



COMUNE DI BARBATA (PROVINCIA DI BERGAMO)

PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE VARIANTE 2012

LEGGE 26 OTTOBRE 1995, N. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico"

<i>Adottato dal Consiglio Comunale con delibera</i>	<i>n.</i>	<i>del</i>
<i>Pubblicato all'Albo Pretorio</i>	<i>dal</i>	<i>al</i>
<i>Pubblicato sul Boll. Uff. Reg. Lombardia</i>	<i>n.</i>	<i>del</i>
<i>Controdedotto alle osservazioni ed approvato dal Consiglio Comunale con delibera</i>	<i>n.</i>	<i>del</i>
<i>Pubblicato sul Boll. Uff. Reg. Lombardia</i>	<i>n.</i>	<i>del</i>
<i>Pubblicato all'Albo Pretorio</i>	<i>dal</i>	<i>al</i>

1/V Relazione Tecnica

Revisione: Dicembre 2012



Via Cavour n. 2a - 24048 Treviolo (Bg)
Tel. 035/693589 - Fax. 035/4372605
info.ecoservice@ecoservicegroup.it
Cod. Fisc. e P.I. 02232410163



UNI EN ISO 9001:2008
N. 9175.ECSV

Gruppo di lavoro:

Riggio Dott. Mauro

Tecnico competente in Acustica (L.447/95)
Reg. Lombardia D.R. n.84 del 13.01.1999

Casari P.I. Massimo

Tecnico competente in Acustica (L.447/95)
Reg. Lombardia D.R. n.2691 del 10.05.1999

INDICE

I. Premesse	1
I.1. Introduzione.....	1
I.2. Norme di riferimento.....	1
I.2.1. Il D.P.C.M. 01.03.1991	2
I.2.2. La Legge 447/95	2
I.2.3. Il D.P.C.M. 14.11.1997.....	2
I.2.4. Il D.P.R. 18.11.1998 n. 459.....	3
I.2.5. Il D.P.R. 30.03.2004 n. 142.....	3
I.2.6. La Legge Regionale 10 agosto 2001 n. 13	3
I.2.7. Le Linee Guida regionali	4
I.3. Dati di ingresso.....	4
I.4. Elaborati del Piano di Classificazione Acustica	5
II. Variante alla classificazione acustica del territorio comunale vigente	6
II.1. I criteri adottati.....	6
II.1.1. Classificazione dei centri urbani	6
II.1.2. Confini tra zone appartenenti a classi acustiche differenti – Criterio di gradualità.....	6
II.1.3. Aree limitrofe alle infrastrutture di trasporto	7
II.2. Coordinamento con la classificazione acustica dei comuni limitrofi	8
II.3. Ambiti di variante.....	10
III. Rumore da traffico veicolare	13
III.1. Classificazione delle strade secondo la normativa di riferimento per l'inquinamento acustico	13
III.2. Classificazione della rete stradale nel territorio comunale	14
Appendice A. Definizione delle classi e dei valori limite.....	17
A.1. Classi di destinazione d'uso del territorio.....	17
A.2. Valori limite	18
A.3. Infrastrutture ferroviarie	20
A.4. Infrastrutture stradali	21

I. Premesse

I.1. Introduzione

Il Comune di Barbata ha avviato nel corso dell'anno 2009 l'elaborazione del Piano di Governo del Territorio (PGT), il nuovo strumento di pianificazione che, ai sensi della L.R. 11 marzo 2005 n. 12, definisce l'assetto del territorio sostituendosi al Piano Regolatore Generale (PRG).

Nell'ambito del processo di formazione del PGT l'Amministrazione comunale ha ritenuto necessario procedere ad una revisione del Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale (PCA), redatto in ottemperanza alle disposizioni della Legge 447/95 e della Legge Regionale 13/2001 ed approvato in data 29 settembre 2004 con Deliberazione del C.C. n. 27. La revisione, proposta in forma di variante al PCA vigente, oltre ad introdurre gli adeguamenti direttamente riconducibili alle nuove previsioni del PGT, comprende l'adeguamento della classificazione acustica del territorio alla luce delle norme in materia di inquinamento acustico emanate successivamente alla sua approvazione. In particolare, si fa riferimento al D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142 relativo all'inquinamento acustico prodotto da infrastrutture stradali.

I.2. Norme di riferimento

I riferimenti fondamentali nella legislazione nazionale relativamente alla classificazione acustica sono:

- il D.P.C.M. 01.03.1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno";
- la Legge 447 del 26.10.95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico";
- il D.P.C.M. 14.11.97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore";
- il D.P.R. 18.11.98 "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 D.P.R. 30.03. 2004, n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare".

Per quanto riguarda invece la legislazione regionale, i riferimenti sono:

- la Legge Regionale 10.8.2001 n. 13 "Norme in materia di inquinamento acustico".
- la D.G.R. del 12.07.2002 n. 7/9776 "Legge quadro sull'inquinamento acustico e L.R. 10 agosto 2001, n. 13 «Norme in materia di inquinamento acustico».

Approvazione del documento «Criteri tecnici di dettaglio per la classificazione acustica del territorio comunale»»,

I.2.1. Il D.P.C.M. 01.03.1991

Il D.P.C.M. 01.03.1991 è stato il primo atto legislativo nazionale emanato allo scopo di regolamentare e ridurre questo fattore di inquinamento. Il decreto si pone nell'ottica di stabilire misure immediate ed urgenti di salvaguardia della qualità ambientale e della esposizione umana al rumore, in attesa dell'approvazione di una legge quadro in materia. In tale logica definisce limiti di accettabilità provvisori immediatamente esecutivi e limiti definitivi la cui entrata in vigore è subordinata alla classificazione del territorio in zone acustiche. Il D.P.C.M. prevede sei classi di aree definite con riferimento al contesto ed alla tipologia di urbanizzazione esistente, svincolando parzialmente la pianificazione dalle tipologie previste dai Piani Regolatori Generali. La competenza per la suddivisione del territorio in zone acustiche è assegnata al Comune che la definisce sulla base di una adeguata istruttoria. La classificazione acustica del territorio comunale si presenta come un vero e proprio strumento di pianificazione sulla cui base definire o revisionare i possibili utilizzi del territorio fino a prevedere interventi di risanamento laddove i limiti non fossero rispettati. Appare perciò scontato che in fase di elaborazione o revisione degli strumenti urbanistici generali si attui una contemporanea classificazione acustica in modo da armonizzare gli obiettivi dei due strumenti.

