

PROVINCIA DI VICENZA
CITTÁ DI THIENE



***PIANO DI CLASSIFICAZIONE
ACUSTICA COMUNALE***

Aggiornamento: Dicembre 2014

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Prof. Ing. Marco Pasetto

Via Curtatone e Montanara, 3 - 35141 PADOVA
tel./fax : 049/8711835 – studiopasetto@tin.it

PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE

PARTE I - CRITERI GENERALI DI REDAZIONE DEL PIANO

Premessa

Il D.P.C.M. 1/03/91 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno" ha stabilito l'obbligo per tutti i Comuni (art. 2, comma 1) di adottare una classificazione acustica in zone, "ai fini della determinazione dei limiti massimi dei livelli sonori equivalenti" consentiti nel territorio; tali limiti sono stati correlati nel medesimo Decreto a sei distinte classi di destinazione d'uso del territorio (Tabb. I e II).

Successivamente, la Regione Veneto, con Deliberazione di Giunta 21/09/93 n. 4313 ha fornito i "Criteri orientativi per le amministrazioni comunali del Veneto nella suddivisione dei rispettivi territori secondo le classi previste nella tab. 1 allegata al dpcm 1 marzo 1991".

La Legge 26/10/95 n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" (con le modifiche dell'art. 7 della Legge 31/07/2002 n. 179) ha ribadito la competenza dei Comuni per la classificazione acustica del territorio comunale, evidenziando la necessità del susseguente coordinamento degli strumenti urbanistici adottati con le determinazioni della classificazione suddetta (art. 6 commi 1a, 1b). Ha altresì attribuito ai Comuni l'obbligo di adottare piani di risanamento acustico (art. 6 comma 1c, art. 7) laddove i livelli sonori rilevati fossero incompatibili con la classificazione acustica del territorio, stabilendo opportuni ulteriori adempimenti al fine di abbattere l'inquinamento acustico: l'esercizio di attività di controllo del rispetto delle normative per la tutela dall'inquinamento acustico all'atto del rilascio di concessioni, provvedimenti, licenze e autorizzazioni (art. 6 comma 1d); l'adozione di regolamenti per l'attuazione della disciplina statale e regionale per la tutela dell'inquinamento acustico (art. 6 comma 1e); il rilevamento ed il controllo delle emissioni sonore prodotte dai veicoli (art. 6 comma 1f); l'esercizio di funzioni amministrative relative al controllo sull'osservanza di prescrizioni attinenti il contenimento dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare e da sorgenti fisse, da macchine rumorose e attività svolte all'aperto (art. 6 comma 1g, art. 14 comma 2); la concessione di

autorizzazioni per lo svolgimento di attività temporanee e manifestazioni in luogo pubblico e spettacoli temporanei o mobili (art. 6 comma 1h); l'obbligo di adeguamento dei regolamenti locali di igiene e sanità o di polizia municipale, prevedendo apposite norme contro l'inquinamento acustico, con particolare riferimento al controllo, al contenimento e all'abbattimento delle emissioni sonore derivanti dalla circolazione degli autoveicoli e dall'esercizio di attività che impiegano sorgenti sonore (art. 6 comma 2).

Il D.P.C.M. 14/11/97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" ha determinato i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità da riferire alle classi di destinazione d'uso del territorio previste nella zonizzazione acustica Comunale.

Il D. Ministero dell'Ambiente 16/03/98 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico" ha precisato le modalità di misura del rumore.

La Legge Regionale del Veneto 10/05/99 n. 21 ha imposto l'obbligo ai Comuni di: provvedere alla redazione dei piani di classificazione acustica nel termine di mesi sei dalla pubblicazione del provvedimento sul B.U.R. (art. 3 comma 1), verificarne la conformità alle Direttive regionali (art. 3 comma 3), adeguarli a seguito dell'adozione di nuovi strumenti urbanistici o di varianti di quelli vigenti (art. 3 comma 4); coordinare gli strumenti urbanistici già adottati con le determinazioni contenute nel piano di classificazione acustica (art. 3 comma 5). Ha ribadito, altresì, la necessità di predisporre piani di risanamento acustico (art. 5) e svolgere attività di controllo delle emissioni sonore da attività temporanee (cantieri edili, accensione di fuochi d'artificio, lancio di razzi, impiego di macchine da giardinaggio con motore a scoppio, attività sportive o ricreative rumorose, circhi, teatri tenda ed altre strutture mobili di intrattenimento, festival o manifestazioni) (artt. 7, 8).

Il D. Ministero dell'Ambiente 29/11/2000 (con le modifiche di cui al Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio 23/11/2001) ha definito i criteri per l'attuazione dei piani di risanamento acustico da parte delle società o enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture.

Il D.P.R. 30/03/2004 n. 142 ha fornito le disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, introducendo il concetto di "fascia di pertinenza acustica" delle infrastrutture stradali (art. 3), in cui verificare il rispetto dei limiti di immissione (artt. 4 e 5) codificati in relazione alla tipologia di strada, di fascia di pertinenza acustica e di ricettore sensibile ivi presente (Allegato 1).

Il Comune di Thiene ha approvato il "Piano di classificazione acustica del territorio comunale" (e contestuale "Regolamento comunale per l'attuazione della disciplina statale

e regionale per la tutela dell'inquinamento acustico") con Deliberazione C.C. n. 432 del 2006, successivamente modificato con Deliberazioni C.C. n. 481/2007 e 213/2010.

