



# **COMUNE DI RAVENNA**

## **CLASSIFICAZIONE ACUSTICA E DISCIPLINA DELLE ATTIVITA' RUMOROSE**

### **RELAZIONE GENERALE**

**APRILE 2015**

## **INDICE**

1. PREMESSA ED INQUADRAMENTO NORMATIVO
- 2. IL RIFERIMENTO ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**
3. CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEGLI AMBITI INSERITI NEL POC
4. METODOLOGIA ADOTTATA PER LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA
5. INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

## 1. PREMESSA ED INQUADRAMENTO NORMATIVO

La Classificazione acustica del territorio è uno strumento di pianificazione e di governo del territorio, funzionale al controllo e alla limitazione delle fonti di rumore e disturbo e ad azioni volte ad operare una progressiva riduzione dell'inquinamento acustico.

Come tale interagisce con lo sviluppo urbanistico e, per questo, le norme prevedono uno stretto coordinamento con gli strumenti urbanistici medesimi e con il Piano del Traffico (PGTU)

Il Comune di Ravenna aveva adottato, nel novembre '92 una prima classificazione acustica del proprio territorio seguendo le indicazioni normative espresse dal D.P.C.M. 01.03.91.

Tale classificazione, articolata in sei classi dal punto di vista acustico, aveva permesso di superare la classificazione provvisoria stabilita, quale punto di partenza, dall'art. 6 del D.P.C.M., articolata su quattro classi e vigente unicamente per le sorgenti sonore fisse.

Con la pubblicazione della Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico (L. 447/95) e della sostanziale totalità dei decreti attuativi previsti, della successiva Legge Regionale n. 15/01 e della Delibera della Regione Emilia Romagna n. 2053 che detta "Criteri e condizioni per la classificazione acustica del territorio", si è resa necessaria una revisione della precedente disciplina.

Il Comune di Ravenna ha pertanto adottato con Deliberazione C.C. n° 69207/113 del 2 luglio 2009 la Classificazione acustica del territorio comunale, suddividendo il territorio in zone omogenee da classificare in sei diverse Classi dal punto di vista acustico (vedasi Tabella 1) alle quali sono associate differenti livelli di immissione sonora (Tabella 2), oltre che specifici valori di "emissione", di "attenzione" e di "qualità".

Tale classificazione è stata elaborata sulla base della disciplina del Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) che riguarda gli ambiti territoriali consolidati (equiparabili allo "stato di fatto") e alcuni interventi di completamento. Il RUE fornisce infatti elementi conoscitivi del sistema insediativo sufficientemente dettagliati per l'attribuzione delle classi acustiche.

Nelle tavole della classificazione acustica adottata nel luglio 2009 sono stati riportati inoltre i perimetri delle aree di trasformazione demandati al POC, per evidenziare quali parti del territorio sono soggette a potenziali trasformazioni, senza tuttavia attribuire a questi perimetri una classe acustica di progetto in quanto il livello di dettaglio della destinazione d'uso di questi comparti, definito soltanto dal PSC, era molto inferiore rispetto alla parte restante del territorio.

A seguito della adozione del 1° POC 2010-2015 e dei POC tematici "Logistica" e "Piano dell'Arenile", la classificazione acustica è stata aggiornata, con Delibera del Consiglio Comunale n. 26988/47 del 14/03/2011 come peraltro previsto dalle stesse Norme di Attuazione, attribuendo la opportuna classificazione alle aree di trasformazione incluse negli strumenti urbanistici di cui sopra.

Successivamente, a seguito dell'adozione del P.O.C. Darsena di Città, avvenuta con Delibera di Consiglio Comunale P.G. 95873/2013, è stato adottato ulteriore aggiornamento della Classificazione Acustica con Delibera di Consiglio Comunale P.G. 104863/2013 – P.V. 97/2013 del 30.07.2013.

**Tab. 1 - Classificazione del territorio comunale (Tabella A del D.P.C.M. 14.11.97 , in applicazione della L.447/95):**

<b>CLASSE I - Aree particolarmente protette:</b> 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.
<b>CLASSE II - Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale:</b> 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.
<b>CLASSE III - Aree di tipo misto:</b> 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.
<b>CLASSE IV - Aree di intensa attività umana:</b> rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.

**CLASSE V - Aree prevalentemente industriali:** rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

**CLASSE VI - Aree esclusivamente industriali:** rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e prive di insediamenti abitativi.

**Tab. 2 – Valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) [ Tabella C del D.P.C.M. 14.11.97, in applicazione della L 447/95]**

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO	TEMPI DI RIFERIMENTO	
	Diurno (6.00-22.00)	Notturmo (22.00-6.00)
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

## 2. IL RIFERIMENTO ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Lo strumento di pianificazione territoriale previsto dalla L.R.20/2000 è costituito da tre elementi:

- **PSC** Piano strutturale Comunale che determina le linee strategiche di sviluppo del territorio e che ha un orizzonte temporale di circa 20 anni;
- **RUE** Regolamenti Urbanistico Edilizio che disciplina gli ambiti territoriali consolidati, ovvero le parti del territorio che non sono soggette a significative trasformazioni;
- **POC** Piano Operativo Comunale, il cui arco temporale di validità è di cinque anni, che disciplina e programma l'attuazione delle trasformazioni territoriali indicate dal PSC; un POC può includere tutte o parte delle previsioni del PSC, in funzione delle esigenze e delle opportunità che il territorio manifesta. Il POC sarà attuato poi attraverso **PUA** (Piani Urbanistici Attuativi), che definiranno ulteriormente la articolazione e l'organizzazione territoriale dei comparti.

Il Comune di Ravenna ha approvato i seguenti strumenti di pianificazione territoriale:

- PSC (Delibera di C.C. PV n. 25/2007),
- RUE (Delibera di CC n. 77035/133 del 28/07/2009 , in vigore dal 26./08/2009 )
- POC tematico “Piano dell’Arenile 2009” (Deliberazione di C.C. n° 123211/202 del 21.12.2009);
- POC 2010-2015 (approvato con delibera di C.C. N. 23970/37 del 10/03/2011)
- POC Tematico “Logistica” approvato con delibera di C.C. n. 17364/24 del 21/02/2011 e varianti successive.

Inoltre il Comune di Ravenna ha Adottato :

- POC Tematico “Darsena di città” (Deliberazione di C.C. n. 95873/96 del 30.07.2013

La Classificazione acustica viene ora approvata tenendo conto delle trasformazioni territoriali previste dai POC approvati e/o adottati sopraelencati, nonché alla luce delle osservazioni presentate alla classificazione acustica adottata con Delibera del Consiglio Comunale n. 26988/47 del 14/03/2011.

Va inoltre tenuto conto che nessuna osservazione è stata presentata in ordine all' ulteriore aggiornamento della Classificazione Acustica Adottata con Delibera di Consiglio Comunale P.G.104863/2013 – P.V. 97/2013 del 30.07.2013 e relativa al POC Darsena di Città.

### 3. CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEGLI AMBITI INSERITI NEL POC

Le trasformazioni territoriali previste e definite dal POC, attuative delle linee strategiche già definite dal PSC, derivano da un articolato processo di valutazione che tiene conto delle esigenze di sviluppo economico, dei bisogni della collettività e del miglioramento ambientale del territorio, inteso in senso lato. A volte questi obiettivi presentano fra loro elementi di conflitto che richiedono particolari attenzioni per essere superati, introducendo elementi di mitigazione o compensazione.

Le nuove previsioni hanno incluso fra i propri obiettivi quello di migliorare il livello di comfort acustico e ridurre per quanto possibile l'esposizione della popolazione all'inquinamento acustico. Tutte le trasformazioni urbanistiche ed edilizie saranno pertanto disciplinate in maniera tale da garantire il rispetto dei limiti massimi di rumore nell'ambiente esterno definiti sulla base della zonizzazione acustica.

Qualora si rilevin incompatibilità con la zonizzazione vigente o col clima acustico rilevato, l'attuazione delle nuove previsioni dovrà essere subordinata alla realizzazione di un piano di adeguamento dell'esistente o ad opere di mitigazione atte a far rientrare nei limiti consentiti il clima acustico.