I.2.2. La Legge 447/95

La Legge 447/95 si pone come strumento di inquadramento generale delle problematiche relative all'inquinamento acustico. Obiettivo della legge è stabilire dei principi generali in materia, definire un quadro di competenze e di responsabilità e in quest'ambito individuare i soggetti cui demandare l'emanazione degli strumenti attuativi. Nella legge non si trovano pertanto limiti, definizioni o disposizioni di carattere tecnico. Viene invece riproposta la necessità di provvedere (sempre a cura dei Comuni), alla classificazione del territorio in zone acustiche, e viene per la prima volta chiaramente individuato il carattere fondamentale dei piani di risanamento, cui viene dedicato un intero articolo della legge.

I.2.3. Il D.P.C.M. 14.11.1997

Il D.P.C.M. 14.11.97 è uno dei decreti attuativi della legge quadro, e si sostituisce in buona parte al precedente D.P.C.M. 1.3.91, rafforzandone alcuni contenuti e definendo per la prima volta i valori dei limiti definiti dalla legge quadro. Viene confermata la precedente definizione delle sei classi in cui suddividere il territorio, ma se in regime di D.P.C.M. 1.3.91 ad ogni classe era associata una sola coppia di "limiti di esposizione" (rispettivamente relativi al periodo diurno e a quello notturno), con il D.P.C.M. 14.11.97 ad ogni zona corrispondono quattro coppie di valori. Due di queste coppie afferiscono alla disciplina delle sorgenti sonore ("valori limite di emissione" e "valori limite assoluti di immissione") e due sono significative invece ai fini della pianificazione delle azioni di risanamento ("valori di attenzione" e "valori di qualità")

I.2.4. Il D.P.R. 18.11.1998 n. 459

Un secondo provvedimento attuativo della legge quadro è il D.P.R. 18.11.98 n. 459. Il decreto stabilisce le norme per la prevenzione ed il contenimento dell'inquinamento da rumore avente origine dall'esercizio delle ferrovie e delle linee metropolitane di superficie, con esclusione delle tramvie e delle funicolari. L'articolo 2 stabilisce che per tali infrastrutture non si applicano le disposizioni del D.P.C.M. 14.11.97 riguardanti i valori limite di emissione, i valori di attenzione e i valori di qualità. L'articolo 3 del decreto definisce per tali infrastrutture una fascia di pertinenza di 250 metri per ciascun lato; per le infrastrutture con velocità di progetto inferiore a 200 Km/h tale fascia è ulteriormente suddivisa in due parti denominate fascia A (i primi 100 metri) e B (dai 100 ai 250 metri). All'interno delle fasce di pertinenza vengono stabiliti dei valori limite di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura che sostituiscono quelli derivanti dalla classificazione acustica del territorio (stabiliti dal D.P.C.M. 14.11.97), che mantengono invece la loro validità all'esterno delle fasce.

I.2.5. Il D.P.R. 30.03.2004 n. 142

Il decreto stabilisce le disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare delle infrastrutture stradali esistenti e di nuova realizzazione, a norma dell'art.11 della L.447/95.

L'articolo 2 stabilisce che per tali infrastrutture non si applicano le disposizioni del D.P.C.M. 14.11.97 riguardanti i valori limite di emissione, i valori di attenzione e i valori di qualità.

L'articolo 3 del decreto definisce per tali infrastrutture fasce territoriali di pertinenza acustica. All'interno delle fasce di pertinenza vengono stabiliti dei valori limite di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura che sostituiscono quelli derivanti dalla classificazione acustica del territorio (stabiliti dal D.P.C.M. 14.11.97). Per la definizione dell'estensione delle fasce di pertinenza e dei valori limite, le infrastrutture stradali vengono distinte in base alla classificazione stabilita dal D. Lgs. 285/92 (Codice della strada), con ulteriori suddivisioni in "sottotipi a fini acustici" ai sensi del D.M. 5.11.01, delle norme CNR 1980 e delle direttive PUT.

I.2.6. La Legge Regionale 10 agosto 2001 n. 13

In attuazione della Legge 447/95 la Regione Lombardia ha approvato la Legge Regionale 10.8.2001 n. 13 "*Norme in materia di inquinamento acustico*".

Il comma 3 dell'articolo 2 prevede che la Giunta Regionale definisca entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge i criteri tecnici di dettaglio per la redazione della classificazione acustica (si veda il paragrafo successivo). Alcuni di questi criteri vengono comunque già anticipati nello stesso comma; in particolare, in accordo con l'articolo 4, comma 1, lettera a) della Legge 447/95, si stabilisce il divieto di contatto tra aree (anche appartenenti a comuni differenti) con valori limite che si discostano di oltre 5 dB. È tuttavia consentito, nel caso di aree già urbanizzate e qualora non sia possibile rispettare

questo criterio a causa di preesistenti destinazioni d'uso, il contatto tra aree con valori limite che si discostano di 10 dB; in tal caso però il comune deve adottare, contestualmente alla classificazione acustica, un piano di risanamento ai sensi dell'articolo 4 della Legge 447/95 per le aree interessate.

La Legge definisce poi le procedure per l'approvazione della classificazione acustica da parte dei comuni, perfezionando l'impianto suggerito con le Linee Guida del 1993.