Dal 2010 ad oggi sono mutate le condizioni sulla cui base è stato redatto il Piano di Classificazione Acustica, in quanto:

1. è cambiata la destinazione d'uso di alcune aree del territorio;
2. sono stati realizzati nuovi insediamenti ed infrastrutture;
3. la Provincia di Vicenza ha esercitato la sua funzione di coordinamento in campo ambientale, nella verifica di congruenza fra Piani di classificazione acustica di comuni limitrofi, impartendo direttive in merito ad eventuali aggiustamenti ed adeguamenti di Piani rilevati non conformi.

Ciò premesso e considerato, in ottemperanza alle leggi vigenti, è stato redatto l'aggiornamento del Piano di Classificazione acustica del territorio comunale di Thiene. Il Piano si compone di n. 2 tavole grafiche in scala 1:5.000 (territorio nord - tavola 01-1; territorio sud - tavola 01-2) e della presente relazione illustrativa.

INDIRIZZI NORMATIVI GENERALI PER LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEI COMUNI.

Dal 2010, anno di approvazione del più recente aggiornamento del Piano di Classificazione acustica del Comune di Thiene, il quadro legislativo relativo alla tutela dall'inquinamento acustico non ha subito significativi cambiamenti. Si riassumono le disposizioni applicabili per la redazione dei piani di azionamento.

Il D.P.C.M. 1/03/91 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno" ha stabilito l'obbligo per tutti i Comuni di adottare una classificazione acustica in zone, fissando per ogni zona i "limiti massimi dei livelli sonori equivalenti" consentiti.

La classificazione è impostata su 6 zone, corrispondenti a diverse destinazione d'uso del territorio, ferma restando la possibilità di inquadrare, provvisoriamente, tutte quelle aree, altrimenti non collocabili, nella generica classe definita come "tutto il territorio nazionale" (art. 6):

Classe I - Aree particolarmente protette: 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: 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.

Classe III - Aree di tipo misto: aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione con presenza di attività commerciali ed con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.

Classe IV - Aree di intensa attività umana: aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata 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: aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

Classe VI - Aree esclusivamente industriali: aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Ad ogni classe sono stati abbinati limiti diurni e notturni massimi di livello sonoro tollerato in un "Tempo di riferimento".

La Legge 26/10/95 n. 447, "Legge quadro sull'inquinamento acustico", ha posto le premesse per una revisione delle modalità di quantificazione e qualificazione dell'inquinamento acustico, definendo specifici parametri da utilizzare come termine di riferimento nel monitoraggio del rumore:

- *valori limite di emissione*: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa;
- *valori limite di immissione* (assoluti, differenziali): 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;
- *valori di attenzione*: il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente;
- *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.

I suddetti limiti sono stati successivamente quantificati nel D.P.C.M. 14/11/97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", in funzione delle classi di destinazione d'uso del territorio (in precedenza definite) e dei "tempi di riferimento" (diurno, 06.00-22.00, e notturno, 22.00-06.00).

Lo stesso Decreto ha definito i "valori di attenzione" e le modalità di determinazione ed applicazione dei suddetti limiti, rinviando, altresì, a successivo Decreto del Ministero dell'Ambiente (in data 16/03/98) per la precisazione delle "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico".

Valori limite di emissione - Leq in dB(A) (art. 2)

| <i>Classe</i> | <i>Tipologia di zona</i> | <i>Limite diurno</i> | <i>Limite notturno</i> |
|---------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|
| 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 |

Valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) (art.3)

| <i>Classe</i> | <i>Tipologia di zona</i> | <i>Limite diurno</i> | <i>Limite notturno</i> |
|---------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|
| 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 |

Valori di qualità - Leq in dB (A) (art.7)

| <i>Classe</i> | <i>Tipologia di zona</i> | <i>Limite diurno</i> | <i>Limite notturno</i> |
|---------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|
| 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 |

Il D.P.C.M. 14/11/1997 chiarisce esplicitamente (artt. 3 co. 2, 4 co. 3, 6 co. 3) che i valori limite “assoluti” e “differenziali” di immissione e i valori di attenzione non si applicano all’interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime e aeroportuali. Inoltre (art. 5), il Decreto rimanda ad altro strumento normativo (poi emanato su G.U. 1/06/2004 e corrispondente al D.P.R. n. 142/2004) per l’individuazione dei valori limite di immissione ed emissione abbinati alle infrastrutture di trasporto, all’interno delle fasce di pertinenza (la cui definizione e caratterizzazione è parimenti oggetto di codifica).

Il Decreto Ministero dell’Ambiente 29/11/2000 ha statuito le modalità di risanamento per superamento dei valori limite delle sorgenti sonore localizzate in corrispondenza di infrastrutture di trasporto.

Con il Decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 30/03/04 sono state emanate le disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, da applicarsi a:

- a) infrastrutture stradali esistenti;
- b) infrastrutture di nuova realizzazione;
- c) ampliamento di infrastrutture in sede di infrastrutture stradali in esercizio;
- d) affiancamento di infrastrutture stradali di nuova realizzazione a infrastrutture stradali esistenti.

Valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) (strade di nuova realizzazione)

| Tipo di strada | | Fascia di pertinenza | Scuole, ospedali, case di cura e riposo | | Altri ricettori | |
|----------------------|----|----------------------|--|----------|-----------------|----------|
| | | | Diurno | Notturmo | Diurno | Notturmo |
| Autostrada | A | 250 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Extraurb. principale | B | 250 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Extraurb. secondaria | C1 | 250 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| | C2 | 150 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Urbana scorrimento | D | 100 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Urbana di quartiere | E | 30 | Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori limite di immissione del DPCM 14.11.97 e comunque conformi alla Zonizzazione acustica delle aree urbane | | | |
| Locale | F | 30 | | | | |

N.B. Per le scuole si applica il solo limite diurno

Valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) (strade esistenti)

| Tipo di strada | | Fascia di pertinenza | Scuole, ospedali, case di cura e riposo | | Altri ricettori | |
|----------------------|----|----------------------|--|----------|-----------------|----------|
| | | | Diurno | Notturmo | Diurno | Notturmo |
| Autostrada | A | 100 (A) | 50 | 40 | 70 | 60 |
| Autostrada | A | 150 (B) | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Extraurb. principale | B | 100 (A) | 50 | 40 | 70 | 60 |
| Extraurb. principale | B | 150 (B) | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Extraurb. secondaria | Ca | 100 (A) | 50 | 40 | 70 | 60 |
| | Ca | 150 (B) | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Extraurb. secondaria | Cb | 100 (A) | 50 | 40 | 70 | 60 |
| | Cb | 50 (B) | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Urbana scorrimento | Da | 100 | 50 | 40 | 70 | 60 |
| Urbana scorrimento | Db | 100 | 50 | 40 | 65 | 55 |
| Urbana di quartiere | E | 30 | Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori limite di immissione del DPCM 14.11.97 e comunque conformi alla Zonizzazione acustica delle aree urbane | | | |
| Locale | F | 30 | | | | |

N.B. Per le scuole si applica il solo limite diurno

Le emissioni sonore prodotte dai veicoli restano fissate dalle Leggi vigenti (*in primis*, art. 80 D.L.vo n. 285 del 30/04/1992 “Nuovo Codice della Strada” e art. 9 D.P.R. 30/03/2004 n. 142).

I valori limite di emissione, attenzione, qualità non si applicano alle infrastrutture in oggetto. I valori limite di immissione sono invece riferiti a fasce di pertinenza acustica, la cui dimensione è differenziata in relazione al tipo di strada. Per i ricettori situati all'interno delle suddette fasce vengono definiti i nuovi valori limite di immissione.

Il D.P.R. stabilisce, infine, le modalità di attuazione degli interventi per il rispetto dei limiti suddetti (art. 6), da ripartirsi fra attività dirette sul ricettore (art. 7) e attività di risanamento acustico a carico del titolare di concessioni e/o permessi attinenti i ricettori in fascia di pertinenza.

INDIRIZZI DELLA REGIONE VENETO PER LA CLASSIFICAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI

Criteria informativi della D.G.R.V. n. 4313.

Il riferimento normativo particolare per l'applicazione dei provvedimenti legislativi nazionali nella redazione dei piani di classificazione acustica è la D.G.R. del Veneto n. 4313 del 21/09/93, pubblicata sul Bollettino Ufficiale Regionale n. 88 del 19/10/93.

Tale normativa, fissa i *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. 1/03/91*. Le classi previste dal D.P.C.M. 1/03/91, vengono ulteriormente precisate nei seguenti termini:

Classe I: aree particolarmente protette

1. I complessi ospedalieri, i complessi scolastici e i parchi pubblici di scala urbana. Sono escluse le aree verdi di quartiere, le scuole materne, elementari e medie, le scuole superiori non inserite in complessi scolastici, i servizi sanitari di minori dimensioni come i day hospital e i poliambulatori, qualora non inseriti in complessi ospedalieri.
2. Le aree residenziali rurali, cioè i centri rurali e i nuclei di antica origine che costituiscono il presidio storico di antica formazione.
3. Le aree di particolare interesse urbanistico:
 - i beni paesaggistici e ambientali vincolati
 - le zone sottoposte a vincolo paesaggistico della legge 8 agosto 1985, qualora non interessati da uso agricolo e comunque solo per aree non ricadenti in aree edificate
 - i centri storici di minori dimensioni che non presentino le caratteristiche di cui alle classi III e IV del D.P.C.M. 1.03.91, cioè quei centri storici classificati dal P.R.G. vigente come zona A, che presentano basse densità di esercizi commerciali e di attività terziarie in genere.
 - i parchi, le riserve, le aree a tutela paesaggistica, le zone umide e le zone selvagge, esclusi gli ambiti territoriali in cui insistono insediamenti abitativi, produttivi e aree agricole che per caratteristiche funzionali e d'uso devono rientrare nelle altre classi.

Classe II: aree destinate ad uso prevalentemente residenziale

In questa classe sono inserite le "aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali e assenza di attività industriali ed artigianali". Si tratta, in genere di quartieri residenziali, che non hanno assi di attraversamento significativi della rete viaria, classificati con Zona C del PRG vigente.

Classe III: aree di tipo misto

In questa classe sono inseribili:

1. Le aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici. Considerato che oggi, nel Veneto, l'uso di macchine operatrici è estremamente diffuso, sono ascrivibili alla classe III tutte le aree rurali salvo quelle già inserite in classe I.

Nello specifico, possono essere inserite in classe III tutte le aree individuate come zona E dal PRG vigente, nonché le sottozone E1, E2, E3 della legge 24.

2. 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.

In tale classe devono essere inserite le aree urbane localizzate intorno al "centro città", solitamente individuate dal PRG vigente come B o C, oppure in zone del centro storico o di espansione.

Classe IV: aree di intensa attività umana

In questa classe sono inseribili:

1. Le aree con limitata presenza di piccole industrie, ovvero quelle aree residenziali in cui la presenza di piccole attività industriali, pur non essendo configurabile come elemento di caratterizzazione, contribuisce a ridurre in modo consistente la monofunzionalità residenziale.
2. Le aree portuali.
3. Le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie, intendendo quelle aree che, a prescindere dalle caratteristiche territoriali e d'uso, sono comunque soggette a maggiori livelli di rumorosità proprio a causa della loro localizzazione.
4. Le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici e presenza di attività artigianali. La descrizione consente di individuare tali aree come il "centro città", cioè quelle aree urbane caratterizzate da un'alta presenza di attività terziarie. Nel caso del Veneto, l'area di "centro città" coincide spesso con l'area di centro storico, cioè con le

zone A e con le aree di prima espansione novecentesca spesso individuate nel PRG come zone B.