Lo stesso POC tuttavia non individua sempre con sufficiente dettaglio l'articolazione progettuale dell'ambito di trasformazione che viene invece demandata al successivo strumento urbanistico costituito dal PUA (Piano Urbanistico Attuativo). La pianificazione e la progettazione dei PUA dovranno pertanto essere condotte in modo da evitare il prodursi di situazioni conflittuali e dovranno essere coerenti rispetto la zonizzazione acustica dello stato di fatto.

In questa fase viene attribuita una classe acustica in base alla destinazione prevalente dell'ambito, tuttavia nel momento in cui il PUA definisca, per esempio, la collocazione di recettori sensibili da classificare in classe I o di infrastrutture stradali con relative fasce di prospicienza e di pertinenza, diverse da quelle attualmente indicate, dovrà essere modificata la classificazione acustica con apposita variante, come previsto dall'art. 8 delle Norme di Attuazione. I tratti stradali di progetto dovranno comunque garantire alle abitazioni esistenti o di progetto che ricadono nelle potenziali fasce di prospicienza/pertinenza, il rispetto dei valori della classe loro attribuita.

L'elaborazione dei PUA dovrà tenere conto della classificazione acustica dello stato di fatto e della presenza di recettori sensibili di Classe I e di aree adibite a residenza oppure alla presenza di fonti di rumore quali le Aree in Classe V, sede di attività ancora in esercizio, o infrastrutture stradali, e articolare di conseguenza la distribuzione spaziale planivolumetrica degli insediamenti previsti in modo tale da garantire il rispetto dei limiti di legge, nonché adeguate misure di tutela e mitigazione acustica, tali da garantire per le Aree di Classe I il rispetto dei limiti di rumorosità attribuiti.

Considerato che l'oggetto principale della tutela dal rumore sono le persone, si dovranno assicurare il rispetto dei limiti negli spazi abitativi (ambienti interni) e negli spazi esterni quali giardini e aree cortilizie, mentre ad esempio parcheggi o aree di transito potranno essere collocati sul fronte stradale, così come il corpo stesso dell'edificio ed in particolare la parte esposta verso l'infrastruttura stradale o altra fonte di rumore, potrà costituire elemento di schermatura qualora non possano essere applicate idonee distanze dall'asse stradale.

Particolari criticità possono essere individuabili nell'Area del POC Darsena di Città, le quali possono derivare dalla fase transitoria, qualora i PUA prevedano di realizzare aree residenziali con residenze a ridosso di attività produttive ancora in esercizio che possano provocare impatti da rumore non risolvibili con adeguate misure di mitigazione. In tal caso la specifica convenzione e il permesso di costruire dovranno subordinare l'inizio dei lavori delle stesse all'avvenuta cessazione o delocalizzazione dell'attività produttiva. Più in generale si rimanda all'art. 22 delle NtA, che detta "Indirizzi e criteri per la redazione di Piani e Progetti", al fine di evitare nuove situazioni conflittuali e garantire il rispetto dei limiti acustici propri delle Classi.

Relativamente all'Area del POC Darsena di Città si segnalano come aree cui i PUA dovranno prestare particolare attenzione in quanto potenziali fonti di rumorosità in fase transitoria:

- comparto ex- poligono
- comparto 19 – piazzale prove della Motorizzazione Civile di Ravenna;
- comparto 8/9
- comparto 32 (Bunge)
- comparto 20 (Tavar)

Attenzione andrà posta anche nel caso degli “usi-riusi temporanei”, sempre per evitare conflitti fra attività fonti di possibili rumorosità, per esempio attività di spettacolo, e recettori sensibili quali servizi educativi o sanitari.

#### 4. METODOLOGIA ADOTTATA PER LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

Per quanto riguarda la metodologia di attribuzione delle classi di progetto, si è applicato quanto previsto dalle indicazioni della deliberazione regionale n° 2053, cioè:

- Attribuzione diretta per le Classi I V, VI
- Attribuzione mediante indici per le classi II,III IV, adottando i criteri di cui alla Del. Reg. 2053 del 09.10.2001, salvo alcune Aree, quale l'Area dei Giardini Pubblici e del Parco Teodorico, per le quali si ritiene che l'effettiva fruizione per esse sia più propriamente individuabile nella quella della contemplazione monumentale, analogamente a quanto avviene a San Vitale, per cui esse vengono classificate in maniera diretta quali Aree di Classe II.

#### Attribuzione diretta in ambito comunale generale

##### Classe I

Secondo quanto definito nella tabella A del D.P.C.M. 14.11.97, sono classificate, mediante attribuzione diretta, le seguenti aree:

**Edifici scolastici** sia pubblici che privati adibiti a scuole per la prima infanzia (nidi), scuole per l'infanzia (materne), scuole medie inferiori e superiori ed Università. Sono escluse da tale classificazione acustica le scuole inserite in edifici adibiti principalmente ad altri usi, che mantengono la classificazione acustica della zona di appartenenza, le aree di pertinenza scolastiche per le quali la quiete non è elemento di base per la loro utilizzazione (parcheggi ad uso delle scuole, cortili utilizzati a scopi ricreativi etc...) e le scuole di natura diversa da quella sopraindicata.

**Edifici ospedalieri**, pubblici e privati, edifici adibiti ad attività sanitarie con degenza e/o assistenziali per anziani non autosufficienti di grado grave (“Case Protette”), con attività svolta nell’arco delle 24 ore, quali aree di attività nelle quali la quiete è particolarmente importante e necessaria in periodo notturno, al fine di assicurare tranquillità e riposo.

Come detto in precedenza, il POC non localizza recettori sensibili di questo tipo, per cui la presenza di un edificio scolastico, una volta individuato dal PUA, dovrà essere indicata in cartografia da perimetrazione cartografica o da apposito simbolo che deve essere tuttavia considerato meramente indicativo in quanto gli edifici scolastici, anche qualora non rilevati cartograficamente, ricadono comunque in Classe I.

Analogamente per quanto riguarda edifici adibiti a attività sanitaria che, una volta individuati dal PUA, dovranno essere indicati in cartografia da perimetrazione cartografica o da apposito simbolo che deve essere tuttavia considerato meramente indicativo in quanto gli edifici ospedalieri con le caratteristiche sopra descritte, anche qualora non rilevati cartograficamente, ricadono in Classe I.

Per quanto riguarda l'individuazione di aree di Classe I, fermo restando quanto previsto all'art. 19 delle NtA, che prevede l'apposizione di un simbolo che individua gli edifici scolastici e ospedalieri, è opportuno che il PUA specifichi anche le aree di pertinenza di tali edifici per le quali vada eventualmente applicata la classe I elaborando una pianificazione complessiva del comparto nonché idonee misure di tutela che garantiscano il rispetto dei limiti di rumorosità in tali aree.

Le Aree di pertinenza scolastica o sanitaria che circondano gli edifici sopraindicati, ma che vedono lo svolgersi di altri usi non sanitari (quali ad es. uso parcheggio ed altro) che non richiedono la stessa tutela, nonché altri edifici adibiti ad attività sanitarie svolte unicamente in periodo diurno, prendono invece la classificazione dell'area di appartenenza così come quelle collocate in edifici ad uso non esclusivo.

Relativamente alle Aree/Edifici di classe I si precisa che le fasce di pertinenza stradale e ferroviaria attribuite ai sensi del D.P.R. n. 142/04 e D.P.R. 459/98 ed ai fini previsti da tali decreti, non si sovrappongono alle aree medesime che conservano le peculiarità acustiche previste dalla loro attribuzione in Classe I.

Inoltre, analogamente, le fasce di prospicienza previste ai sensi delle normative regionali, non comprendono gli Edifici e/o Aree di cui sopra, che conservano le peculiarità acustiche previste dalla loro attribuzione in Classe I.