I.2.7. Le Linee Guida regionali

L'articolo 4 del D.P.C.M. 1.3.91 faceva obbligo alle Regioni, prima di un suo parziale annullamento da parte della Corte Costituzionale (sentenza n.517 del 30.12.91), di emanare direttive per la predisposizione da parte dei Comuni dei piani di risanamento. Alcune regioni hanno giustamente fatto precedere a tali direttive delle "linee guida" con l'intenzione di omogeneizzare i criteri della classificazione sui territori regionali; anche la Regione Lombardia si è mossa in tale direzione attivando uno specifico gruppo di lavoro che ha concluso l'elaborazione delle indicazioni contenute nella circolare Regionale del 30.7.1993 n. 37034 "Linee guida per la zonizzazione acustica del territorio comunale".

In seguito, la Legge Quadro 447/95 ha esplicitamente incluso tra le competenze assegnate alle Regioni quella di stabilire i criteri in base ai quali i comuni effettuano la classificazione acustica del territorio. Tale compito è stato assolto dalla Regione Lombardia nella Legge Regionale 13/2001 e con la Delibera della Giunta Regionale del 12.07.2002 n. 7/9776, con la quale è stato approvato il documento "Criteri tecnici di dettaglio per la classificazione acustica del territorio comunale", che va a sostituire le Linee Guida del 1993.

Le nuove Linee Guida riprendono in parte i contenuti già proposti dalla precedente versione, tenendo conto anche dell'evoluzione del quadro normativo sopravvenute. In generale, le Linee Guida non stabiliscono criteri di classificazione particolarmente rigidi, lasciando in buona sostanza ancora ampi margini decisionali ai comuni; non mancano inoltre, a nostro avviso, incertezze e contraddizioni, anche gravi, ad esempio riguardo la classificazione delle aree comprese nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture di comunicazione.

I.3. Dati di ingresso

Le informazioni e gli elementi di valutazione necessari per l'elaborazione della variante al PCA sono stati ricavati, in primo luogo, dall'analisi della documentazione fornita dal Comune relativamente alle previsioni urbanistiche del Piano di Governo del Territorio in fase di predisposizione. Per lo stato di fatto il quadro di riferimento degli strumenti di pianificazione comprende, ovviamente, il PCA vigente (approvato dal Comune di Barbata con D.C.C. n. 27 del 29.09.2004) e il Piano Regolatore Generale vigente (approvato con

DCC n. 40693 del 23/12/1998 e successive varianti 1), nonché i PCA approvati dai comuni contermini.

Ove necessario, le precisazioni e gli approfondimenti relativi alla documentazione sopra citata, nonché le ulteriori informazioni ritenute necessarie, sono state direttamente acquisite i colloqui avvenuti nel corso degli incontri concordati con i responsabili degli uffici comunali competenti e/o con gli amministratori comunali, nonché con i professionisti incaricati dall'Amministrazione comunale per la redazione del Piano di Governo del Territorio.

I.4. Elaborati del Piano di Classificazione Acustica

La Variante 2012 del PCA comprende la seguente documentazione:

- a) Elaborato n. 1/V: Relazione tecnica (il presente documento) contenente tra l'altro:
- precisazioni ed integrazioni, riferite alle caratteristiche specifiche del territorio, rispetto a quanto riportato nella normativa nazionale e regionale di riferimento;
 - elenco degli ambiti di variante;
 - la classificazione della rete stradale sul territorio comunale, l'estensione delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali ed i relativi limiti di emissione stabiliti dal D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142;
- b) Elaborato n. 2/V: Norme tecniche di attuazione;
- c) Elaborati grafici:
- Tavola n. 1/V: mappa a scala 1:5000 del territorio comunale, riportante la suddivisione in zone acustiche vigente con identificazione degli ambiti di variante.
 - Tavola n. 2/V: mappa a scala 1:5000 del territorio comunale, riportante la nuova suddivisione in zone acustiche, nonché la delimitazione delle fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali, al fine di recepire le nuove disposizioni introdotte dal D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante da traffico veicolare".;
 - Tavola n. 3/V: mappa a scala 1:2000 del centro edificato, riportante la nuova suddivisione in zone acustiche;

Per quanto riguarda i documenti del PCA vigente, mantengono la loro validità:

- la Relazione Tecnica (elaborato n. 1), per tutto quanto non modificato dalla Variante
- la Tavola n. 3 ("Punti di misura") che identifica le posizioni di misura utilizzate per le rilevazioni fonometriche effettuate nel 2003 nell'ambito della predisposizione del primo PCA.

La nuova documentazione sostituisce invece completamente le Norme di Attuazione (elaborato n. 2) e le tavole n. 1, n. 2 e n. 3 del PCA vigente.

¹ Delibere C.C. n. 11275 del 25/11/2002, n. 41 del 25/11/2005, n. 16 del 27/06/2001, n. 3 del 08/01/2003, n. 4 del 08/01/2003, n. 25 del 16/09/2003, n. 17 del 24/05/2004, n. 43 del 27/09/2006

II. Variante alla classificazione acustica del territorio comunale vigente

II.1. I criteri adottati

La modifica della classificazione in zone acustiche del territorio comunale viene attuata mantenendo i criteri generali adottati per la redazione del PCA vigente, solo in parte adeguati per tenere conto della disposizioni normative successive alla data di approvazione del piano. Si richiamano di seguito alcuni passaggi della Relazione Tecnica del PCA vigente – opportunamente integrati ove necessario – che illustrano i suddetti criteri generali.

II.1.1. Classificazione dei centri urbani

Le Linee Guida Regionali del 2002 suggeriscono l'utilizzo di alcuni parametri di valutazione per la definizione delle Classi (II, III o IV) da assegnare alle aree urbane. Tali parametri e le rispettive classificazioni sono:

- la tipologia e l'intensità del traffico (locale, di attraversamento, intenso);
- la densità di attività commerciali e servizi (limitata presenza, presenza, elevata presenza);
- la densità di attività artigianali e industriali (assenza, limitata presenza, presenza);
- la presenza o meno di infrastrutture di trasporto (strade di grande comunicazione, linee ferroviarie, aree portuali);
- la densità della popolazione (bassa, media, alta).

