250 m	65 dB(A)	55 dB(A)

Infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 Km/h			
		Periodo Diurno	Periodo Notturno
FASCIA	Da 0 a 250 m	65 dB(A)	55 dB(A)

All'interno delle fasce di pertinenza sono validi, inoltre i seguenti limiti particolari:

Limiti particolari (misure all'esterno)

- Per ospedali, case di cura, e case di riposo: 50 Leq diurno e 40 dB(A) Leq notturno
- Per le scuole 50 dB(A) Leq diurno

Qualora il rispetto dei limiti sopra elencati non sia comunque ottenibile devono comunque essere verificati i seguenti limiti all'interno dei locali in esame:

Limiti particolari da verificare comunque (misure all'interno)

- Per ospedali, case di cura, e case di riposo all'interno: 35 dB(A) Leq notturno
- Per le scuole all'interno 45 dB(A) Leq diurno
- Per gli altri recettori all'interno 40 dB(A) Leq notturno

Per la determinazione specifica dei limiti si rimanda al testo del D.P.R. n.459 del 18/11/1998 "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario".

Il territorio comunale risulta interessato dal passaggio della linea ferroviaria che dalla stazione di Padova prosegue in direzione Castelfranco-Bassano e dalla presenza di una stazione per la fermata dei treni.

Al momento della redazione del presente documento sono in corso i lavori di sistemazione della stazione per l'adeguamento della linea al progetto di linea metropolitana di superficie (S.F.M.R.).

Classificazione delle infrastrutture stradali ai fini della verifica del rumore

Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 30 marzo 2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n.447" fornisce le estensioni delle fasce di pertinenza relative alle infrastrutture stradali e i limiti previsti all'interno delle stesse.

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

Al momento non è disponibile una classificazione ufficiale di tutti i tratti viari.

L'amministrazione Comunale esprime l'intenzione di non affrontare l'argomento in questa sede e di rimandare la classificazione ora citata all'approvazione di un documento organico sulla mobilità del traffico nel territorio comunale.

Determinazione dei limiti di rumore per il traffico stradale per le infrastrutture classificate in categoria E e F previste dal codice della strada

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

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

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

Nell'appendice 1 sono proposte le tabelle relative ai limiti e alle estensioni delle fasce di pertinenza delle strade comprensive dei limiti stabiliti dall'autorità comunale per le categorie E e F.

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

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

Individuazione delle realtà soggette a limiti più restrittivi all'interno delle fasce di pertinenza stradali e ferroviarie relativamente al rumore stradale o ferroviario

Ai fini della verifica del rumore prodotto da infrastrutture viarie le realtà soggette a limiti particolarmente restrittivi sono indicati nel seguente elenco non esaustivo:

- Scuola materna "Sacro Cuore", v. Chiesa 18 – Tavo;
- Scuola elementare "Pio X", v. Cavino 38 – Tavo;
- Scuola elementare "Don Savio", v. Terraglione 36 – Terraglione;
- Scuola materna "L. De Gasperi", v. Terraglione 19 – Terraglione;
- Scuola elementare "G. Marconi", P.za L. da Vinci – Saletto;
- Scuola materna "Sacro Cuore", v. L. da Vinci 67 – Saletto;
- Scuola media "A. Morato", v. Ca' Zusto 6 – Vigodarzere;
- Scuola elementare "Don Bosco", P.za Martiri della Liberta' 2 – Vigodarzere;
- Scuola materna "C. Bettin", v. Roma 258 – Vigodarzere;
- Nuovo Asilo nido comunale (all'incrocio con via Busiagio e via Stradona).

Ai fini della verifica del rumore prodotto da infrastrutture ferroviarie le realtà soggette a limiti particolarmente restrittivi sono indicati nel seguente elenco non esaustivo:

- Scuola elementare "Don Savio", v. Terraglione 36 – Terraglione;
- Scuola materna "L. De Gasperi", v. Terraglione 19 – Terraglione.

OSSERVAZIONI SULL'UTILIZZO DELLE CARTOGRAFIE ALLEGATE AL DOCUMENTO

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

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

CONSEGUENZE ALL'APPROVAZIONE DEL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

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

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

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

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

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

Si riporta infine nell'appendice 3 una descrizione sintetica di quanto esplicitato nella legge quadro n.447 e di diretto interesse per l'Amministrazione Comunale.