## **Classe V**

Secondo quanto definito nella tabella A del D.P.C.M.14.11.97, sono classificate, mediante attribuzione diretta, le seguenti aree:

**Aree dedicate agli impianti tecnologici pubblici**, adibite a depurazione delle acque e a trattamento, recupero e smaltimento rifiuti evidenziate in cartografia ;

**Allevamenti esistenti di tipo intensivo** evidenziate in cartografia, evidenziate da simbolo specifico; quelli non evidenziate sono collocati in Classe IV;

**Aree artigianali - industriali** esistenti e/o in corso di attuazione collocate in aree prevalentemente industriali e con scarsità di abitazioni presenti in vicinanza, con superficie superiore a 5000 mq. In caso di aree artigianali – industriali adiacenti, per il calcolo della superficie si considera la somma delle aree medesime.

Relativamente alle aree, comprese quelle artigianali – industriali, che ricadono nel Progetto di Riquilificazione del “Progetto Darsena” di Città vale la classificazione acustica specifica espressa nelle “Norme Tecniche di attuazione”, che tiene conto degli obiettivi di risanamento costituiti dal Progetto medesimo;

In ogni caso relativamente all' Area della Darsena di Città non sono individuate aree con destinazione produttiva cui attribuire la classe V.

L'unica situazione riguarda il comparto 11, dove attualmente è collocata la Raviplast. Il POC Darsena prende atto della esistenza di tale attività, di classe V nella zonizzazione vigente, con l'obiettivo di un suo trasferimento. Qualora tale struttura venga delocalizzata, il comparto, assume gli usi dei comparti adiacenti. La zonizzazione acustica del POC tiene conto pertanto degli usi previsti per i comparti adiacenti e attribuisce all'area una classe III di progetto, così come per i comparti adiacenti 10 e 12.

Tuttavia è evidente che finchè persiste la situazione attuale, l'insediamento nei due comparti adiacenti dovrà tenere conto della presenza dello stabilimento Raviplast, rilevare il clima acustico e adottare le dovute azioni per tutelare gli usi abitativi.

In questo caso, per le aree di nuovo insediamento di classe III, caratterizzate dall'adiacenza con un'area produttiva esistente classificata in Classe V dal punto di vista acustico, viene prevista una fascia di rispetto di 30 m che parte dal confine con l'area di classe V e si estende all'interno dell'area di classe III, che assume la Classe acustica di tipo IV ( non evidenziata cartograficamente) fino alla dismissione della attività produttiva..

## **Classe VI**

Secondo quanto definito nella tabella A del D.P.C.M. 14.11.97, sono classificate relativamente in modo diretto le seguenti aree:

**Aree Produttive Portuali** dove è consentita l'installazione di impianti ed attrezzature al servizio della navigazione a servizio per il porto, potenzialmente sede di impianti di Comparto ed industrie produttive di tipo portuale.

**Aree esclusivamente industriali**, ove non vi sia la presenza di insediamenti abitativi e con funzionamento continuo sulle 24 ore. Qualora le aree industriali abbiano presenti abitazioni nelle vicinanze, sono da considerarsi inserite in Classe V.

## **Attribuzione mediante indici**

- Attribuzione mediante indici per le **classi II,III IV**, adottando dal punto di vista acustico i criteri valutativi, per quanto applicabili, relativamente alla:
  - a) massima densità insediabile di abitanti teorici,
  - b) alla massima densità di superficie commerciale e/o di Servizio,
  - c) alla massima densità di superficie destinata ad attività produttive,

Ove non siano immediatamente disponibili gli indici di cui sopra viene attribuita una classificazione “stimata” in base alle previsioni di piano che sarà poi definita nelle successive fasi di pianificazione (Piani urbanistici attuativi).

Di seguito viene illustrata e motivata l'attribuzione della classe acustica alle previsioni del POC.

#### **Città di nuovo impianto residenziale, misto, turistico (POC 4c.1, POC )**

Si è attribuita la classe 3° o 4° in base alla applicazione degli indici previsti dalla delibera regionale.

I dati per il calcolo degli indici deriva dalle previsioni del POC e dai dati della VAS.

Dalla VAS sono derivati il numero di abitanti delle nuove previsioni residenziali, stimato in base agli indici di edificazione del POC, dallo stesso POC è stata calcolata la Superficie Territoriale, vale a dire la superficie totale dell'UTO, mentre dalla normativa di POC ( art. 23, 24 e 26) sono stati rilevati gli usi ammessi e la percentuale di presenza di attività non residenziali distinte in commerciali (SNR1 = Superfici non residenziali di tipo commerciale) e o produttive (SNR2 = Superfici non residenziali di tipo produttivo).

				CITTA' DI NUOVO IMPIANTO RESIDENZIALE	cl.		dato	punti
G	1	Art. 23	3B	P057 – Savarna	3	abitanti/ha		1,5
V						SNR1	6%	2
V						SNR2	4%	2
V						totale		5,5
G								
V	2		3B	P037 – ConventelloGrattacoppa	3	abitanti/ha	43/6186	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
G	3		3A	P009 – Borgo Masotti	3	abitanti/ha	277/5545 1	1,5
V						SNR1	6%	2
G						SNR2	4%	2
V						totale		5,5
V								
V	4		3B	P027 – San Romualdo	3	abitanti/ha	192/2736 3	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	5		3A	P025 – Ammonite	3	abitanti/ha	108/1796 5	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	6		3C1	P039 – Punta Marina	4	abitanti/ha	277/5545 1	1,5
						SNR1	15%	3
						SNR2	5%	2
						totale		6,5
G	7		3B	P431 – Piangipane	3	abitanti/ha	60/8576	1,5



						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
G	8		3B	P433 – Piangipane	3	abitanti/ha	96/13661	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
	9		3C2	P093 – Frazione Terza Ravenna	3	abitanti/ha	123/19757	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
G	10		3A	P066 – Villanova	3	abitanti/ha	150/25011	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	11		3C1	P100 – Classe	4	abitanti/ha	64/12887	1,5
						SNR1	15%	3
						SNR2	5%	2
						totale		6,5
V	12		3C1	P099 – Ponte Nuovo	3	abitanti/ha	79/15747	1,5
						SNR1	15%	3
						SNR2	5%	2
						totale		6,5
V	13		3C1	P432 – Classe	4	abitanti/ha	60/11915	1,5
						SNR1	15%	3
						SNR2	5%	2
						totale		6,5
V	14		3B	P014 – San Bartolo	3	abitanti/ha	116/16583	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
G	15		3C1	P096 – Madonna dell'Albero	3	abitanti/ha	48/9591	1,5
						SNR1	15%	3
						SNR2	5%	2
						totale		6,5
G	16		3A	P073 – San Pietro in Trento	3	abitanti/ha	16/2726	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
G	17		3B	P028 – Carraie	3	abitanti/ha	125/17920	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		

V	18		3B	P022 – Savio	3	abitanti/ha	44/6353	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	19		3B	P059 – San Pietro in Vincoli	3	abitanti/ha	228/32615	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	20		3A	P068 – Coccolia	3	abitanti/ha	161/26817	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	21		3B	P085 – Campiano	3	abitanti/ha	117/16665	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	22		3B	P067 – Campiano	3	abitanti/ha	105/15035	
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		
V	23		3B	P074 – San Pietro in Campiano	3	abitanti/ha	34/4902	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
G	24		3A	P048 – San Zaccaria	3	abitanti/ha	21/3508	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	25		3B	P082 – Castiglione	3	abitanti/ha		1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
V	26		3B	P041 – Castiglione	3	abitanti/ha	171/24447	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5
G	27		3A	P077 – Gambellara	3	abitanti/ha	59/9781	1,5
						SNR1	6%	2
						SNR2	4%	2
						totale		5,5