Le Linee Guida definiscono anche un metodo per stabilire la classe da attribuire in base all'analisi dei parametri valutativi; non viene però definito un criterio analitico per definire i valori dei singoli parametri. La procedura indicata è stata perciò applicata sulla base di stime soggettive dei parametri di valutazione, derivate dalle informazioni disponibili e dai sopralluoghi effettuati e sempre come elemento di supporto al processo di classificazione piuttosto che come metodo sistematico di assegnazione delle classi.

II.1.2. Confini tra zone appartenenti a classi acustiche differenti – Criterio di gradualità

La legge quadro Legge 447/95 stabilisce (art. 4) che le regioni definiscano con legge i criteri in base ai quali i comuni effettuano la zonizzazione del territorio per la definizione dei valori di qualità "stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, quando tali valori si discostano in misura superiore a 5 dB(A) di livello sonoro equivalente". Nel seguito indicheremo tale principio come "criterio di gradualità".

Lo stesso articolo stabilisce anche che “Qualora nell’individuazione delle aree nelle zone già urbanizzate non sia possibile rispettare tale vincolo a causa di preesistenti destinazioni d’uso, si prevede l’adozione dei piani di risanamento di cui all’articolo 7.”

La Legge Regionale 13/2001 si conforma pienamente alle indicazioni della Legge Quadro, aggiungendo che – sempre limitatamente ai casi in cui le preesistenti destinazioni d’uso di aree già urbanizzate non consentano di rispettare il criterio di gradualità – è ammesso solo il contatto diretto di aree i cui limiti si discostino sino a 10 dB, e che in tal caso il comune ha l’obbligo di adottare, contestualmente alla classificazione acustica, un piano di risanamento acustico per le aree coinvolte.

Secondo tali disposizioni, la classificazione delle aree urbanizzate deve quindi essere orientata al perseguimento del rispetto del criterio di gradualità. A tal fine, qualora i confini tra le zone acustiche omogenee ipotizzate inizialmente in base alla distribuzione esistente delle attività sul territorio non rispettassero il criterio di gradualità, si è valutata la possibilità di ridurre l’estensione di una o di entrambe le zone in contrasto, creando una o più fasce (indicate come “fasce di transizione”) assegnate alle classi intermedie sebbene tale classificazione non corrisponda pienamente all’effettivo contesto territoriale. In alternativa, qualora tale soluzione non fosse praticabile (ad esempio per mancanza di spazio), si è valutata la possibilità di modificare la classe ipotizzata per le zone in contrasto.

II.1.3. Aree limitrofe alle infrastrutture di trasporto

I criteri di classificazione di queste aree sono stati oggetto di un’attenta valutazione alla luce delle disposizioni della Legge Regionale 13/2001 e delle Linee Guida regionali. L’articolo 2 della Legge Regionale, anticipando alcune delle indicazioni relative ai criteri di classificazione che sarebbero dovuti essere poi indicati in dettaglio dalle linee guida regionali, stabilisce che “non possono essere comprese in classe inferiore alla IV le aree che si trovino all’interno delle zone di rispetto B dell’intorno aeroportuale e, per le distanze inferiori a cento metri, le aree che si trovino all’interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali o ferroviarie di grande comunicazione”

Questa disposizione appare in realtà in contrasto con l’impostazione generale che emerge dalla lettura dei decreti attuativi della Legge Quadro emanati dallo Stato, e confermata anche dalle linee guida dell’Agenzia Nazionale per la Protezione dell’Ambiente (ANPA), in cui le fasce di pertinenza delle infrastrutture dei trasporti dovrebbero servire a definire i limiti entro cui tali infrastrutture si considerano “a parte” rispetto alle altre sorgenti, dovendo rispettare limiti stabiliti con un criterio diverso rispetto al resto del territorio. In altri termini, si hanno due livelli distinti di classificazione: la classificazione delle aree adiacenti le infrastrutture dei trasporti dovrebbe prescindere dalla loro presenza, in quanto tali sorgenti rispondono ad una gestione separata. Questa impostazione si giustifica con la volontà di evitare che la presenza delle infrastrutture determini un beneficio ingiustificato per le altre sorgenti fisse, in termini di limiti assoluti più elevati, rispetto a quanto si sarebbe stabilito in loro assenza.

Le Linee Guida regionali non hanno risolto i dubbi sollevati dalla Legge Regionale, aumentando piuttosto la confusione a causa della presenza di palesi contraddizioni interne. Infatti, se al punto 2 si afferma che all'interno delle fasce di pertinenza si ha un "doppio regime di limiti" – cioè: quello derivante dalla zonizzazione acustica comunale (per tutte le sorgenti diverse dalle infrastrutture di trasporto) e quello derivante dai decreti statali che regolano appunto le immissioni prodotte dalle infrastrutture – ai successivi punti 2.1, 2.2 e 2.3 vengono nuovamente dettati criteri di classificazione specifici per le aree poste in vicinanza delle infrastrutture. Ad esempio, il punto 2.2 ribadisce l'obbligo di assegnare la classe IV per tutte le aree entro i cento metri dalle linee ferroviarie di grande comunicazione; al punto 2.3 si richiede l'assegnazione della classe IV per le aree interne alle zone di rispetto degli impianti aeroportuali, e addirittura "alle aree poste nella zona B di rispetto aeroportuale si deve attribuire preferenzialmente la classe V" (aree prevalentemente industriali!).