Allegati:

- Appendice 1: tabelle relative ai limiti e alle estensione delle fasce di pertinenza previste per le infrastrutture stradali;
- Appendice 2: elenco dei punteggi assegnati alle aree omogenee;
- Appendice 3: breve introduzione alle conseguenze dell'adozione della classificazione
- 2 mappe in formato A0 con la rappresentazione dell'intero territorio comunale;
- 1 CDROM contenente i file pdf delle mappe A0 in scala 1:5000, le appendici e il testo della relazione

APPENDICE 1 – FASCE DI PERTINENZA PER INFRASTRUTTURE STRADALI - ESTENSIONI E LIMITI

STRADE ESISTENTI E ASSIMILABILI Ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti

Tipo di strada (secondo codice della strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo*		Altri ricettori	
			Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
A - autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
B – extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	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)	50	40	65	55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)	50	40	65	55
D – urbana scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (tutte le altre strade di scorrimento)	100	50	40	65	55
E – urbana di quartiere		30	50**	40**	65**	55**
F -locale		30	50**	40**	65**	55**

* per le scuole vale solo il limite diurno

** limiti stabiliti dall'Autorità Comunale

STRADE DI NUOVA REALIZZAZIONE

Tipo di strada (secondo codice della strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo*		Altri ricettori	
			Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
A - autostrada		250	50	40	65	55
B – extraurbana principale		250	50	40	65	55
C – extraurbana secondaria	C1	250	50	40	65	55
	C2	150	50	40	65	55
D – urbana scorrimento		100	50	40	65	55
E – urbana di quartiere		30	50**	40**	65**	55**
F -locale		30	50**	40**	65**	55**

* per le scuole vale solo il limite diurno

** limiti stabiliti dall'Autorità Comunale

APPENDICE 2 - CLASSIFICAZIONE ACUSTICA - COMUNE DI VIGODARZERE
ASSEGNAZIONE PUNTEGGI PER AREE OMOGENEE

N° area omogenea	Densità di popolazione	Presenza di attività commerciali e/o terziarie	Presenza di attività artigianale e/o industriale	Traffico	Classe da punteggio	Classe adottata
10	1	1	1	1	2	1
20	1	1	1	1	2	1
30	1	1	1	1	2	1
40	1	1	1	1	2	1
50	1	1	1	1	2	3
60	2	1	1	1	3	3
70	1	1	1	3	3	3
80	1	1	1	3	3	3
90	1	1	1	3	3	3
100	1	1	1	3	3	3
110	2	1	1	3	3	3
120	3	2	1	3	4	4
130	1	1	1	1	2	3
140	1	1	1	1	2	3
150	2	2	1	1	3	4
160	1	1	1	1	2	3
170	3	1	2	3	4	4
180	1	2	2	1	3	4
190	3	1	1	3	3	4
200	3	3	2	3	4	4
210	1	1	1	1	2	3
220	2	2	1	1	3	3
230	3	1	1	1	3	3
240	3	1	1	1	3	2
250	3	1	1	1	3	3
260	2	1	1	1	3	3
270	1	2	1	3	3	4
280	2	1	2	1	3	3
290	3	2	1	3	4	4
300	2	1	1	3	3	4
310	2	1	1	1	3	3
320	3	2	1	3	4	4
330	3	2	1	3	4	4
340	3	1	1	1	3	3
350	3	2	1	3	4	4
360	3	2	1	3	4	4
370	3	2	1	3	4	4
380	1	1	3	1	3	3
390	3	1	1	1	3	2
400	3	1	1	1	3	2
410	3	1	1	1	3	2
420	3	1	1	1	3	2