28	atipico	3B	Pr005 – Mezzano	3	abitanti/ha	173/62727	1,5
					SNR1	6%	2
					SNR2	4%	2
					totale		5,5
29	atipico		P101 – Frazione seconda Ravenna gran parte verde servizi e parcheggio	3	abitanti/ha	24/14129	1,5
					SNR1	6%	2
					SNR2	4%	2
					totale		5,5
30	atipico		P122 – Frazione terza Ravenna PUA convenzionato rilasciato perm di costruire x op. urbanizzazione	3	abitanti/ha		1,5
					SNR1	6%	2
					SNR2	4%	2
					totale		5,5
31	atipico	3B	Pr006 - Porto Fuori	3	abitanti/ha		1,5
					SNR1	6%	2
					SNR2	4%	2
					totale		5,5
32	atipico		P105 – Osteria PUA approvato	3	abitanti/ha	37/29545	1,5
					SNR1	6%	2
					SNR2	4%	2
					totale		5,5
33	atipico		P111 - San Zaccaria	3	abitanti/ha	24/36573	1,5
					SNR1	6%	2
					SNR2	4%	2
					totale		5,5
34	atipico	3B	P439 - Savio	3	abitanti/ha		1,5
					SNR1	6%	2
					SNR2	4%	2
					totale		5,5
35		3C2	P029 - Frazione Prima Ravenna	3	abitanti/ha		1,5
					SNR1	6%	2
					SNR2	4%	2
					totale		5,5

			CITTA' DI NUOVO IMPIANTO MISTO	cl.		dato	punti
V	1	Art. 26	P083 – Casal Borsetti / primario PUA in istruttoria albergo e altri sevizi 60%	3	abitanti/ha		1,5
					SNR1	30%	3
					SNR2	10%	3
					totale		7,5
G	2		Pb003 - Porto Corsini	4	abitanti/ha		1,5
					SNR1	15%	3
					SNR2	4%	2
					totale		6,5
				3			

V	3		P089 - Santerno	3 abitanti/ha		1,5
			tipo 3B	SNR1	6%	2
				SNR2	4%	2
				totale		5,5
V	4		P026 - Savio	4 abitanti/ha		1,5
				SNR1	6%	2
				SNR2	4%	2
				totale		5,5
G	5		P051 – Frazione Prima Ravenna	4 abitanti/ha		1,5
				SNR1	50%	3
				SNR2	50%	3
				totale		7,5
			<b>CITTA' DI NUOVO IMPIANTO TURISTICO</b>			
V	1 Art.24		P042 – Punta Marina	3 abitanti/ha		1,5
			turistico ricettivo	SNR1	6%	2
				SNR2	4%	2
				totale		5,5
V	2		P056- Savio	3 abitanti/ha		1,5
			campeggi	SNR1	6%	2
				SNR2	4%	2
				totale		5,5

La classe attribuita è prevalentemente la classe III e in qualche caso la classe IV in quanto viene quasi sempre prevista la compresenza di attività commerciali e produttive insieme alla residenza. Molte delle nuove previsioni confinano con fasce di prospicienza stradale di classe IV , inoltre si tratta di ambiti di dimensioni piuttosto ridotte, incluse in un tessuto già urbanizzato che vede la presenza di numerose attività.

Molte di queste previsioni ricadono in fascia di pertinenza stradale con limiti riferibili alle classi IV o V per cui si rende necessario che la progettazione urbanistica di questi ambiti tenga conto dei vincoli presenti e introduca soluzioni che garantiscano un corretto clima acustico ed il rispetto dei limiti della classe attribuita agli ambiti residenziali e relative zone di pertinenza.

Tali prescrizioni sono riportate in normativa all'art. 21 e all'art. 22.

In qualche caso si presenta contiguità fra zone residenziali e produttive ed anche in questo caso dovranno essere introdotte preventivamente le opportune mitigazioni, come specificato all'art. 22.

E' inoltre opportuno che le strutture residenziali ricadenti in classe IV siano progettate sia a livello di PUA che di progetto edilizio, in modo tale da evitare almeno l'esposizione diretta degli ambienti sensibili, quali camere da letto o soggiorni, al rumore proveniente dalla infrastruttura (esposizione verso l'interno, finestre in nicchia, terrazze ecc.).

### **Città di nuovo impianto produttivo**

Attribuzione diretta della classe 5°

In qualche caso si presenta contiguità fra zone residenziali e produttive ed anche in questo caso dovranno essere introdotte preventivamente le opportune mitigazioni, come specificato all'art. 22.

In particolare qualora sia previsto l'insediamento di zone produttive in adiacenza a zone residenziali esistenti, oppure l'insediamento contestuale di nuove zone produttive e nuove zone residenziali adiacenti, le attività rumorose collocate all'interno del perimetro dell'area produttiva dovranno essere ubicate e condotte in modo tale da garantire il rispetto dei valori limite per la classe attribuita alla zona residenziale. I provvedimenti di contenimento e mitigazione del rumore prodotto dovranno essere previsti dal PUA della zona produttiva e dovranno essere a carico degli insediamenti produttivi stessi. Al fine di assicurare il rispetto di tali limiti andrà individuata all'interno del PUA dell'area produttiva una fascia di rispetto di almeno 50 metri in corrispondenza del confine con la zona residenziale da classificare in classe IV. Si ricorda che in tali casi va comunque rispettato il valore limite di immissione differenziale.

Art. 25	<b>CITTA' DI NUOVO IMPIANTO PRODUTTIVO</b>		
	<b>CAPOLUOGO</b>		
V	P04 Frazione Prima Ravenna	5	
V	P09 Frazione Prima Ravenna	5	attenzione abitato
V	P10 Frazione Prima Ravenna	5	attenzione abitato
	<b>FRANGIA</b>		
G	P06 Camerlona	5	
G	P07 Frazione Prima Ravenna	5	
G	P08 Fornace Zarattini	5	
G	P11 San Michele	5	
G	P12 Frazione Seconda	5	
V	P13 Porto Fuori	5	attenzione abitato
V	P14 San Bartolo	5	
	<b>FORESE</b>		
V	P01 Mezzano	5	
G	P02 Mezzano	5	
G	P03 Mezzano	5	attenzione abitato nord e sud
G	P05 Piangipane	5	
G	P15 Roncalceci	5	
G	P16 San Pietro in Vincoli	5	attenzione case sparse
G	P17 Campiano	5	attenzione case sparse
V	P18 Savio	5	
V	P19 Coccolia	5	Attenzione abitato e nuove previsioni residenziali
V	P20 Castiglione	5	
G	P21 Castiglione	5	

#### **Ambiti oggetto di accordo con privati (art.18)**

Attribuzione della o delle classi desumibili dalla destinazione d'uso prevalente.

In questo caso non è possibile applicare correttamente gli indici in quanto si tratta di aree piuttosto vaste, la cui articolazione non è nota ed anche l'applicazione degli indici è soggetta a variabilità a seconda delle scelte progettuali.

I PUA dovranno comunque tenere conto dei condizionamenti derivanti dallo stato di fatto (classi acustiche esistenti) e dovranno evitare la proposta di soluzioni che producano situazioni conflittuali dal punto di vista acustico.

		abitanti	SUC	ST	classe		
<b>S01</b>	Antica Milizia - Stradone - Parco Baronio - Parco Cesarea	2.946	117.854	392.863	3		
<b>S02</b>	Romea - Anic – Agraria	1.055	42.199	218.000	3	4	
<b>S03</b>	Logistica - Romea – Bassette	966	38.648	1.388.368	4	5	
<b>S04</b>	De Andre'	753	30.139	188.364	4		
<b>S05</b>	Ipercoop - Borgo Montone	484	19.365	98.300	4		
<b>S06a/b</b>	Dismano – Romea Sud – Parco Archeologico	1.341	53.651	241.469	3	4	
<b>S07</b>	Dismano Ovest - Ponte Nuovo	946	37.845	191.072	3		
<b>S08</b>	Sportivo – Classe	140	5.580	53.800	4		
<b>S09</b>	Porto Fuori Est	428	17.110	85.697	3		
<b>S10</b>	Porto Fuori Ovest	213	8.517	55.592	3		
<b>S11</b>	Madonna dell'Albero	550	21.986	124.450	3		
		0					
<b>S12</b>	Casal Borsetti – Golf	795	31.792	1.629.777	1	3	4
<b>S13</b>	Punta Marina - Ricettivo	734	29.352	375.018	4		
<b>S14</b>	Lido Adriano Nord – Sud	1.253	50.126	603.070	4	3	
<b>S15</b>	Lido di Dante	319	12.746	171.150	3		
<b>S16</b>	Lido di Classe - Strada Usi Urbani	682	27.272	443.713	3		

<b>S17</b>	Lido di Savio Nord – Sud	654	26.158	669.061	3	
<b>S18a/b</b>	Sant'Alberto - Servizi al Parco - Impianti Sportivi	250	9.994	116.059	3	4
<b>S19</b>	Savarna - Impianti Sportivi	220	8.788	59.585	4	
<b>S22</b>	S. Michele - Zona Produttiva e Viabilità	149	5.965	774.000	5	
<b>S23</b>	Fosso Ghiaia – Viabilità	581	23.240	114.615	3	
<b>S24</b>	Pilastro - Riconversione Area Produttiva	337	13.464	38.635	3	
<b>S25</b>	S. Stefano/Carraie - Parco Urbano	313	12.526	119.430	3	
<b>S26</b>	S. Pietro in Campiano - Zona Produttiva	815	32.595	64.715	5	

#### Indirizzi e prescrizioni per PUA

Le aree oggetto di accordo con i privati hanno in genere superfici piuttosto ampie, articolate anche in differenti usi, a volte con previsioni di nuove infrastrutture stradali.