Le incertezze e le perplessità derivanti da quanto sopra richiamato non rivestono particolare importanza ai fini delle scelte da attuare per il comune di Barbata. Infatti, in primo luogo, sul territorio di Barbata non vi sono infrastrutture aeroportuali o ferroviarie, né parti del territorio ricadono entro aree di pertinenza di infrastrutture di questo tipo. Inoltre, per quanto riguarda la viabilità, non si presentano condizioni particolarmente critiche: non vi sono strade di grande comunicazione che attraversano il territorio comunale, ed i flussi di traffico più rilevanti riguardano la S.S. n. 11, il cui tracciato di fatto non interessa quasi l'abitato. Per la classificazione acustica di questa strada è stata definita una fascia di Classe IV, che si estende in pratica solo alle aree agricole a lato della strada, senza interessare l'abitato. Tale soluzione è analoga alla classificazione stabilita per le aree corrispondenti dal comune di Antegnate.

Per le strade di attraversamento dell'abitato l'entità e la composizione dei flussi di traffico non appare sufficiente a giustificare la creazione di fasce di classe III nelle aree adiacenti, che vengono quindi classificate semplicemente in base alla loro destinazione d'uso, prescindendo dalla presenza della strada.

II.2. Coordinamento con la classificazione acustica dei comuni limitrofi

Il Comune di Barbata confina (a partire da nord, in senso orario) con i comuni di Covo, Antegnate, Fontanella, Casaletto di Sopra, Camisano e Isso. Come previsto dalla legislazione nazionale e regionale, anche la classificazione acustica delle aree del territorio appartenenti a comuni confinanti deve rispettare il criterio di gradualità. A tal fine, si è proceduto alla verifica dei PCA approvati dai comuni confinanti nonché degli insediamenti esistenti nelle aree adiacenti al confine comunale e/o delle previsioni urbanistiche relative a tali aree.

Nel 2004, al momento dell'approvazione del PCA vigente, solo i comuni di Antegnate² e Fontanella³ avevano approvato un PCA del proprio territorio. La classificazione delle aree di confine con questi due comuni non aveva presentato particolari difficoltà, ma per rispettare il criterio di gradualità era stato necessario introdurre una fascia di transizione di classe IV lungo il perimetro della zona industriale (assegnata alla Classe V) che si sviluppa nel comune di Antegnate a sud della S.S. n. 11.

Ad oggi, la situazione si è parzialmente modificata rispetto al 2004, essendo stati approvati anche i PCA dei Comuni di Covo⁴, di Casaletto di Sopra⁵ e di Camisano⁶. Il Comune di Isso non ha invece ancora approvato un proprio PCA. I PCA dei Comuni di Antegnate e di Fontanella non hanno subito modifiche o aggiornamenti.

Per quanto riguarda i PCA di Covo, di Casaletto di Sopra e di Camisano, tutte le aree confinanti con il Comune di Barbata sono a destinazione d'uso agricola e sono state assegnate a zone omogenee di classe III. Tale classificazione è perfettamente compatibile con quella stabilita dal vigente PCA di Barbata.

In definitiva, non è stato necessario alcun intervento particolare per garantire il rispetto del criterio di gradualità con i comuni contermini, pertanto, la classificazione delle aree lungo il confine comunale è rimasta invariata rispetto al PCA vigente.

La figura 1 illustra la situazione aggiornata dello stato di classificazione acustica dei comuni confinanti.

² D.C.C. n. 22 del 19.02.2004

³ D.C.C. n. 35 del 3.6.2003

⁴ D.C.C. n. 11 del 4.4.2012

⁵ D.C.C. n. 6 del 28.2.2006

⁶ D.C.C. n. 18 del 20.06.2005

II.3. Ambiti di variante

La suddivisione del territorio comunale in zone acustiche omogenee già stabilita dal PCA vigente viene modificata, per le motivazioni richiamate nelle premesse e sulla base dei criteri illustrati ai capitoli precedenti, per le sole aree ricadenti negli ambiti territoriali di seguito specificati ed enumerati. La tavola 1/V riporta l'identificazione grafica e la perimetrazione delle aree oggetto di variante.

Ambito di variante n. 1
<u>Identificazione area</u>
Aree di nuova espansione artigianale / produttiva (A.T.P. n. 1)
<u>PCA vigente</u>
Classi IV - III
<u>PCA di variante</u>
Classe V (zona produttiva) Classe IV (fascia di transizione – larghezza 50 metri)
<u>Precisazioni / criteri specifici</u>
La modifica accoglie le previsioni urbanistiche del nuovo P.G.T., che indica una ampia area di espansione produttiva a sud della zona industriale esistente. La classificazione delle nuove aree produttive si conforma però solo parzialmente a quella della zona industriale esistente, poiché la vicinanza con le aree di espansione residenziale (ambito di variante n. 2) impone la presenza di fasce di transizione per armonizzare il passaggio tra le zone produttive (Classe V) e le zone residenziali (Classe II)

Ambito di variante n. 2
<u>Identificazione area</u>
Aree di nuova espansione residenziale (A.T.R. n. 2 e n. 3) Aree del P.L. di Via Po Aree di verde privato ad est di Via Fontane e a nord di Via Po
<u>PCA vigente</u>
Classe III
<u>PCA di variante</u>
Classe II
<u>Precisazioni / criteri specifici</u>
La modifica accoglie le previsioni urbanistiche del nuovo P.G.T., che prefigurano una decisa espansione degli insediamenti residenziali ad ovest dell'attuale centro abitato

Ambito di variante n. 3

Identificazione area

Aree di nuova espansione residenziale (A.T.R. n. 4)
Area non edificata ad est di Via Leopardi e a nord del centro sociale

PCA vigente

Classe III

PCA di variante

Classe II

Precisazioni / criteri specifici

La modifica accoglie le previsioni urbanistiche del nuovo P.G.T., che identifica un nuovo ambito di espansione residenziale ad est dell'attuale centro abitato. La piccola area ad est di Via Leopardi, già classificate dal precedente P.R.G. come zone per attrezzature pubbliche o ad uso pubblico, vengono integrate nella zona acustica di classe II per una maggiore uniformità con il contesto circostante.