N° area omogenea	Densità di popolazione	Presenza di attività commerciali e/o terziarie	Presenza di attività artigianale e/o industriale	Traffico	Classe da punteggio	Classe adottata
430	1	1	3	1	3	3
440	3	1	1	3	3	4
450	1	1	1	3	3	3
460	2	2	1	3	3	3
470	3	2	1	3	4	4
480	3	1	1	3	3	4
490	3	1	1	1	3	3
500	1	2	3	1	3	4
510	3	1	1	1	3	3
520	3	1	1	1	3	4
530	3	1	1	1	3	3
540	3	1	1	1	3	3
550	2	2	2	3	4	4
560	1	1	1	3	3	3
570	3	1	1	3	3	4
580	1	1	1	3	3	4
590	3	2	1	1	3	3
600	3	2	1	3	4	4
610	3	3	1	3	4	4
620	3	1	1	1	3	2
630	3	3	1	3	4	4
640	3	1	1	1	3	2
650	3	1	1	1	3	2
660	3	3	1	3	4	4
670	3	1	1	1	3	2
680	3	1	1	1	3	2
690	3	3	1	1	3	3
700	3	1	1	1	3	4
710	3	3	1	3	4	4
720	3	3	1	3	4	4
730	3	1	1	3	3	4
740	3	1	1	2	3	2
750	3	1	1	2	3	2
760	2	1	1	1	3	2
770	3	1	1	1	3	2
780	3	1	1	1	3	2
790	1	1	1	3	3	3
800	1	1	1	3	3	3
810	1	1	1	1	2	2
820	1	1	1	2	3	3
830	2	1	1	2	3	3
840	3	2	1	3	4	4
850	2	2	1	3	3	3
860	2	1	1	1	3	3
870	3	1	1	3	3	3

N° area omogenea	Densità di popolazione	Presenza di attività commerciali e/o terziarie	Presenza di attività artigianale e/o industriale	Traffico	Classe da punteggio	Classe adottata
880	1	2	1	3	3	3
890	1	1	1	3	3	3
900	3	1	1	3	3	3
910	2	1	1	2	3	3
920	1	1	2	3	3	3
930	2	1	1	3	3	3
940	1	1	1	2	3	3
950	1	1	2	2	3	3
960	1	1	1	2	3	3
970	1	1	1	2	3	3
980	1	1	1	2	3	3
990	2	1	1	3	3	3
1000	1	1	1	3	3	3
1010	1	1	1	1	2	3
1020	1	1	1	1	2	3
1030	1	1	1	3	3	3
1040	1	1	1	1	2	3
1050	1	1	1	3	3	3
1060	1	1	1	3	3	3
1070	1	1	2	2	3	3
1080	1	1	2	3	3	3
1090	1	1	1	3	3	3
2000	1	1	1	3	3	3
2010	1	1	1	3	3	3
2020	1	1	1	3	3	3
2030	1	1	1	3	3	3
2040	1	1	1	2	3	3
2050	1	1	1	3	3	3
2060	2	1	1	3	3	3
2070	1	1	1	1	2	3
2080	3	1	1	1	3	2
2090	1	1	1	1	2	3
2100	2	2	1	3	3	3
2110	2	2	1	3	3	3
2120	2	2	2	3	4	4
2130	2	1	1	2	3	3
2140	2	2	1	3	3	3
2150	3	1	1	1	3	2
2160	3	1	1	1	3	2
2170	1	1	1	3	3	3
2180	1	1	1	3	3	3
2190	1	1	1	3	3	3
2200	2	1	1	3	3	3
2210	1	3	3	3	4	5
2220	1	2	1	3	3	3

N° area omogenea	Densità di popolazione	Presenza di attività commerciali e/o terziarie	Presenza di attività artigianale e/o industriale	Traffico	Classe da punteggio	Classe adottata
2230	1	1	1	1	2	3
2240	1	1	1	3	3	3
2250	1	1	1	3	3	3
2260	1	1	1	3	3	3
2270	2	1	1	3	3	3
2280	1	1	1	3	3	3
2290	2	2	3	3	4	4
2300	2	1	1	3	3	3
2310	1	1	1	3	3	3
2320	2	1	1	3	3	3
2340	2	1	1	3	3	3
2350	1	1	1	3	3	3
2360	1	1	1	1	2	3
2370	1	1	1	1	2	3
2380	1	1	1	1	2	3
2390	1	1	1	1	2	3
2400	1	1	1	2	3	3
2410	1	1	1	2	3	3
2420	1	1	1	1	2	3
2430	1	1	1	3	3	3
2440	1	1	1	3	3	3
2450	1	1	1	3	3	3
2460	1	1	1	3	3	3
2470	1	1	2	3	3	3
2480	1	1	1	1	2	3
2490	1	1	1	1	2	3
2500	1	1	1	1	2	3
2510	2	1	1	1	3	2
2520	2	1	2	1	3	3
2530	2	1	1	1	3	3
2540	1	1	1	3	3	3
2550	1	1	1	3	3	3
2560	2	1	1	1	3	2
2570	2	1	1	3	3	3
2580	1	1	1	3	3	3
2590	2	2	1	1	3	2
2600	1	1	1	1	2	3
2610	2	1	1	3	3	3
2620	2	2	1	3	3	3
2630	1	1	1	1	2	3
2640	1	1	1	1	2	3
2650	1	1	2	3	3	3