Rientrano in questa classe i centri direzionali, ovunque localizzati e individuati come tali dal PRG vigente, i centri commerciali, gli ipermercati e le grandi strutture di vendita con superficie superiore ai 2500 mq.

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 interessate esclusivamente da attività industriali e prive di insediamenti abitativi (non costituisce insediamento abitativo la casa del custode).

Criteria metodologici per la classificazione delle aree urbane

La D.G.R. Veneto 21/09/93 n. 4313 definisce un criterio metodologico elementare per la classificazione delle aree urbane (centri abitati), basato sulla quantificazione di 4 parametri di valutazione:

- * Tipologia e intensità del traffico
- * Densità della popolazione
- * Densità delle attività commerciali
- * Densità delle attività artigianali

La classificazione delle aree urbane è stabilita sommando i contributi dei 4 parametri di valutazione, secondo le indicazioni della seguente tabella:

| Parametri/Punteggio | 1 | 2 | 3 |
|---|----------|--------------------|----------|
| Densità di popolazione | Bassa | Media | Alta |
| Traffico veicolare/ferroviario | Locale | Di Attraversamento | Intenso |
| Attività commerciali e terziarie | Limitate | Presenti | Elevate |
| Attività artigianali | Assenti | Limitate | Presenti |

Le aree con valore 4 sono di classe II.

Le aree con valori tra 5 e 8 sono di classe III.

Le aree con valori superiori a 8 sono di classe IV.

Infrastrutture stradali, ferroviarie e aeroportuali

Per quanto riguarda la rete stradale, la normativa stabilisce criteri abbastanza precisi, sebbene per certe sue parti possano sussistere dubbi interpretativi.

La strada, di per sé, non fa parte di una zona, ma viceversa deve essere vista come un elemento che concorre alla determinazione della zona stessa (i diversi tipi di strada e i relativi flussi veicolari giocano un ruolo fondamentale nel caratterizzare ogni singola zona).

L'interpretazione dei criteri fornita dalla Regione Veneto è, in questo senso, analoga a quella dei documenti proposti da altre regioni d'Italia, nonostante la diversità dei criteri metodologici che ne sono alla base (talune regioni arrivano ad assumere il flusso veicolare orario come elemento caratterizzante la zona). Oltretutto, se solo si considera l'entità del rumore emesso dal traffico veicolare, si intuisce l'impossibilità di poter garantire "sulla strada" livelli sonori confrontabili con quelli rilevati nella zona da essa sottesa. Non a caso:

- a. la successiva "Legge quadro sull'inquinamento acustico" ha stabilito la differenza concettuale tra "valore limite di emissione", "di immissione" e "di qualità";
- b. il D.P.C.M. 14/11/97 ha evidenziato come le fasce di pertinenza stradale siano soggette ad una regolamentazione distinta da quella più generale contenuta nel precedente documento;
- c. il D.P.R. n. 142 del 30/03/04 ha sanato il precedente vuoto legislativo codificando le fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali, stabilendo i valori limite di immissione tollerati.

Per armonizzare la strada con gli elementi ad essa contigui, viene quindi ripreso il concetto di "fascia di rispetto stradale", proprio del "Codice della Strada" (così come modificato dal D.P.R. 16/09/96 n. 610).

I - Strade urbane. Per le strade ad elevato carico veicolare (come sopra specificato), si deve inserire l'area limitrofa in zona IV, indipendentemente dalla destinazione d'uso della zona (l'ampiezza della fascia di rispetto è, in linea teorica, dedotta dal P.R.G.; tuttavia, poiché tale strumento di pianificazione non sempre rispecchia la categoria funzionale dell'infrastruttura di cui al Codice della Strada, è alle prescrizioni di questo che viene effettuato l'adeguamento, in caso di palese incongruenza). Viceversa, per le altre strade urbane, vale la classificazione della zona da esse sottesa.

II Strade extraurbane. Per le strade extraurbane la classificazione delle fasce di rispetto è molto più semplice, in quanto la normativa impone il loro inserimento in zona IV.

In particolare, le fasce di rispetto hanno una larghezza di:

60 m per strade di tipo A

40 m per strade di tipo B

30 m per strade di tipo C

20 m per strade di tipo F

10 m per strade vicinali.

Di fatto, però, il recente D.P.R. n. 142/2004 va molto al di là delle indicazioni regionali e, attraverso la definizione innovativa delle fasce di pertinenza acustica, sostituisce e completa il preesistente criterio secondo il quale “le fasce di rispetto stradali” potevano essere identificate con predefinite classi acustiche di territorio.

Per quanto concerne la rete ferroviaria, si prevede che le aree più prossime siano assimilate alle fasce di rispetto delle strade di grande comunicazione, per le quali si prevede collocazione in Zona IV. In questo caso, le “distanze minime a protezione dei tracciati” sono indicate dal D.P.R. n. 753 dell’11/07/1980 e fissate in 30 m “dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia”. Si ritiene di non attribuire il significato di “Zona” alle fasce di pertinenza di cui al D.P.R. 18/11/1998 n. 459, cui restano associati Livelli sonori ammissibili di 70 dB(A) nelle ore diurne e 60 dB(A) nelle ore notturne nella fascia A (100 m prossimi all’infrastruttura) e 65-55 dB(A) nella fascia B (ulteriori 150 m dal limite della fascia A), meno vincolanti di quanto statuito dal D.P.R. n. 753/1980.

