

REGIONE VENETO

COMUNE DI ORSAGO

Provincia di Treviso - CAP 31010

Cod. Fisc. n°82001370269 - Part. IVA n° 01224160265

UFFICIO TECNICO

tel. 0438/991328 - Fax 0438/992270

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE
LEGGE 26 Ottobre 1995, n°447 –

“Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi
e nell’ambiente esterno”

RELAZIONE TECNICA

La presente relazione illustra il clima acustico del territorio comunale alla luce delle nuove normative tecniche elaborate dallo Stato, utilizzando il monitoraggio acustico effettuato dall'A.R.P.A.V. nei mesi di aprile, maggio, giugno e luglio 2001 e tenendo conto delle destinazioni urbanistiche del territorio comunale e dei piani di zonizzazione dei comuni limitrofi.

La zonizzazione territoriale in ambiti acustici omogenei è il risultato dell'applicazione a livello cartografico dei concetti acustici disposti dal D.P.C.M. del 01.03.1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno", dalla D.G.R. del 21.09.1993 n°4313 "Criteri orientativi per le Amministrazioni Comunali del Veneto nella suddivisione dei rispettivi territori secondo le classi previste nella tab.1 allegata al D.P.C.M. del 01.03.1991, dalla Legge n°447 del 26.10.1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", dal D.P.C.M. del 14.11.1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" e dalla Legge Regionale n°21 del 10.05.1999 "Norme in materia di inquinamento acustico", adeguati ai rilievi fonometrici effettuati dall'ARPAV in specifici punti del territorio comunale.

L'intervento di monitoraggio ambientale con misurazione del rumore, svolto dall'A.R.P.A.V., è stato effettuato per verificarne l'entità presente in alcuni punti del territorio comunale, ritenuti tra i più significativi. La loro individuazione è stata fatta sulla base di particolari caratteristiche ambientali che tengono conto:

- nelle zone considerate urbanisticamente ad uso residenziale, della presenza di una infrastruttura viaria interessata da un sostenuto traffico veicolare locale e di attraversamento (punto 1,2,3,7);
- nelle zone considerate urbanisticamente ad uso residenziale, della vicinanza di aree rientranti in zona prettamente industriale (punto 10);
- nelle zone considerate urbanisticamente ad uso residenziale, della presenza di un'attività di autotrasporti (punto 9);
- nella zona di tipo misto, della vicinanza dell'attività ad uso produttivo di tipo vinicolo con proprio impianto depurativo delle acque reflue (punto 4);
- dell'incidenza dell'impianto industriale a ciclo continuo della TI.FI.TESS, ricadente all'interno dell'area considerata in fascia VI e posta in prossimità di una classe III (punto 5);
- dell'incidenza del traffico ferroviario nella fascia A di pertinenza stabilita dal DPR n°459/98 (punto 6);

- dell'incidenza della vicinanza di una infrastruttura viaria, interessata da un sostenuto traffico veicolare locale e di attraversamento, all'area scolastica (punto 8);

- dell'incidenza dell'intenso traffico veicolare dell'infrastruttura viaria Strada Statale n°13.

Questo monitoraggio fonometrico ha evidenziato che la maggior responsabilità del disturbo da rumore nell'ambiente va imputata al traffico stradale e da quello ferroviario.

Viene considerato, inoltre, il passaggio dell'asse autostradale A 28 nella parte meridionale del territorio comunale, il quale vincolerà una fascia del territorio a destinazione rurale a rientrare in fascia acustica IV.

Anche se di minore entità non sono però da sottovalutare completamente anche gli altri fattori di disturbo dati dalle attività agricole di importanza modesta o infine, durante le ore notturne, dallo strepito di qualche animale domestico.

Le misurazioni fonometriche, svolte nel periodo estivo nei mesi di maggio, giugno e luglio, sono state segnate anche dal rumore dovuto dalle precipitazioni meteorologiche di tipo temporalesco, in assenza di ventosità eccessiva. Le stesse, qui allegate, vengono considerate parte integrante e sostanziale di questo piano di zonizzazione.

Utilizzazione generale del territorio

Il Comune di Orsago è attraversato da due importanti arterie di collegamento in direzione est-ovest, una di tipo stradale, l'altra ferroviaria, che suddividono il territorio sostanzialmente in tre zone di diversa estensione e molto diverse sia in termini di attività artigianali che di quelle residenziali presenti.

La parte a nord della Strada Statale n°13 Pontebbana presenta una situazione urbanistica mista, con piccole aziende artigianali di varie dimensioni, una piccola zona industriale al confine con il Comune di Cordignano e nuclei abitati di natura residenziale a bassa densità abitativa.