Ambito di variante n. 4

Identificazione area

Aree di nuova espansione residenziale (A.T.R. n. 1)
Aree edificate di Via Foscolo
Aree adiacenti ad ovest a Via V. Veneto, fino ad una distanza di circa 30 metri dalla strada

PCA vigente

Classi IV - III

PCA di variante

Classe III (Via Vittorio Veneto ed aree prospicienti ad ovest)
Classe II (aree residenziali)

Precisazioni / criteri specifici

La nuova zona di espansione residenziale (A.T.R. n. 1) prevista dal nuovo P.G.T., proseguendo uno sviluppo già avviato con l'attuazione del P.L. "I Gelsi", conferma definitivamente la vocazione residenziale delle aree adiacenti ad est a Via Vittorio Veneto, per le quali è quindi opportuno identificare una zona da assegnare alla Classe II. Per garantire il rispetto del criterio di gradualità si rende così necessario modificare anche la classificazione delle aree prospicienti ad ovest Via Vittorio Veneto.

Ambito di variante n. 5

Identificazione area

Area a verde adiacente a nord-est alla Cascina Casaleggi

PCA vigente

Classe II

PCA di variante

Classe III

Precisazioni / criteri specifici

L'area era già classificata dal P.R.G. come "zona agricola e di salvaguardia degli insediamenti residenziali". Il nuovo P.G.T. non modifica tale destinazione.

Ambito di variante n. 6

Identificazione area

Area della ex scuola materna, tra Via Po, Largo Papa Luciani e Via Venier

PCA vigente

Classe I

PCA di variante

Classe II

Precisazioni / criteri specifici

Dal 2006 l'edificio esistente non è più utilizzato per attività didattica e si prevede per l'area una nuova destinazione ad uso residenziale.

III. Rumore da traffico veicolare

III.1. Classificazione delle strade secondo la normativa di riferimento per l'inquinamento acustico

Secondo il nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285/92 e successive modifiche) le infrastrutture stradali sono classificate, in base alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, in sei tipi, identificati dalle caratteristiche minime di seguito riportate (Titolo I, Art. 2):

Tabella III.1

Tipo A – Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione..
Tipo B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.
Tipo C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
Tipo D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.
Tipo E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.
Tipo F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 (articolo 2 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285) non facente parte degli altri tipi di strade.

La declaratoria delle sei classi di destinazione d'uso del territorio (Tabella A del D.P.C.M. 14.11.97) include il traffico veicolare tra gli elementi caratterizzanti le aree appartenenti alle diverse classi. A tal fine, tuttavia, non si ricorre alla classificazione delle strade attuata dal Codice della Strada, distinguendo invece tra:

- strade di grande comunicazione (nella definizione della Classe IV)
- strade ad intenso traffico veicolare (nella definizione della Classe IV)
- strade con traffico locale o di attraversamento (nella definizione della Classe III)
- strade con traffico locale (nella definizione della Classe II)

Quindi, il D.P.C.M. 14.11.97 considera una classificazione di tipo gerarchico e funzionale delle strade, senza peraltro fornire una definizione precisa delle quattro tipologie citate.

Anche le linee guida regionali citano più volte il traffico veicolare come elemento da considerare ai fini della caratterizzazione delle diverse aree territoriali. In esse si fa riferimento sia alle categorie citate dal D.P.C.M. 14.11.97 sia alla classificazione stabilita dal Codice della Strada. Viene data una prima definizione delle categorie individuate dal D.P.C.M. 14.11.97 ed in alcuni casi viene indicata una corrispondenza con le tipologie del Codice della Strada: tipo D per le strade ad intenso traffico veicolare, tipi A, B e D per le strade di grande comunicazione. Resta però qualche difficoltà interpretativa nello stabilire una corrispondenza tra i due sistemi di classificazione per le strade con traffico locale e per le strade con traffico di attraversamento.

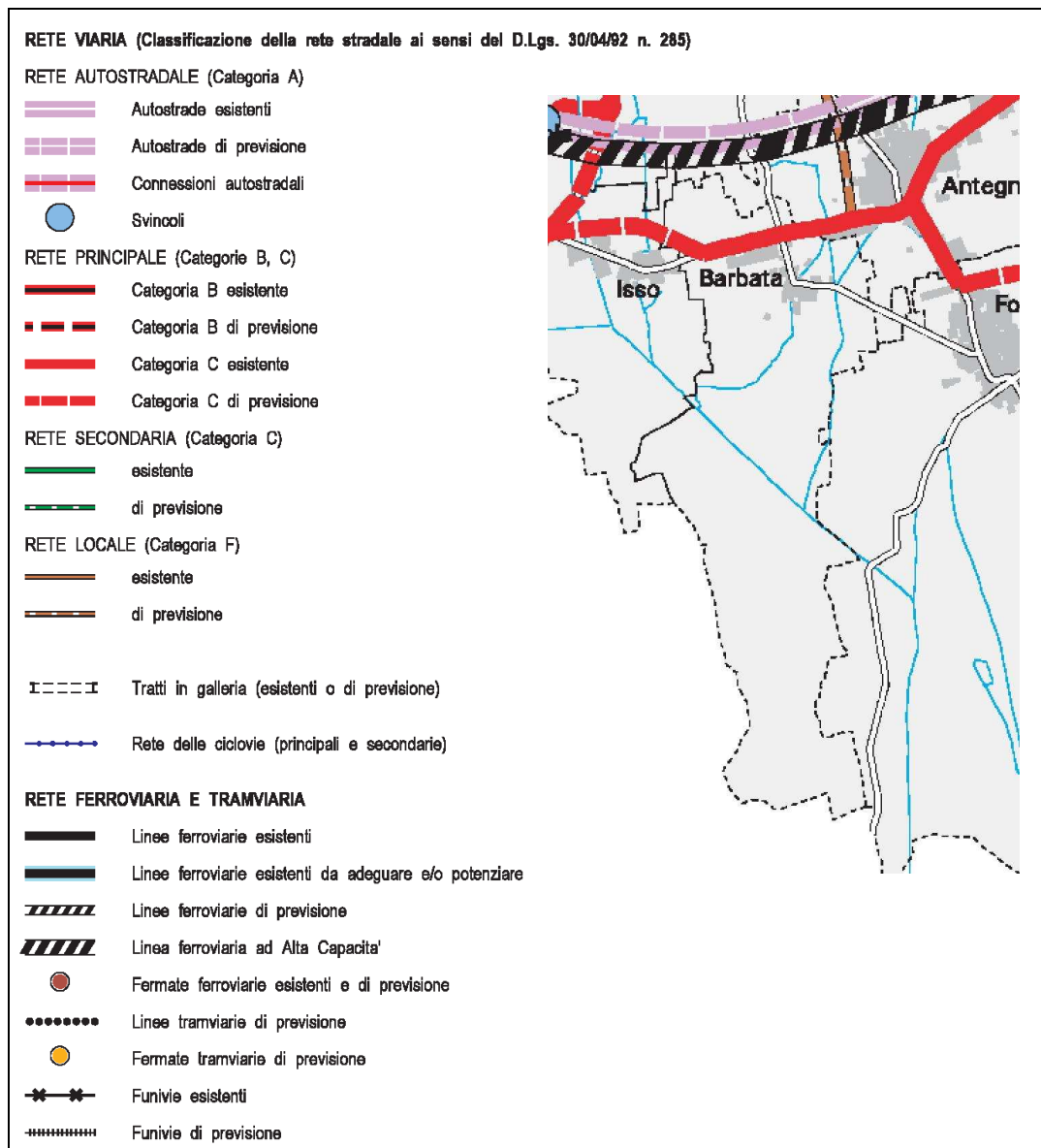
Infine, il D.P.R. 30.03.2004 n. 142, che definisce le ampiezze delle fasce di pertinenza nonché i valori limite in esse vigenti, distingue le strade solo in base alla classificazione del Codice della Strada, ma suddivide ulteriormente le strade di tipo C e D in “sottotipi a fini acustici”, facendo riferimento al D.M. 5.11.01, alle norme CNR 1980 e alle direttive PUT. Va ricordato che il D.P.R. disciplina solo ed esclusivamente il rumore prodotto dal traffico veicolare entro le fasce di pertinenza, indipendentemente dal contesto in cui sono inserite le infrastrutture. Esso non influenza quindi direttamente la classificazione acustica generale del territorio che si fonda invece sui criteri indicati dal D.P.C.M. 14.11.97 e dalle linee guida regionali.