Per le aree aeroportuali valgono i disposti dell’art. 6 del D.I. 31/10/97 che statuisce le modalità di “caratterizzazione acustica dell’intorno aeroportuale”, in modo coordinato con la relativa normativa di disciplina del rumore prodotto da aeroporti e aviosuperfici. Nulla di specifico viene precisato dalla D.G.V. del Veneto.

Le fasce di transizione

La Regione Veneto, nella D.G.R. 21.09.93 n. 4313, ha introdotto il concetto innovativo di *fascia di transizione*, con cui cercare di armonizzare e omogeneizzare i livelli di inquinamento acustico sul territorio. Infatti, riprendendo il senso della “fascia di rispetto stradale”, il Legislatore regionale ha intuito la possibilità di riscontrare zone confinanti di classi molto differenti, e tali da determinare pericolose e innaturali escursioni tra i livelli di rumore consentiti.

Introducendo la “fascia di transizione”, che è una zona “franca” collocabile in una delle 2 zone contigue e in cui il rumore ammissibile è quello della fascia superiore, la

Regione ha inteso definire un'area di decadimento del rumore, in cui esso deve passare dal livello della fascia superiore a quello della fascia inferiore.

Le fasce di transizione sono state previste nei seguenti casi e con le seguenti dimensioni:

- A) Confine tra aree inserite in classe V o VI ed aree inserite in classe III: 50 m.
- B) Confine tra aree in classe V o VI e aree in Classe II: 100 m.
- C) Confine tra aree in classe V o VI e aree destinate a parco urbano e territoriale: 100 m.
- D) Confine tra aree in classe III o IV e aree destinate a parco urbano e territoriale: 50 m.
- E) Confine tra fasce di rispetto viabilistico (classe IV) e aree in Classe I: 50 m.

La Legge quadro sull'inquinamento acustico, "stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, quando (...) tali valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente", ha - di fatto - eliminato le fasce di transizione, escludendo l'eventualità di prevedere classi di territorio attigue con destinazioni d'uso disomogenee (e soglie di rumorosità troppo diverse). In linea di principio, ciò non esclude la contiguità di porzioni territoriali rientranti in classi molto differenti (si osservi che, generalmente, tra una classe e quella precedente/sussequente vi è una variazione del limite ammissibile di Livello sonoro pari proprio a 5 dB(A)), ma comporta l'obbligo di una sufficiente omogeneità acustica.

I corsi d'acqua

La Regione Veneto, nella D.G.R. 21/9/93 n. 4313, non si occupa in modo diretto della eventualità di attribuire una fascia di protezione acustica ai corsi d'acqua. Tuttavia, invitando a inserire in Zona I "le zone sottoposte a vincolo paesaggistico della Legge 8.08.85 n. 431, quando non interessate da usi agricoli e comunque solo per le aree non ricadenti in aree edificate", porta a considerare "aree particolarmente protette" quelle corrispondenti a "fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. 11/12/1933 n. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna", come da art. 146 del D. L.vo 29/10/99 n. 490.

La più recente Legge Urbanistica della Regione Veneto n. 11 del 23/04/2004, all'art. 41 attribuisce poi una "fascia di rispetto" di profondità di "m 100 dall'unghia esterna dell'argine principale per i fiumi, torrenti e canali arginati e canali navigabili" finalizzata "alla tutela dei beni, infrastrutture e servizi".

PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE DI THIENE

PARTE II - CRITERI PARTICOLARI DI REDAZIONE DEL PIANO

Introduzione

Per la zonizzazione del Territorio Comunale di Thiene, in accordo con i criteri metodologici forniti dalla normativa Regionale (D.G.R. 21.09.93 n. 4313, Allegato A2, P.to 1.0) si è così proceduto:

- zonizzazione redatta su Carta Tecnica Regionale in scala 1:5000 [D.G.R., punto 1.0, comma A];
- individuazione di aree con caratteristiche omogenee ed ambiti funzionali significativi [D.G.R., punto 1.0, comma B];
- utilizzo, ove possibile, di assi viabilistici ed elementi fisici naturali quali elementi di demarcazione dei confini delle zone di classi distinte [D.G.R., punto 1.0, comma C];
- ricognizione della situazione esistente al 2014 [punto 1.0, comma D], utilizzando - in aggiunta alle necessarie verifiche sul territorio integrate dalle informazioni fornite dall'Ufficio Urbanistica Comunale - tutti gli strumenti normativi attualmente in vigore e in possesso dell'Amministrazione e, in particolare:
 - I) Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), ai sensi di Delibera di adozione del Consiglio Comunale n.178 del 29/09/2009, Delibera di approvazione atto di indirizzo relativo alle modalità di valutazione delle osservazioni al PAT di controdeduzione di Consiglio Comunale n.227 del 27/05/2010, Delibera di ratifica di Giunta Regionale Veneto n.464 del 19/04/2011 pubblicata nel B.U.R. n. 34 del 10/05/2011;
 - II) Piano degli Interventi (PI), ai sensi di Deliberazione consiliare n. 71 del 23/05/2013, come modificato mediante approvazione di varianti parziali;
 - III) Delimitazione di centri abitati.

Criteri di zonizzazione

La zonizzazione e l'assegnazione dei parametri di zona alle varie aree è stata calibrata sulla realtà di Thiene, così come essa risulta nel mese di Novembre 2014, in accordo con le indicazioni di P.A.T. e P.I., ma prescindendo da quanto non ancora attuato (infatti, secondo le indicazioni della D.G.R.V. n. 4313, l'azzonamento acustico fotografa e riproduce lo stato di fatto, senza prefigurare scenari futuri).