In questi casi il ruolo dei PUA è rilevante nel ricercare soluzioni che garantiscano il rispetto dei limiti e dei criteri per la tutela della popolazione dal rumore.

La classe acustica che viene attribuita deriva dalla destinazione d'uso prevalente, tuttavia il PUA potrà articolare all'interno del perimetro anche diverse classi acustiche, avendo sempre come obiettivo principale la tutela della popolazione e dei recettori sensibili.

#### **S01 Antica Milizia - Stradone - Parco Baronio - Parco Cesarea**

**subcomparto S01a** - destinazione d'uso prevalentemente residenziale per cui viene attribuita una classe III; il denominato "Parco Cesarea" deve più propriamente considerarsi un'area verde di quartiere e pertanto viene anch'esso classificato in Classe III

**subcomparto S01b** – il denominato "Parco Baronio", deve più propriamente considerarsi un'area verde di quartiere e pertanto viene anch'esso classificato in Classe III, ferme restando le fasce di prospicienza di strade esistenti.

#### **S02 Romea - Anic – Agraria**

Subcomparto S02a destinazione abitativa – classe III

Subcomparto S02b –100% non residenziale - terziario, servizi, commerciale e ricettivo – classe IV

#### **S03 Logistica - Romea – Bassette**

Subcomparto S03-1a usi urbani e di transizione - Asse Romea: ricettivo, commerciale, espositivo, direzionale – si propone una classe IV

Subcomparto S03-1b uso produttivo e logistica – classe V

Subcomparto S03-2 uso produttivo e logistica – classe V

Subcomparto S03-3 usi urbani e di transizione - Asse Romea: ricettivo, commerciale, espositivo, direzionale – si propone una classe IV

Subcomparto S03-4 usi urbani e di transizione - si propone una classe IV

Subcomparti 1b e 2 interessati dal By-pass

Occorre prestare molta attenzione nel collocare ambiti ad uso residenziale in quanto l'intero comparto è interessato da attività produttive e logistiche quantitativamente rilevanti, compreso lo scalo merci.

#### **S04 De Andre'**

Usi ricettivo e terziario – sviluppo nuova viabilità - classe IV

#### **S05 Ipercoop - Borgo Montone**

Potenziamento polo commerciale esistente e completamento della viabilità – classe IV.

#### **S06a/b Dismano – Romea Sud – Parco Archeologico**

S06 parco archeologico – ricettivo, ricreativo, ecc- classi IV anche in considerazione della presenza delle fasce di prospicienza e pertinenza stradale.

Subcomparto S06 a – uso residenziale 53%, non residenziale 47% - classe III

Subcomparto S06 b – uso ricettivo - classe III

#### **S07 Dismano Ovest - Ponte Nuovo**

Residenziale – 90%

Nonn residenziale 10%

Si propone la classe III

Attenzione per la nuova viabilità.

#### **S08 Sportivo – Classe**

Prevalente Servizi sportivi e residenza – classe IV  
Subcomparto a – mq. 20.700 impianti sportivi  
Subcomparto b1 – mq 18.265 impianti sportivi  
Subcomparto b2 – mq28.600 impianti sportivi  
Subcomparto c – mq 6.932 – residenziale e parcheggi

**S09 Porto Fuori Est**

Usi residenziali e commerciali – classe III.  
Attenzione nuova viabilità.

**S10 Porto Fuori Ovest**

Usi residenziali e commerciali – classe III  
Ambito di ridotte dimensioni mq 8.517

La realizzazione della nuova viabilità comporta un vincolo significativo per la eventuale residenza che dovrà essere risolto in sede di PUA.

**S11 Madonna dell'Albero**

Usi residenziali, commerciali, artigianali – classe III

**S12 Casal Borsetti – Golf**

Subcomparto 1 – residenza, area camper, attrezzature sportive – classe IV  
Subcomparto 2A – residenza – classe III  
Subcomparto 2B – residenza – classe III  
Subcomparto 3A - golf e servizi connessi – classe III  
Subcomparto 3B - ricettivo, ricreativo, servizi, residenza – classe III  
Subcomparto 4 – area naturale (pineta) – classe I

**S13 Punta Marina - Ricettivo**

Ricettivo, terziario/commerciale, servizi, residenza, attività ricreative e sportive - classe IV  
con attenzione per le nuove previsioni residenziali - eventuale articolazione in classe III e IV in ambito PUA

**S14 Lido Adriano**

Comparto Nord ricreativo – sportivo – ricettivo – residenza – commerciale - Servizi – verde – classe IV  
Comparto Sud – residenziale – servizi – sportivo – ricettivo – commerciale – classe III  
eventuale diversa articolazione in classe III e IV in ambito PUA

**S15 Lido di Dante**

Usi misti residenza – campeggi – classe III

**S16 Lido di Classe**

Prevalente residenza – ricettivo – servizi – parcheggi – attrezzature sportive – classe III

**S17 Lido di Savio**

Comparto Nord -Uso prevalentemente residenziale, commerciale, agricolo, sportivo – classe III  
Comparto Sud -Uso prevalentemente residenziale, commerciale, agricolo, sportivo – classe III

**S18 Sant'Alberto - Servizi al Parco - Impianti Sportivi**

Subcomparto a (nord) residenziale, commerciale – classe III  
Subcomparto b (sud) nuovi impianti sportivi – classe IV

**S19 Savarna**

Impianti Sportivi – classe IV

**S22 S. Michele –**

Zona Produttiva e Viabilità – classe V

**S23 Fosso Ghiaia**

Residenza (prevalente), ricettivo, commerciale, servizi – classe III

**S24 Pilastro**

Residenziale commerciale, Viabilità di circuitazione, Ristrutturazione e dismissione comparto produttivo – classe III

**S25 S. Stefano/Carraie**

Residenziale, commerciale, servizi, verde – classe III

**S26 S. Pietro in Campiano**

Produttivo, direzionale, commerciale – classe V

**AVN e Aree Agricole Periurbane**

Le previsioni per le Aree di valorizzazione naturalistica interessano in genere ampie parti del territorio ma non prevedono trasformazioni significative dal punto di vista della introduzione di nuove fonti rumorose.

La classificazione attuale, considerato che si tratta prevalentemente di aree agricole, prevede la classe 3°, fatta salva la presenza all'interno di tali perimetri di aree naturali protette in classe I e di infrastrutture stradali con fasce di prospicienza in classe IV.