III.2. Classificazione della rete stradale nel territorio comunale

Come si evince da quanto richiamato al punto precedente, la disciplina dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare è stabilita dal D.P.R. 142/2004. L'individuazione – ai sensi del D.P.R. - delle fasce di pertinenza acustica per le strade costituenti la rete viaria del territorio comunale presuppone la loro classificazione secondo le categorie indicate dallo stesso D.P.R. (tabelle A.7 e A.8 riportate in appendice), che a sua volta richiama:

- il “Codice della Strada” (D. Lgs. 30.4.1992 n. 285 e successive integrazioni);
- il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 6752 del 5.11.2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- le “Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane” pubblicate in Bollettino Ufficiale del CNR n. 78 del 28.7.1980;
- le “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici, (Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 1995).

Nel caso specifico del Comune di Barbata non sono disponibili documenti attestanti la classificazione dell'intera rete stradale nelle categorie stabilite dal codice della strada. Per le infrastrutture di competenza sovracomunale, alcune indicazioni sono state ricavate dagli elaborati del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bergamo (PTCP) (tavola E3 "Infrastrutture per la mobilità – Tavola n. 3, Quadro integrato delle reti e dei sistemi tavola d'insieme"), di cui si riporta qui un estratto.



Per le strade restanti, la classificazione è stata ipotizzata sulla base delle caratteristiche geometriche e funzionali previste secondo le definizioni contenute negli atti indicati dal D.P.R. 142/2004 (sopra citati).

Da rilevare che questa fase è stata in effetti facilitata dal fatto che l'ampiezza delle fasce ed i valori limite stabiliti dal D.P.R. 142/2004 risultano di fatto gli stessi per diverse categorie di strade (nel caso specifico, ciò si verifica per le strade di categoria E ed F). In tal modo non è indispensabile definire con esattezza il tipo di strada, essendo sufficiente stabilire a quale "gruppo" di tipologie essa poteva essere ricondotta.

La suddivisione della rete stradale di Barbata può quindi essere riassunta come segue:

Strade di tipo A:

- nessuna

Strade di tipo B:

- nessuna

Strade di tipo C:

- Strada Provinciale ex S.S. n. 11 "Padana Superiore"

Strade di tipo D:

- nessuna

Strade di tipo E:

- nessuna

Strade di tipo F:

- Strada Provinciale n. 104 (Via V. Veneto, Via per Covo, Via Fontanella)
- tutte le restanti strade

La classificazione della rete stradale determina poi automaticamente, secondo quanto stabilito dal D.P.R. 30.03.2004 n. 142, la definizione delle fasce di pertinenza acustica, che sono state riportate graficamente nelle tavola n. 2/V. Si noti che, per semplicità di lettura, la tavola non riporta graficamente la delimitazione delle fasce di pertinenza delle strade locali (tipo E ed F), la cui larghezza è stabilita in 30 metri per lato e nelle quali i limiti di immissione sono coincidenti con quelli della classificazione acustica generale del territorio. Pertanto, in definitiva, l'unica infrastruttura per la quale sono state individuate graficamente le fasce di pertinenza acustica definite dal D.P.R. 142/2004 è la ex S.S. n. 11 "Padana Superiore".

Appendice A.

Definizione delle classi e dei valori limite

A.1. Classi di destinazione d'uso del territorio

Si riporta di seguito la declaratoria delle sei classi acustiche di suddivisione del territorio nazionale, definite nel D.P.C.M.1.3.91 e confermate nel D.P.C.M. 14.11.97

Tabella A.1

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

A.2. Valori limite

Nella legge quadro 447/95 vengono poi definiti i seguenti valori:

- A) *valori limite di emissione*: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa;
- B) *valori limite di immissione*: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori;
- C) *valori di attenzione*: il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente;
- D) *valori di qualità*: i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla presente legge.