L'analisi delle attuali cause di inquinamento acustico o rumore nel territorio di Thiene, condotta mediante sopralluogo diretto nel territorio e mediante analisi delle criticità già indicate dall'Amministrazione, ha evidenziato le attività che possono configurarsi come potenziali sorgenti di emissioni sonore di rilievo. Per le medesime attività si è analizzata la collocazione spaziale in rapporto alle destinazioni d'uso del territorio in cui si sviluppano e si è quindi proceduto alla loro classificazione acustica.

Con particolare attenzione si sono considerate:

- a) le aree con attività produttive, specialmente laddove localizzate al di fuori delle ZZ.TT.OO. di competenza (artigianali-industriali);
- b) le aree residenziali dei centri abitati, soprattutto in corrispondenza degli attuali assi di attraversamento e/o penetrazione urbana;
- c) le aree in prossimità di insediamenti commerciali;
- d) le aree da sottoporre a tutela in relazione all'attività svolta (complessi scolastici), particolarmente quando prossime ad aree funzionalmente diverse;
- e) le aree vincolate o di interesse paesistico-ambientale.

Le principali cause di inquinamento acustico segnalatesi sono quelle usuali e più facilmente identificabili, costituite dalle infrastrutture di trasporto (specialmente autostrada, ferrovia, viabilità principale) e dagli insediamenti industriali in genere; minore rumorosità, ma perdurante in alcuni periodi dell'anno hanno le aree agricole; rumorosità periodica giornaliera determinano i principali poli attrattori diffusi nel territorio (esercizi commerciali, scuole in genere, municipio, strutture sportive, banche, ambulatori, uffici pubblici e postali, cimitero, pubblici esercizi).

Ciò considerato, si procede alla descrizione delle scelte più significative operate nel presente lavoro:

- A) Sono state individuate alcune limitate aree da considerare "particolarmente protette" (I Classe), ricorrendo i presupposti indicati in D.G.R.V. n. 4313: i complessi scolastici di Via Munari e San Gaetano, la Casa di riposo G. Negri (Via Liguria) e il Centro polifunzionale sanitario ULSS 4. Aree residenziali rurali o aree di interesse urbanistico

da catalogare in classe I non ne sono state individuate. Le fasce di rispetto dei principali corsi d'acqua (Roggia Verlatà, Torrente Rostone, Roggia Pra' Novei) non sono state inquadrare in Classe I, e ciò per svariate ragioni: l'edificazione prossima ai corsi d'acqua, la presenza di strade di scorrimento nelle vicinanze, il non elevato pregio "ambientale" o paesaggistico dei canali. Inoltre, va segnalato che i beni vincolati non sono stati necessariamente inseriti nella Classe a massima protezione acustica; motivi di discriminazione sono stati: la localizzazione puntuale del bene da tutelare; la sua destinazione d'uso non congruente con un elevato livello di protezione; la concomitante presenza di cause di declassamento dell'area (ad esempio, per zone di valore ambientale soggette ad attività agricole ovvero insediate si sono previsti livelli sonori ammissibili più elevati, come richiesto dalla Normativa).

- B) Considerando lo sviluppo e la natura degli insediamenti abitativi esistenti, le attuali condizioni di esercizio della rete infrastrutturale, urbana ed extraurbana, principale e secondaria, si è ritenuto di individuare come zone da inserire in Classe II (uso prevalentemente residenziale): l'ambito prossimo a Via della Robbia e il quartiere limitrofo a Via S. Giovanni Bosco.
- C) Tutte le zone agricole (e come tali utilizzate) sono state collocate in Classe III. Nella stessa classe sono state collocate aree che, anche residenziali e seppur attribuibili a zone di maggior tutela, presentano fonti occasionali di modesta rumorosità (dovute ad attività umane, media densità abitativa, traffico locale o di attraversamento, sparse attività artigianale o commerciali...). In zona III si colloca la maggior parte del territorio comunale.
- D) Le zone industriali, aventi presenza di abitazioni sparse sono state inserite in Classe V, come da normativa.
- E) Di aree "esclusivamente industriali" presenti nel territorio comunale non ne sono state individuate, sia per non frazionare le aree produttive, sia per la presenza frequente di fabbricati residenziali prossimi ad aree industriali.
- F) Unità produttive "fuori zona" sono state normalmente attribuite alla Classe prevalente del territorio in cui sono inserite. Infatti, non è pensabile di definire una Classe per singolo insediamento e, comunque, ciò è escluso dalla D.G.R.V. n. 4313 che impone di evitare la frammentarietà della zonizzazione.
- G) Le aree residenziali (diverse da quelle di cui al punto B) sono state collocate in Classe III o IV, secondo le indicazioni fornite dalla tabella di cui all'art. 4.0 dell'Allegato A2 D.G.R.V. (*Criteri metodologici*). Sono state inquadrare in Classe IV le aree urbane interessate direttamente o indirettamente da intenso traffico veicolare, con significativa presenza di attività commerciali e uffici, nonché prevalentemente le aree site in centro abitato. In Classe III sono state collocate le aree rimanenti.

H) Per quanto riguarda le strade, si è applicato il criterio delle fasce di pertinenza introdotto dal D.P.R. n. 142/2004, che ha assunto particolare valenza nel Capoluogo, ove il frazionamento della rete stradale ha determinato l'inserimento di ampie aree del centro abitato nelle fasce di pertinenza acustica stradale, ciò prevalendo sul consueto criterio di zonizzazione basato sulla destinazione d'uso del territorio.