APPENDICE 3 – ADEMPIMENTI SUCCESSIVI ALL'APPROVAZIONE DELLA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

EFFETTI DELLA ZONIZZAZIONE ACUSTICA PER LE AMMINISTRAZIONI COMUNALI

La zonizzazione acustica costituisce uno dei passi indispensabili da compiere per realizzare la strategia d'azione della Legge Quadro. Tale atto determina conseguenze che riguardano sia l'ambito delle attività di "governo acustico" che quello di "governo urbanistico" del territorio (P.R.G.C., P.U.T., ecc.).

Nei paragrafi seguenti sono fornite alcune indicazioni generali sulle implicazioni dirette e le conseguenti azioni da svolgere una volta approvato un piano di classificazione acustica.

I compiti e gli strumenti di applicazione della classificazione acustica del territorio sono contenuti negli art. 6, 7, 8, 9 della legge quadro n.447.

Ai fini degli adempimenti di tipo amministrativo di competenza dei Comuni si riporta quanto previsto nella legge quadro all'art.6:

- comma 1, lett. b) - il coordinamento degli strumenti urbanistici già adottati con le determinazioni assunte nella classificazione acustica
- comma 1, lett. c) - adozione di piani di risanamento di cui all'art. 7
- comma 1, lett. d) - il controllo, secondo le modalità di cui all'art.4 Comma 1 lettera d del rispetto della normativa per la tutela dall'inquinamento acustico all'atto del rilascio delle concessioni edilizie relative a nuovi impianti ed infrastrutture adibiti ad attività produttive, sportive, ricreative e a postazioni di servizi commerciali polifunzionali, dei provvedimenti comunali che abilitano all'utilizzazione dei medesimi immobili ed infrastrutture, nonché dei provvedimenti di licenza o di autorizzazione all'esercizio di attività produttive.
- comma 1, lett. e) - l'adozione di regolamenti per l'attuazione della disciplina statale e regionale per la tutela dell'inquinamento acustico
- comma 1, lett. h) - l'autorizzazione anche in deroga ai limiti di cui all'art.2, comma 3, per lo svolgimento di attività temporanee e di manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico e per spettacoli a carattere temporaneo ovvero mobile, nel rispetto delle prescrizioni indicate dal comune stesso
- comma 2 - Al fine di cui al comma 1 lettera e), i comuni adeguano i regolamenti locali di igiene e sanità o di polizia municipale

Coordinamento degli strumenti urbanistici

Come recita l'art. 6 comma 1 lettera b della Legge Quadro, l'approvazione di un piano di classificazione acustica di un territorio comunale necessita del conseguente coordinamento degli strumenti urbanistici già adottati. I principali strumenti di pianificazione territoriale di competenza comunale implicati sono il P.R.G.C. ed il P.U. T.

Su cosa s'intenda per "coordinamento" in attesa di una specifica legge regionale, è possibile avanzare alcune ipotesi.

Come risulta evidente dal dettato della Legge Quadro, recepito nei principi del metodo illustrato in questa pubblicazione, la zonizzazione acustica deve tenere conto delle "preesistenti destinazioni d'uso del territorio".

Da questo deriva un'estrema interconnessione tra il P.R.G.C. e il piano di classificazione acustica. Tale nesso può determinare la necessità di operare perfezionamenti alle destinazioni d'uso del territorio in quei casi dove il "processo evolutivo" della classificazione acustica possa portare ad "incompatibilità acustico-urbanistiche".

Va notato che, seppur in via indiretta, la zonizzazione può portare a modifiche del P.R.G.C., laddove ciò rappresenti l'unica soluzione possibile per garantire il risanamento dei casi di criticità acustica. La zonizzazione quindi, assume anche una funzione di verifica e di indirizzo nelle scelte per lo strumento urbanistico generale.

Per quanto concerne i P.U.T. va osservato come essi siano in connessione ancora più stretta con la classificazione acustica del territorio comunale. Infatti, per le infrastrutture stradali si prevede (in quanto non è stato ancora promulgato lo specifico decreto previsto dalla Legge Quadro) l'inserimento di fasce di pertinenza con caratteristiche di estensione spaziale connesse alla tipologia dell'infrastruttura stessa (classificata secondo Codice della Strada).