Il D.P.C.M. 14.11.97 quantifica infine per ciascuna classe i valori definiti dalla legge quadro come segue:

Tabella A.2
Valori limite di emissione (L_{eq} in dB(A)) - Tabella B del D.P.C.M. 14.11.97

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno	Notturmo
I - Aree particolarmente protette	45	35
II - Aree prevalentemente residenziali	50	40
III - Aree di tipo misto	55	45
IV - Aree di intensa attività umana	60	50
V - Aree prevalentemente industriali	65	55
VI - Aree esclusivamente industriali	65	65

Tabella A.3

Valori limite assoluti di immissione (L_{eq} in dB(A)) - Tabella C del D.P.C.M. 14.11.97

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno	Notturmo
I - Aree particolarmente protette	50	40
II - Aree prevalentemente residenziali	55	45
III - Aree di tipo misto	60	50
IV - Aree di intensa attività umana	65	55
V - Aree prevalentemente industriali	70	60
VI - Aree esclusivamente industriali	70	70

Tabella A.4

Valori di qualità (L_{eq} in dB(A)) - Tabella D del D.P.C.M. 14.11.97

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno	Notturmo
I - Aree particolarmente protette	47	37
II - Aree prevalentemente residenziali	52	42
III - Aree di tipo misto	57	47
IV - Aree di intensa attività umana	62	52
V - Aree prevalentemente industriali	67	57
VI - Aree esclusivamente industriali	70	70

Tabella A.5

Valori di attenzione (L_{eq} in dB(A))

Classi di destinazione d'uso del territorio	Se riferiti ad un'ora		Se riferiti all'intero periodo di riferimento	
	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
I - Aree particolarmente protette	60	45	50	40
II - Aree prevalentemente residenziali	65	50	55	45
III - Aree di tipo misto	70	55	60	50
IV - Aree di intensa attività umana	75	60	65	55
V - Aree prevalentemente industriali	80	65	70	60
VI - Aree esclusivamente industriali	80	75	70	70

A.3. Infrastrutture ferroviarie

La regolamentazione delle emissioni sonore derivanti dal traffico ferroviario è stabilita dal D.P.R. 18.11.1998, n. 459.

Tabella A.6
Valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dalle infrastrutture ferroviarie (L_{eq} in dB(A)) – Articolo 5 del D.P.R. 18.11.98

Ricettori	Tempi di riferimento	
	Diurno	Notturmo
Scuole, ospedali, case di cura e case di riposo, all'interno della fascia di pertinenza (per le scuole vale solo il limite diurno)	50	40
Altri ricettori, all'interno della fascia "A" di pertinenza	70	60
Altri ricettori, all'interno della fascia "B" di pertinenza	65	55

Il limiti devono essere verificati ad un metro dalla facciata degli edifici in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione e dei ricettori.

All'esterno delle fasce di pertinenza valgono invece gli usuali limiti derivanti dalla classificazione acustica del territorio.

Il comma 3 dell'articolo 5 prevede che qualora i valori riportati nella precedente tabella o (al di fuori delle fasce di pertinenza) i valori stabiliti dalla tabella C del D.P.C.M. 14.11.1997 non siano tecnicamente conseguibili ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzi l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti (da verificare al centro delle stanze con finestre chiuse):

- 35 dB(A) in periodo di riferimento notturno per ospedali, case di riposo e case di cura;
- 40 dB(A) in periodo di riferimento notturno per gli altri ricettori;
- 45 dB(A) in periodo di riferimento diurno per le scuole.

A.4. Infrastrutture stradali

La regolamentazione delle emissioni sonore derivanti dal traffico ferroviario è stabilita dal D.P.R. 30.03.2004, n. 142.

Tabella A.7 - Limiti di immissione per infrastrutture stradali esistenti, L_{eq} in dB(A) - (articolo 5, D.P.R. 142/2004)

Tipo di Strada (secondo Codice della strada)	Sottotipi ai fini acustici (secondo norme Cnr 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica m	Scuole*, ospedali, case di riposo		Altri ricettori	
			Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
A autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C extraurbana secondaria	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV Cnr 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb (tutte le strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D urbana di scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al Dpcm in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6 comma 1, lettera a) della legge n. 447 del 1995			
F - Locale		30				

* per le scuole vale solo il limite diurno

**Tabella A.8 - Limiti di immissione per infrastrutture stradali di nuova realizzazione,
 L_{eq} in dB(A) - (articolo 4, D.P.R. 142/2004)**

Tipo di Strada (secondo Codice della strada)	Sottotipi ai fini acustici (secondo DM 6/11/01)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica m	Scuole*, ospedali, case di riposo		Altri ricettori	
			Diurno	Notturno	Diurno	Notturno
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 di scorrimento		100	50	40	65	55
E urbana di quartiere		30	Definiti dai Comuni nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al Dpcm in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6 comma 1, lettera a) della legge n. 447 del 1995			
F Locale		30				

* per le scuole vale solo il limite diurno

Il limiti devono essere verificati ad un metro dalla facciata degli edifici in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione e dei ricettori.

All'esterno delle fasce di pertinenza valgono invece gli usuali limiti derivanti dalla classificazione acustica del territorio.

L'articolo 6 prevede che qualora i valori riportati nelle tabelle II.8 e II.9 o (al di fuori delle fasce di pertinenza) i valori stabiliti dalla tabella C del D.P.C.M. 14.11.1997 non siano tecnicamente conseguibili ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzi l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti (da verificare al centro delle stanze con finestre chiuse):

- 35 dB(A) in periodo di riferimento notturno per ospedali, case di riposo e case di cura;
- 40 dB(A) in periodo di riferimento notturno per gli altri ricettori;
- 45 dB(A) in periodo di riferimento diurno per le scuole.