Infrastrutture stradali, ferroviarie ed aeroportuali

Le strade interessate dalla zonizzazione acustica, si suddividono, dal punto di vista amministrativo, nelle seguenti categorie:

- Strade Statali
- Strade Provinciali
- Strade Comunali
- Strade vicinali e private.

Dal punto di vista tecnico-funzionale, si è mantenuta la collocazione delle strade nelle seguenti categorie, sulla base di un principio di assimilazione:

- Autostrade (strade tipo A, ai sensi D.L.vo n° 285 del 30/04/92, Nuovo Codice della Strada)
- Strade extraurbane secondarie (C, ai sensi D.L.vo n° 285 del 30/04/92, Nuovo Codice della Strada)
- Strade urbane di quartiere (E, ibidem)
- Strade urbane ed extraurbane locali (F, ibidem)

Secondo quanto disposto dal D.P.R. n. 142/2004, si è così proceduto:

- a. L'Autostrada è stata inserita in una fascia di 250 m (100 fascia A e 150 fascia B), con limiti differenziati per ore diurne e notturne, pari a 70/60 dB(A) e 65/55 dB(A) diurni/notturni in fascia A e B rispettivamente. Non vi sono ricettori sensibili nella suddetta fascia.
- b. Le strade extraurbane secondarie sono state inserite in una fascia di 150 m (100 m fascia A e 50 fascia B), con limiti differenziati per ore diurne e notturne, pari a 70/60 dB(A) e 65/55 dB(A) diurni/notturni in fascia A e B rispettivamente. Non vi sono ricettori sensibili nella suddetta fascia.
- c. Le Strade urbane di quartiere sono state inserite in una fascia di 30 m, con limiti differenziati per ore diurne e notturne, ma riconducibili a quelli di una Classe acustica IV di territorio.
- d. Le Strade urbane ed extraurbane locali sono state inserite in una fascia di 30 m, con limiti differenziati per ore diurne e notturne, ma riconducibili a quelli di una

Classe acustica IV di territorio. Si rammenta che i limiti di immissione per scuole, ospedali, case di cura e di riposo, ed altri ricettori in fascia di pertinenza acustica, devono essere definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. 14.11.97 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a) della Legge n. 447/1995.

Per la linea ferroviaria, si è prevista – secondo quanto precisato in Parte I - la doppia fascia di pertinenza, così come statuito dal D.P.R. 18/11/1998 n. 459: fascia A di 100 m, fascia B di 150 m, con limiti differenziati per ore diurne e notturne, pari a 70/60 dB(A) e 65/55 dB(A) diurni/notturni in fascia A e B rispettivamente. Nella fascia di pertinenza ferroviaria si collocano ricettori sensibili, soggetti alla maggior tutela prevista dal D.P.R. (50 e 40 dB(A)).

Per l'aeroporto, si è prevista – secondo quanto precisato in Parte I - la tripla fascia di pertinenza, così come statuito dal Decreto Interministeriale 31/10/1997: zone A, B e C, con limiti di 65, 75, 75 dB(A) per l'indice LVA.

Fasce di transizione

Come richiesto dall'Amministrazione Comunale, con l'aggiornamento del Piano di Classificazione acustica, si è provveduto ad inserire nel Piano delle "fasce di transizione" finalizzate a consentire il graduale passaggio del disturbo acustico fra zone di classe consistentemente diversa, così come in origine richiesto dalla D.G.R.V. n. 43131/1993, prima che entrasse in vigore la Legge quadro.

La D.G.R.V. citata prevede fasce fra:

- Classe V o VI e Classe III : 50 metri;
- Classe V o VI e classe II : 100 metri;
- Classe V o VI e parco urbano e territoriale (Classe I) : 100 metri;
- Classe III o IV e parco urbano e territoriale (Classe I) : 50 metri;
- Classe IV e Classe I: 50 metri.

La fascia di transizione può essere totalmente inserita nell'area di Classe superiore o inferiore, ma è preferibilmente collocata a cavallo di entrambe, così come effettuato nel Piano di Thiene. In tale fascia, fermo restando che la rumorosità non può superare i livelli ammessi nella zona di classe superiore, in nessun caso può essere tollerato un livello di rumorosità notturna superiore a 60 dB(A) al perimetro delle abitazioni eventualmente esistenti.

Per il Comune di Thiene sono state inserite in fascia di transizione fra Classe V e Classe III 8 ambiti (12 fasce). La fascia ha dimensione di 50 metri e limiti sonori ammissibili di 70 dB(A) di giorno e 60 dB(A) di notte. Sono poi state inserite in fascia di transizione fra Classe IV e Classe I 4 ambiti (4 fasce). La fascia ha dimensione di 50 metri e limiti sonori ammissibili di 65 dB(A) di giorno e 55 dB(A) di notte.

Congruenza del Piano con gli strumenti di comuni limitrofi

Il Comune di Thiene ha approvato il "Piano di classificazione acustica del territorio comunale", redatto dallo scrivente professionista, con Deliberazione C.C. n. 432 del 2006, successivamente aggiornandolo, mediante gli Uffici Comunali, e riapprovandolo con Deliberazione C.C. n. 481/2007.

La Provincia di Vicenza, con nota dell'Area tecnica ed Ambiente, Settore Ambiente, Ufficio Aria/Rumore, prot. 31.356 del 22/04/2009, recante "Determinazioni a seguito dell'incontro per la valutazione del Piano del Comune di Thiene, svoltosi in data 20/04/09", ha svolto successiva verifica di congruità del Piano di Thiene con quello dei comuni limitrofi: Malo, Marano Vicentino, Sarcedo, Villaverla, Zanè, Zugliano.