	ST Ha	Bosco ha	Consistenti interventi	SUC mq	
<b>Avn1</b> Casal Borsetti	500,00	114	114 ha boschi 50 ha dune 5 km percorso ciclopeditoni 500 m percorsi integrati 2 ha parcheggio scambiatore auto-bici	18.636	
<b>Avn2</b> S. Alberto	112,00		1.3 km percorsi ciclopeditoni 860 m percorsi integrati (carrabile a basso impatto)	1.918	
<b>Avn3 a e b</b> Lido Adriano	290,00	55	55 ha boschi 30 ha dune 3 km percorsi ciclopeditoni 1 ha parcheggio scambiatore auto-bici	9604	
	375,00	85	85 ha boschi 30 ha dune 1,5 km percorsi ciclopeditoni 1 ha parcheggio scambiatore auto-bici	11.296	
<b>Avn4</b> Foce fiumi Uniti	88,00		12 ha dune 0.8 km percorsi ciclopeditoni	1.701	
<b>Avn5</b> Classe (Basilica)	140,00	45	45 ha boschi 2 km percorsi ciclopeditoni	2.242	
<b>Avn6</b> Parco fluviale dei due fiumi	18,00		Tutta l'area concorre alla realizzazione del parco fluviale	2.968	
<b>Avn7</b> Pineta di Classe	106,00	20	20 ha boschi 1 km percorsi ciclopeditoni 7 ha vasca di laminazione	2.216	
<b>Avn8</b> Lido di Dante	500,00	124	124 ha boschi 25 ha dune 4 km percorsi ciclopeditoni 2 ha parcheggio scambiatore auto-bici	15.306	
<b>AREE AGRICOLE PERIURBANE</b>	16.07,00				

**ARA**

Per le “Ara di rilevante valore naturalistico-ambientale da tutelare” la classificazione attuale è compatibile con gli usi previsti per cui si propone di mantenerla.

Per le “Ara di valore ambientale/paesaggistico da tutelare e valorizzare per usi sportivi ricreativi leggeri” n° 8,10,13,14 l'attuale classe III è compatibile con gli usi previsti dal POC, eventualmente anche ricettivi di basso impatto ambientale, per cui si propone di mantenerla.

Lo stesso per l'ARA 4, “Discarica vecchia”, cui è stata attribuita una classe 5, che viene confermata, in quanto ancora presenti attività di gestione del sito, pur nella prospettiva di una sua dismissione.

Per le ARA 2 e 3 era stato invece attribuita una classe 1, in quanto accorpate alle zone naturali protette della pialassa Baiona. Tuttavia considerato che le ARA 2 e 3 sono interposte fra la pialassa e l'abitato di Marina Romea (classe III), si propone di attribuire una classe II.

Per l'ARA 6 Piombone, si propone una classe II in quanto pur trattandosi di area inclusa nel parco del delta del Po, è pur sempre adiacente al porto ed alla zona industriale verso ovest e vicina a due importanti arterie stradali verso sud e verso est.

Analogo ragionamento per l'ARA 7, attualmente classificata in parte I e in parte III e ricadente nella fascia di pertinenza stradale (classi IV e V), viene proposta interamente in classe III.



per l'ARA 12 nord interposta fra la ferrovia e la strada statale 16, destinata ad usi sportivi e ricreativi leggeri, si propone di assegnare la classe III.

Per le "Ara di valore ambientale/paesaggistico da riqualificare per usi sportivi/ricreativi/ricettivi", le ARA 15 e 17 mantengono la classe III, mentre l'ARA 12 sud, interposta fra la ferrovia e la strada statale 16, destinata ad usi sportivi, ricreativi e ricettivi, si propone di assegnare la classe III.

**A) Ara di rilevante valore naturalistico-ambientale da tutelare**

		Sup. complessiva (ha)	attuale	proposta
<b>Ara1</b>	Foce Reno	87	1	1
<b>Ara5</b>	Ex Zuccherificio di Mezzano	38	3	3
<b>Ara9</b>	Foce Fiumi Uniti	45	3	3
<b>Ara11</b>	Lido di Dante Sud	9	1	1
<b>Ara16</b>	Anse e Foce del Savio parte	114	3	3

**B) Ara di valore ambientale/paesaggistico da tutelare e valorizzare per usi sportivi ricreativi leggeri**

<b>Ara2</b>	Marina Romea Nord	33	1	2
<b>Ara3</b>	Marina Romea Sud	57	1	2
<b>Ara4</b>	Ex discarica	36	5	5
<b>Ara6</b>	Piallassa Piombone	188	1	2
<b>Ara7</b>	Via Piomboni	29	1-3	3
<b>Ara8</b>	La Cherubina	68	3	3
<b>Ara10</b>	Ex cava dell'aeroporto	37	3	3
<b>Ara12 nord</b>	Ex cava Fosso Ghiaia	14	1	3
<b>Ara13</b>	Isola della Bevanella	19	3	3
<b>Ara14</b>	Cava del Bevano	42	3	3

**C) Ara di valore ambientale/paesaggistico da riqualificare per usi sportivi/ricreativi/ricettivi**

		Sup. complessiva (ha)	Suc (mq)		
<b>Ara12 sud</b>	Ex cava Fosso Ghiaia	22	4.379	1	3
<b>Ara15</b>	La Manzona	154	11.077	3	
<b>Ara17</b>	La Morina	83	8324	3	

**Città storica**

Si tratta di ambiti di dimensione limitata, collocati nel centro storico di Ravenna con usi misti abitativi-commerciali-produttivi. Viene mantenuta la classe III esistente con le eventuali fasce di prospicenza stradale di classe IV.

			Usi ammessi
CS01	3	Mura porta Cybo	Abitativo –ripristino mura e percorso pedonale
CS02	3	Ex AMGA	Abitativo-ricettivo-commerciale
CS03	3	Santo Stefano degli Ulivi	Abitativo-esercizi di vicinato – servizi-parcheggi
CS04	3	Largo Firenze	Abitativo – commerciale - servizi - parcheggio
CS05	3	Santa Teresa	Abitativo
CS06	3	Convento dei Cappuccini	Servizi scolastici e religiosi – parcheggio
CS07	3	Ex-cinema Roma	Abitativi – servizi – commerciale – artigianale di servizio –direzionale-parcheggio
CS08	3	Caserma dante Alighieri	Abitativi – servizi – commerciale – artigianale di servizio –direzionale-parcheggio
CS09	3	Ex-falegnameria Comunale	Abitativo parcheggio
CS10	3	Ex-macello	Abitativo - ricettivo - servizi - artigianato

**Città da riqualificare**

	attuale	proposta		
Rq01a	4	4	Capitaneria di Porto	Esercizi di vicinato-servizi – abitativo- parcheggi
Rq01b	4	4	Vecchia darsena	Esercizi di vicinato-servizi
Rq01c	4	4	Campi da tennis	Esercizi di vicinato-servizi – abitativo- parcheggi
Rq01d	4	4	Traghetto sud	Esercizi di vicinato-servizi – abitativo- parcheggi
Rq01e	4	4	Traghetto nord	Esercizi di vicinato-servizi – abitativo- parcheggi
Rq02	5	5	Ex-zuccherificio Mezzano	Non è ammesso l'uso abitativo- confermato uso produttivo-terziario-servizi
Rq03	3	4	Hera via Romea	Commerciale espositivo IV classe
Rq04	3	3	Piangipane	Residenziale - servizi
Rq05	4-5	5	Fornace Zarattini (POC 4b)	Non è ammesso l'uso residenziale e l'area è già interessata da diverse attività produttive ed è all'interno di fasce di pertinenza stradale di c.le IV e V per cui si propone di attribuire a tutto il comparto la classe V.

Rq06	4	4	Ex scalo merci	
Rq07	3	3	ENI Via delle Industrie	(vedi anche S03)
Rq08	3	3	Zuccherificio Classe	
Rq09	3	4	Commerciale L.da Vinci	Confina con piccolo produttivo - omogeneizzare

Le zone di riqualificazione a Marina di Ravenna (Rq1-a,b,c,d,e) sono collocate in affaccio al porto-canale, pertanto esposte ai rumori provenienti dal transito delle navi e delle attività del porto. Fanno eccezione i campi da tennis, collocati più internamente.

Queste aree sono inoltre interessate dalla fascia di prospicenza stradale.

Gli usi previsti sono sempre di tipo misto, con una presenza abitativa limitata o nulla- si propone pertanto l'attribuzione di una classe IV.

Rq02 Ex-zuccherificio Mezzano - Non è ammesso l'uso abitativo- confermato l'uso produttivo-terziario-servizi e di conseguenza confermata la classe V.