In questo caso non si dovrebbero verificare problemi di incompatibilità e quindi le sole modifiche al P.U.T. potrebbero derivare da eventuali interventi di risanamento ambientale.

Da quanto sopra specificato appare evidente come la zonizzazione acustica debba muoversi con lo stesso passo dei "classici" strumenti di pianificazione territoriale. Il rispetto di questa condizione, estesa anche ad altri strumenti di gestione ambientale, costituisce il presupposto per garantire una migliore politica di sviluppo sostenibile del territorio.

Pratiche edilizie

La Legge Quadro introduce numerose novità nell'ambito delle procedure di prevenzione ambientale, in particolare per le pratiche relative alla realizzazione di nuovi insediamenti abitativi o lavorativi. Ai comuni, come specificato nell'art. 14 della Legge Quadro, è affidato il compito di valutare la correttezza della documentazione acustica che dovrà essere prodotta dai soggetti titolari di nuovi insediamenti residenziali o professionali (Art. 8 commi 2,3 e 4).

La documentazione acustica che i soggetti titolari devono produrre è la seguente:

Documentazione di previsione d'impatto acustico: contestualmente alle domande per il rilascio di concessioni edilizie relative a nuovi impianti ed infrastrutture adibite ad attività produttive, sportive e ricreative e a postazioni di servizi commerciali polifunzionali, od ancora delle domande dei provvedimenti comunali che abilitano alla utilizzazione dei medesimi immobili ed infrastrutture, nonché nel caso di domande di licenza o di autorizzazione all'esercizio di attività produttive.

La documentazione di impatto acustico è richiesta inoltre, se previsto dalle procedure di VIA o su richiesta specifica del Comune, nel caso di realizzazione, modifica o potenziamento delle seguenti opere:

- aeroporti, aviosuperfici, eliporti;
- strade di tipo A (autostrade), B (strade extraurbane principali), C (strade extraurbane secondarie), D (strade urbane di scorrimento), E (strade urbane di quartiere) e F (strade locali), secondo la classificazione di cui al D.Lgs. 30/4/92 n. 285, e successive modificazioni;
- discoteche;
- circoli privati e pubblici esercizi ove sono installati macchinari o impianti rumorosi;
- impianti sportivi e ricreativi;

- ferrovie ed altri sistemi di trasporto collettivo su rotaia.

E' richiesta la Valutazione previsionale di clima acustico per le aree interessate alla realizzazione delle seguenti tipologie di insediamenti:

- scuole e asili nido;
- ospedali;
- case di cura e di riposo;
- parchi pubblici urbani ed extraurbani;
- nuovi insediamenti residenziali prossimi alle opere per cui è richiesta la documentazione d'impatto acustico.

Le specifiche delle caratteristiche di questa documentazione potrebbero essere definite in dettaglio in una eventuale Legge Regionale (art. 4 comma 1 lettera l della Legge Quadro)

Monitoraggio acustico

Con l'approvazione del piano di classificazione acustica ogni porzione del territorio comunale viene ad essere dotata di specifici limiti per l'inquinamento acustico, i quali vanno a sostituire la vecchia classificazione derivante dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991.

Il rispetto di tali limiti è assicurato anche da un'attività di controllo, la quale dovrà essere svolta dalle Amministrazioni Comunali oltre che su sollecitazione della popolazione anche per mezzo di campagne di monitoraggio e di controllo programmato.

Va notato che il ruolo esercitato dal Comune dovrà essere di tipo amministrativo avvalendosi dell' A.R.P.A.V. per l'esecuzione tecnica delle attività di monitoraggio.

Come specificato nel paragrafo seguente, i Comuni assumeranno uno specifico ruolo di controllo anche in relazione alla verifica del raggiungimento degli obiettivi prefissati dai piani di risanamento acustico delle imprese.

Nei Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti la Giunta Comunale ha l'obbligo di presentare al Consiglio Comunale una relazione biennale sullo stato acustico del comune, che deve essere approvata e trasmessa alla Regione e alla Provincia di competenza.

Seppure a carattere limitato nel tempo, i Comuni potranno rilasciare autorizzazioni (anche in deroga ai valori limite) per lo svolgimento di attività temporanee e di manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico e per spettacoli a carattere temporaneo ovvero mobile.