La parte compresa tra la Strada Statale n°13 e l'infrastruttura ferroviaria, della linea Venezia-Udine, vede concentrate quasi tutte le attività del Comune, partendo dalle zone industriali dislocate lungo le maggiori arterie stradali (Strada Statale n°13 e Strada Provinciale n°160 "dei Palù" ad est sul confine con il Comune di Cordignano) e da un'ampia area residenziale ad media densità di popolazione con presenza di limitate attività commerciali a servizio delle abitazioni e degli uffici. Quest'ultima area risulta attraversata longitudinalmente da un significativo asse viario di connessione urbana (Strada Provinciale n°43) che permette il

collegamento viario tra il Comune di Cordignano e quello di Gaiarine attraversando il territorio di Orsago.

Il territorio sito oltre la linea ferroviaria succitata presenta caratteristiche prettamente agricole con nuclei abitati di natura residenziale a bassa densità residenziale localizzati prevalentemente lungo gli assi viari. Questa zona sarà presto interessata dall'attraversamento, sempre in direzione est-ovest, dell'autostrada A 28 che suddividerà il territorio meridionale, caratterizzato dall'estensivo uso agricolo, in un'ulteriore parte.

Criteria metodici per l'inserimento delle fasce di transizione

In riferimento ai criteri orientativi della D.G.R. n°4313 del 21.09.1993 si ritiene di adottare sui confini tra aree, con limiti massimi di livello sonoro diversi, il rispetto dei limiti relativi alla classe inferiore, salvo nel caso del confine tra aree inserite in classe V della nuova zona industriale ad est del Comune e le aree agricole circostanti di classe III, nonché quella della "DORIA" e le aree agricole adiacenti.

Per queste va considerata una fascia di transizione di 50 ml.

In considerazione della presenza di una sufficiente superficie a destinazione agricola, a ridosso delle tre zone industriali, delimitate rispettivamente:

- la prima dalla strada provinciale n°160 ad est e in parte dalla linea ferroviaria a sud;
- la seconda (l'area industriale della "DORIA") dalla strada statale n.13 "Pontebbana" a nord e dal torrente "Gravon" ad ovest;
- la terza dalla strada comunale Via Barre (Via Piave per Cordignano) a nord e ad ovest;

la fascia di transizione tra la classe V e la III° è stata prevista all'esterno della zona di classe superiore.

Si propone inoltre, nella prima zona industriale, in prossimità dei confini con il limitrofo Comune di Cordignano individuato dalla strada Provinciale n. 160 "dei Palù", di assegnare una fascia di transizione di 50 ml. di classe IV internamente alla stessa area al fine di cercare di salvaguardare l'inferiore clima acustico del Comune confinante.

Si valuta inoltre di assegnare dei livelli limite di rumorosità, in funzione della distanza, in modo da consentire il graduale passaggio del disturbo acustico da quella della zona di classe superiore a quella di classe inferiore e di porre un limite massimo notturno nelle fasce di transizione di 60 dB(A) al perimetro delle abitazioni eventualmente ivi esistenti.

Considerate le zone industriali del vicino Comune di Cordignano, poste a confine con il territorio, ad uso agricolo e residenziale a bassa densità, del Comune di Orsago, si ritiene

opportuno, nell'ottica di proteggere il clima acustico di dette aree, non prevedere una fascia di transizione e di invitare piuttosto il suddetto Comune limitrofo a valutare una possibile variazione del proprio piano di zonizzazione acustica vigente in conformità a quanto qui fissato. E' necessario inoltre considerare, vista l'importanza viaria della Strada Provinciale n. 43 all'interno del centro urbano compreso tra la linea ferroviaria e la Strada Statale n. 13 "Pontebbana" che ne determina la sua classificazione in zona IV, un'altra fascia di transizione di ml. 50,00 con emissioni sonore rientranti nella classe III e derivanti prevalentemente dalla circolazione degli autoveicoli e dall'esercizio delle attività commerciali, per consentire un graduale passaggio alla vicina zona II (residenziale).

Classificazione delle fasce di rispetto della rete viabilistica extraurbana e urbana

I D.P.C.M. 01/03/1991 e 14/11/1997 non classificano una zona ma individuano il sistema viabilistico come uno degli elementi che concorrono a definire le caratteristiche di un'area per la sua classificazione.

L'esistenza degli assi urbani a traffico elevato di grande e media comunicazione come la statale Pontebbana, le Provinciali n°43, n°160 e l'autostrada A 28, rende necessario prevedere, per queste zone, una fascia di rispetto sugli assi viari citati, di 50 metri per parte lungo la statale n°13, di 25 metri lungo la Provinciale n° 160 da ambo le parti per la Provinciale n° 43 e una fascia di 60 metri per parte dell'asse autostradale, già in fase di costruzione.