Rq03 Hera via Romea  
Commerciale espositivo IV classe

Rq04 Piangipane  
Residenziale – servizi classe III

Rq05 Fornace Zarattini (POC 4b)  
Non è ammesso l'uso residenziale e l'area è già interessata da diverse attività produttive ed è all'interno di fasce di pertinenza stradale di classe IV e V per cui si propone di attribuire a tutto il comparto la classe V.

Rq06 Ex scalo merci – classe IV

Rq07 ENI Via delle Industrie – classe III  
(vedi anche S03)

Rq08 Zuccherificio Classe – classe III

Rq09 Commerciale L.da Vinci – classe IV  
Confina con piccolo produttivo - omogeneizzare

### **Poli Funzionali (POC 4f)**

#### **PF1 – Polo viale Randi**

Il Polo si presenta piuttosto articolato e complesso. Pur non essendo prevista residenza, sono presenti il comparto ospedaliero, il comparto di via Meucci per la riqualificazione della caserma, altre aree destinate a parcheggi o attrezzature pubbliche. Parte del polo è già oggi classificata in classe IV, mentre la parte dell'ospedale è in classe I salvo le aree esterne di pertinenza che sono in classe III.

Si propone di attribuire la classe IV, peraltro già presente, per la e aree a parcheggio, servizi ecc. mentre per l'ospedale andrà naturalmente garantita la classe prima alla struttura vera e propria ed alle eventuali aree di pertinenza che avessero funzione di luogo di riposo per i degenti. Per il comparto ospedaliero è stato tuttavia già approvato il Progetti Unitario.

#### **PF3 – polo via Faentina**

Usi previsti commerciale direzionale ricettivo- in fascia di pertinenza stradale – si propone la classe IV.

#### **PF4 – polo De Andrè**

Destinato prevalentemente ad attività terziarie, servizi di interesse generale, commerciale, ricettivo. Comprende il pala de Andrè e aree di pertinenza nonché attività commerciali e produttive esistenti lungo via Trieste. Si propone la classe IV.

#### **PF6 – Standiana**

Gli usi previsti sono di tipo sportivo e ricreativo, il comparto include l'esistente bacino di canottaggio (subA), il parco di Mirabilandia (sub C) che vengono ovviamente confermati. Verso nord il comparto sub B è destinato ad attività sportive e verso sud il comparto sub F è destinato ad attività ricettive, parco ricreativo, oggetto di PUC approvato (struttura ricettiva, area camper, parco faunistico). Per questi comparti si propone la classe IV.

Il polo è completato da altri due comparti subD e sub E, a est della strada statale 16, costituiti da laghetti interposti fra la statale e la ferrovia, pertanto ricadenti nelle rispettive fasce di pertinenza, interessati da attività sportive, ancorché di tipo "leggero".

Attualmente la zona è classificata in classe I, ma appare più corretto, anche rispetto allo stato di fatto, attribuire una classe III.

### **Comparto AVTP 1 – (kart)**

Si sviluppa ad est in adiacenza del comparto logistica. L'area kart è classificata in classe V e dovrebbe essere compatibile con la zona della logistica. La zona destinata ad attività motoristiche dovrà rispettare la normativa specifica (DPR 03.04.2001). Qualora si prevedano strutture ricettive dovranno essere collocate e dotate di presidi in modo tale da consentire il rispetto della classe IV. Si ricorda che in ogni caso dovranno essere rispettate le norme specifiche per le attività motoristiche ed in particolare il DPR 03.04.2001.

### **Aree portuali**

Alle aree portuali a destinazione industriale viene attribuita direttamente la classe 6°.

Il comparto ex-AGIP (SP01) che invece comprende attività produttive ma anche di servizio, direzionali e ricettive, viene classificato in classe V, così come viene classificata in classe V la parte che era originariamente inclusa in classe VI in quanto area portuale, ma che ora si trova interposta fra la Darsena di città, a destinazione mista residenziale ed il comparto SP01, area per la nautica.

### **ALTRE ZONE**

Alcune parti del territorio presentano situazioni particolari, venutesi a creare anche a causa delle nuove previsioni del POC, per cui appare opportuno introdurre alcuni aggiustamenti.

**Fornace Zarattini** - Alcuni ambiti come Fornace Zarattini presentano aree di classe III molto frammentate ed inserite in un tessuto con prevalenza di aree produttive e fasce di pertinenza e pertinenza stradale con classi IV o V.

Si ritiene pertanto di proporre una omogeneizzazione di questo ambito, soprattutto per la parte individuata "città da riqualificare" (vedi successivo paragrafo) dove non è prevista la residenza, ma anche per un'ampia parte restante, dove la residenza è assente o presente in percentuale molto bassa.

Per le abitazioni esistenti dovrà essere elaborato un piano di risanamento.

**Zona della Classicana (M05)** – Anche qui è presente una elevata frammentazione per cui si propone di omogeneizzare sulla classe IV.

### **Zona Piomboni**

Considerata la interposizione dell'ambito naturale fra la zona industriale ed il comparto turistico di Marina di Ravenna e la presenza di una infrastruttura stradale importante, si propone di assegnare alla Pineta e Pialassa le classi II e III, come meglio evidenziato in cartografia.

### **Zone rurali**

Vengono inoltre proposte alcune piccole correzioni poiché nella versione precedente era stata attribuita la classe I anche a filari o siepi in ambito agricolo che invece devono essere in classe III.

### **Darsena di Città**

L'Area ricompresa nel Progetto di riqualificazione della Darsena di Città è fra quelle demandate a POC tematico con l'obiettivo di completare la riqualificazione di tipo residenziale, avviata già con il precedente Piano Regolatore. La zona è attualmente in fase di riqualificazione da zona produttiva a zona residenziale e vede, seppur transitoriamente, la compresenza di attività produttive e zone residenziali. Pertanto al fine di consentire una adeguata gestione della fase transitoria, essa viene disciplinata con una normativa ad hoc. ( art. 20 delle NtA)

Relativamente a tale Area, si specifica quanto segue:

### **Classe IV**

Secondo quanto definito nella delibera regionale 2053, sono classificabili, mediante attribuzione diretta, le seguenti aree:

- Aree con forte prevalenza di attività terziarie (zone ad alta concentrazione di uffici pubblici, istituti di credito, nonché quartieri fieristici, attrezzature e impianti per attività e manifestazioni a grande concorso di pubblico, ecc.) o commerciali (zone commerciali, ipermercati, ecc.) nonché porti turistici.

Vengono pertanto individuate con questo criterio le seguenti aree di classe IV:

- il comparto Ex Poligono di tiro, destinato esclusivamente ad attività sportiva nonché adiacente ad aree a destinazione mista residenziale, commerciale e produttiva, cui viene attribuita la classe IV mediante il calcolo degli indici previsti dalla delibera regionale.
- il comparto Ex-dogana, inserito in ambiti già di classe IV, interessato da fasce di prospicienza stradale, per il quale è prevista la realizzazione di un edificio a torre, ed i comparti 2, 3, 6, 7, 8/9. Per tutti questi comparti si prevede un uso abitativo massimo del 30%, e di conseguenza usi commerciali, di servizio, turistici e ricettivi per almeno il 70%; per il comparto 8/9 è prevista anche una grande struttura di vendita. Questi comparti si affacciano inoltre al “percorso turistico-commerciale” che presumibilmente ospiterà anche attività quali bar, ristoranti, ecc,
- i comparti che si trovano in destra Candiano: Compagnia Portuale, Capitaneria di Porto, comparti 24 e 25, per i quali è previsto un numero basso di abitanti (max 30% usi abitativi) a fronte del prevalere di attività terziarie (min. 70%), oltre ad essere collocati a ridosso degli assi viari principali esistenti e di progetto, che hanno fasce di prospicienza di classe IV. Anche questi comparti si affacciano al “percorso turistico-commerciale” sopra descritto.
- Si propone inoltre di attribuire alla classe IV tre piccoli comparti esistenti, classificati in classe III, collocati verso la via Darsena, in quanto gli stessi vanno a formare un mosaico di piccole aree di classe III all'interno di aree di classe IV e fasce di prospicienza stradale e pertinenza stradale e ferroviaria.