Nell'occasione, la Provincia, a conclusione dell'istruttoria, ha chiesto ai Comuni di Thiene, Malo e Zanè di provvedere "alla predisposizione delle fasce di transizione nelle zone di confine che presentano il contatto di classi superiori ad una" e, quindi, agli "adempimenti previsti dai decreti attuativi della L. 447/1995, in particolare per il DPR 142/2004".

Per quanto concerne il Comune di Thiene, quanto sopra si è tradotto nell'esigenza di 2 aggiornamenti del Piano di Classificazione acustica, che si sono sostanziati nei seguenti termini:

1. L'inserimento di limitata porzione di fascia di pertinenza acustica autostradale, ad ovest del Comune, ad integrazione di quella già rappresentata nelle tavole del Piano;
2. La revisione della classe di destinazione d'uso di alcune aree a nord del Comune, ai confini con Zanè.

In merito a quest'ultimo aspetto, si osserva che i Piani approvati di Thiene e Zanè prevedevano in origine una classificazione acustica differente per zone limitrofe, ciò che portava ad accostare, in alcuni casi, ambiti di maggior tutela (classe 2 e 3) ad aree in cui i livelli sonori di emissione, immissione, attenzione, qualità sono più elevati (classe 4 e 5). La Provincia di Vicenza richiede in tali casi l'inserimento di "fasce di transizione".

Il concetto di *fascia di transizione*, con cui cercare di armonizzare e omogeneizzare i livelli di inquinamento acustico sul territorio, è stato introdotto dalla Regione Veneto con D.G.R. 21/09/93 n. 4313. Il Legislatore regionale ha, infatti, intuito la possibilità di riscontrare – in conseguenza degli azzonamenti acustici - zone territoriali confinanti di classi molto differenti, e tali da determinare pericolose e innaturali escursioni tra i livelli di rumore consentiti. Introducendo la "fascia di transizione", che è una zona "franca" collocabile in una delle 2 zone contigue e in cui il rumore ammissibile è quello della fascia superiore, la Regione ha inteso definire un'area di decadimento del rumore, in cui esso deve passare dal livello della fascia superiore a quello della fascia inferiore.

Le fasce di transizione sono state previste in caso di contiguità fra zone di classe V o VI ed aree inserite in classe III, II o I, oltre che fra zone di classe III o IV e zone di tipo I.

Come evidenziato nella relazione illustrativa delle scelte del Piano di classificazione acustica di Thiene (2006), la Legge quadro sull'inquinamento acustico, "stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, quando (...) tali valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente", ha - di fatto - eliminato le fasce di transizione, escludendo l'eventualità di prevedere ambiti territoriali attigui con destinazioni d'uso disomogenee (e soglie di rumorosità troppo diverse). Però, in linea di principio, ciò non esclude la contiguità di porzioni territoriali rientranti in classi molto differenti (si osservi che, generalmente, tra una classe e quella precedente/sussequente vi è una variazione del limite ammissibile di Livello sonoro pari proprio a 5 dB(A)), pur comportando l'obbligo di una sufficiente omogeneità acustica. Si noti, in particolare, che la Legge quadro non esclude di collocare classi acustiche diverse in posizione vicina, ma vieta il contatto diretto di aree con valori (di qualità) che si discostino in misura superiore a 5 dB(A) di livello sonoro equivalente misurato (ibidem, art. 4 punto a).

A ciò si aggiunga che i criteri metodologici forniti dalla D.G.R. Veneto 21/09/93 n. 4313, Allegato A2, P.to 1.0 richiedono, tra l'altro:

- individuazione di aree con caratteristiche omogenee ed ambiti funzionali significativi [D.G.R., punto 1.0, comma B];
- utilizzo, ove possibile, di assi viabilistici ed elementi fisici naturali quali elementi di demarcazione dei confini delle zone di classi distinte [D.G.R., punto 1.0, comma C];
- ricognizione della situazione esistente [punto 1.0, comma D]: l'azzoneamento acustico fotografa e riproduce lo stato di fatto, senza prefigurare scenari futuri.

Su tali basi si è proceduto alla redazione del Piano di Classificazione Acustica nella configurazione di cui la Provincia ha poi richiesto adeguamento.

Tenuto conto di quanto sopra espresso, esaminate le caratteristiche d'uso del territorio, discusse le ragioni della vigente classificazione con i competenti Uffici del

Comune, si è stabilito di effettuare le seguenti modifiche, al fine di rientrare nei criteri di congruità che la Provincia impone, adottando le seguenti variazioni al Piano:

- Passaggio da classe acustica 5 a classe acustica 4 della porzione territoriale a ovest di Via del Costo;
- Passaggio da classe acustica 5 a classe acustica 4 della porzione territoriale ricompresa fra Via Santa Rosa, Via Val Posina, Via Cima Larici e confine comunale di Zanè;
- Passaggio da classe acustica 5 a classe acustica 4 della porzione territoriale a ovest di Via Garziere, presso il confine con Zanè.

Le suddette variazioni sono state eseguite sulla base di un principio di omogeneizzazione della classificazione acustica, finalizzata ad eliminare microaree di classe differente rispetto a quella predominante dell'ambito limitrofo. Inoltre, sono congruenti con la destinazione d'uso degli ambiti considerati che, allo stato attuale, non può essere considerata "prevalentemente industriale", ma "ad intensa attività umana" così come anche precisato dalla D.G.R.V. 4313/1993 e dalla normativa nazionale.

A seguito delle predette modifiche, il Piano è stato aggiornato e approvato con Deliberazione C.C. n. 213/2010.

Padova, Dicembre 2014

Prof. Ing. Marco Pasetto