Il tratto della Provinciale n°43, transitante tra la strada statale n° 13 e la linea ferroviaria all'interno del centro urbano, come le altre strade sono state considerate integranti all'area di appartenenza.

Classificazione delle aree agricole

La tutela dell'inquinamento acustico esterna e di conseguenza i limiti indicati dalla zonizzazione non si applicano alle aree agricole, boschive, destinate a pascolo e/o improduttive, qualora l'inquinamento acustico sia prodotto da attività agricole e forestali non industriali con carattere di temporaneità.

Le aree agricole, boschive ed improduttive nel caso di presenza di attività diverse da quelle di natura agricola e/o forestale non industriali e temporanee sono da considerare di tipo misto e con i limiti posti dalla classe III.

Analogamente, alcuni piccoli insediamenti abitativi, in considerazione delle loro dimensioni assai ridotte dal punto di vista edificatorio e per la loro ubicazione nel contesto di tipo rurale, sono stati posti nella classe III dato che la stessa zona può essere soggetta a lavorazioni connesse con l'utilizzo di macchine operatrici (trattori, motoseghe, ecc.)

Metodologia per la classificazione del territorio

La metodologia utilizzata per l'assegnazione alle varie zone del territorio comunale delle classi di destinazione cerca di tenere presente i criteri orientativi fissati dalla Regione Veneto:

- seguire gli elementi fisici e/o viari per delimitare tra di loro le aree a diversa classificazione;
- considerare la programmazione territoriale prevista dallo strumento urbanistico vigente e quello adottato con delibera del Consiglio Comunale n.36 del 04.09.2002;
- limitare la frammentazione delle varie zone, in considerazione della natura aerea del rumore;
- tenere presente la realtà acustica dedotta dai livelli di rumore riscontrati durante i monitoraggi ambientali e le indicazioni riguardanti le zone non conformi con le attività rumorose in esse insediate
- tenere presente la realtà acustica delle zonizzazioni già realizzate dei comuni limitrofi, nonché i loro P.R.G.;
- adottare fasce di rispetto fra aree diverse;
- considerare l'obiettivo primario delle norme consistente del benessere psicofisico della popolazione esposta.

Classificazione acustica del territorio comunale

L'analisi dei dati prodotti dalle verifiche effettuate dall'A.R.P.A.V. hanno evidenziato che le condizioni di inquinamento acustico più elevato sono state rilevate nelle zone coinvolte dal traffico veicolare e che risulta praticamente impossibile inserire l'area scolastica e a parco nella "Classe I".

In Classe II possono essere inserite le zone delimitate in **giallo** nella planimetria allegata e cioè buona parte della zona urbana compresa tra la Statale n. 13 e la linea ferroviaria Udine-Venezia. La rumorosità di Via Garibaldi, Via Mazzini, Via Dante e Via Borgo Basso (**colore rosso**) può essere risolta considerandola all'interno di una fascia bilaterale di ml. 20,00 di Classe IV, inserendo una fascia di transizione da ambo le parti di ml. 50,00 di classe III (colore bianco).

Per quanto riguardano le Zone Industriali vigenti ed in fase d'adozione (in blu) sono da inserire in Classe V, ovvero prevalentemente industriale.

Il D.G.R. 4313 prevede l'inserimento di una fascia di transizione (colore rosso) al confine tra aree di Classe V e VI e quelle di Classe III di circa ml. 50,00.

C'è inoltre da considerare la fascia A, di ml. 100,00, dell'infrastruttura ferroviaria (colore blu) con le medesime caratteristiche di rumorosità previste per la classe V e VI e l'adiacente fascia di rispetto B, di ml. 150,00, da considerare all'interno della Classe IV (colore rosso).

Le fasce di rispetto previste ai lati delle sedi stradali a grande percorrenza sono state considerate all'interno della Classe IV (colore rosso).

Estratti dei piani di zonizzazione acustica dei comuni limitrofi

Si riportano di seguito gli estratti più significativi dei piani di zonizzazione del Comune di Godega Sant'Urbano e del Comune di Cordignano dai quali si evince il clima acustico previsto sui rispettivi territori al confine del Comune di Orsago.

Dal territorio di Godega, prevalentemente caratterizzato dalla zona III, emergono delle fasce di transizione e di rispetto ferroviario rispettivamente in zona IV e zona V.

Dal territorio di Cordignano si rilevano le tre grandi zone industriali poste al confine con il territorio comunale di Orsago.

Si è ritenuto non allegare anche la zonizzazione del Gaiarine in quanto il territorio sito a confine con quello del Comune di Orsago, rientrando completamente nella zona III, non presenta zone di particolare interesse che possano vincolare le scelte progettuali per quanto riguarda l'uso analogo del territorio di Orsago a confine dello stesso.