#### **Attribuzione mediante indici**

L'attribuzione delle classi mediante indici adottando i criteri della delibera regionale 2053 richiederebbe una definizione progettuale maggiore, tuttavia il POC compie alcune stime circa gli abitanti insediabili nei vari comparti e individua la superficie da destinare ad attività non residenziali, per cui si è effettuato un calcolo in base ai criteri dettati dalla deliberazione Regionale 2053/2001, riportato nella tabella allegata.

Da questa prima valutazione emerge come non siano individuabili aree di classe II, in quanto la destinazione non è mai prevalentemente residenziale (bassa densità abitativa, superficie attività commerciali non superiore al 10% della superficie occupata).

Il risultato degli indici porta alla attribuzione della classe III agli ambiti che rientrano nella parte centrale del POC: area destinata alle attività Culturali e ricreative, con il Parco delle Archeologie Industriali (comparto 26/28), il Parco delle Arti, l'area vocata ad attività sportive (comparto 31), ampie aree di verde, grande attenzione alla mobilità pedonale e ciclabile.

Resta tuttavia inteso che il PUA dei singoli comparti potrà valutare, a fronte di una progettazione di maggiore dettaglio riguardo le attività insediabili, la suddivisione del comparto in ambiti prevalentemente residenziali cui attribuire la classe III e ambiti caratterizzati da attività turistico-ricettive o di servizio per le quali possa essere attribuita una classe IV, fermo restando la verifica di compatibilità tra i due comparti di III e di IV classe, vale a dire garantendo la tutela della parte residenziale.

Per i comparti collocati più a est, per i quali è prevista anche attività produttiva (attività artigianali, artigianato di servizio per cose e mezzi) il calcolo degli indici porta alla attribuzione di una classe IV (19, 19a, 20, 20a, 21, 22, 32). Questi ultimi confinano peraltro con aree esistenti ad uso produttivo, classificate di classe V.

Una situazione analoga a quella del comparto 11, è quella del comparto 32 (BUNGE) attualmente utilizzato come stoccaggio oli e interessato da traffico di mezzi anche pesanti.

Anche in questo caso finché persiste la situazione attuale, l'insediamento nel comparto adiacente dovrà tenere conto della presenza dello stabilimento BUNGE, rilevare il clima acustico e adottare le dovute azioni per tutelare gli usi abitativi e ricreativi.

In questo caso per le aree di nuovo insediamento di classe III, caratterizzate dall'adiacenza con un'area produttiva esistente classificata in Classe V dal punto di vista acustico, viene prevista una fascia di rispetto

di 30 m che parte dal confine con l'area di classe V e si estende all'interno dell'area di classe III, che assume la Classe acustica di tipo IV ( non evidenziata cartograficamente) fino alla dismissione della attività produttiva.

<b>destra canale</b>														
	% abitativo	abitanti	St - ettari	ab/ettaro	punti	SNR c	% SNR c	punti	SNR p	% SNR p	addetti	punti	totale	classe
2														IV
3														IV
6														IV
7														IV
8 e 9														IV
10	50	33	1,34	24,63	1,0	0,75	55,97	3	0		251	0	4,0	III
11	50	364	3,99	91,23	2,0	1,65	41,35	3	0		549	0	5,0	III
12	50	164	1,39	117,99	2,5	0,27	19,42	3	0		90	0	5,5	III
13	50	382	2,84	134,51	2,5	0,69	24,30	3	0		230	0	5,5	III
15	50	375	3,21	116,82	2,5	0,61	19,00	3	0		204	0	5,5	III
16	50	92	0,60	153,33	3,0	0,18	30,00	3	0		60	0	6,0	III
17b	50	127	1,06	119,81	2,5	0,21	19,81	3	0		70	0	5,5	III
18	50	86	0,65	132,31	2,5	0,15	23,08	3	0		51	0	5,5	III
19a	50	110	1,15	95,65	2,0	0,28	24,35	3	0		93	0	5,0	III
19	30	366	3,26	112,27	2,5	0,94	28,83	3	0,4	12,27	449	3	8,5	IV
20	30	720	7,43	96,90	2,0	1,58	21,27	3	0,67	9,02	754	3	8,0	IV
20a	30	234	2,23	104,93	2,5	0,33	14,80	3	0,14	6,28	161	3	8,5	IV
21	30	58	0,54	107,41	2,5	0,14	25,93	3	0,06	11,11	67	3	8,5	IV
22	30	147	1,46	100,68	2,5	0,33	22,60	3	0,14	9,59	160	3	8,5	IV
ex dogana														IV
ex poligono														IV
<b>sinistra canale</b>														
Cap di porto														IV
comp. portuale														IV
24														IV
25														IV
26 e 28	50	786	8,48	92,69	2,0	1,68	19,81	3	0		561	0	5,0	III
29	50	374	3,46	108,09	2,5	1,17	33,82	3	0		391	0	5,5	III
30	50	102	0,82	124,39	2,5	0,17	20,73	3	0		59	0	5,5	III
31	50	771	8,74	88,22	2,0	2,13	24,37	3	0		710	0	5,0	III
32	30	553	6,15	89,92	2,0	1,09	17,72	3	0,47	7,64	525	3	8,0	IV

### POC "Logistica"

L'area è caratterizzata da attività produttive, attività di movimentazione merci, servizi oltre che dalla realizzazione di nuove infrastrutture stradali. Si propone l'attribuzione della classe V.

L'uso residenziale non è previsto ed anche per gli edifici colonici esistente si prevede il trasferimento.

Tuttavia nel caso restino edifici all'interno del comparto, dovranno essere trovate soluzioni atte a garantire il rispetto dei livelli di rumore idonei per la residenza. Resta comunque valido il principio per cui l'insediamento delle nuove attività nel comparto della logistica non dovrà produrre disturbo ad insediamenti

che si trovino in prossimità dello stesso. Inoltre qualora le attività insediate comportino un aumento del trasporto ferroviario, che attualmente rispetta le normative in materia di inquinamento acustico, incrementando quindi indirettamente il livello di rumore nel tratto ferroviario che lambisce le zone residenziali della città, dovranno essere assunti, a carico delle attività produttive insediate nel comparto logistica, opportuni interventi di mitigazione.

#### **POC “Piano dell’Arenile”**

Le previsioni del Piano dell’Arenile sono congruenti con le classi acustiche già attribuite alla fascia costiera, per cui non si propongono modifiche.

### **5. INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO**

I tratti stradali di progetto dovranno garantire alle abitazioni esistenti e di progetto che ricadono nelle potenziali fasce di prospicienza/pertinenza, il rispetto dei valori della classe loro attribuita.

Tutte le strade di progetto sono riportate sia nelle tavole della zonizzazione acustica con le fasce di prospicienza, sia nelle tavole delle Fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto.

#### **FASCE DI PROSPICIENZA**

Sono state inserite nello strumento cartografico le infrastrutture di trasporto:

- strade, per le quali il Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n.285 e relativo Regolamento di Attuazione) opera una Classificazione in base alla loro funzione e geometria,
- ferrovie.

L’identificazione della tipologia di infrastrutture di trasporto è importante per l’applicazione di alcuni dei criteri /linee guida classificatori indicati dalla Regione. A fini di cui sopra è stata in effetti utilizzata, quale principale riferimento, la classificazione delle strade esistenti operata dal Servizio Pianificazione Mobilità in sede di PGU.

Le strade di attraversamento dei centri abitati minori, dove si registra un traffico quasi esclusivamente di attraversamento mentre il traffico in origine e destinazione locale è poco significativo (per i centri piccoli quasi trascurabile) dal punto di vista acustico sono state classificate come strade di tipo D (Db in base al DPR 142/04). Ciò pur tenendo conto della parziale diminuzione di rumore che può originare dal rallentamento dei veicoli per effetto dei limiti di velocità. Ciò non ha in ogni caso riflessi significativi nell’applicazione dei criteri regionali, ossia nella determinazione delle fasce di prospicienza per i motivi sotto esplicitati.

Il PGU, che ha classificato ai fini del Codice della Strada le strade esistenti, ha inoltre attribuito, per una serie di esse, classificazioni intermedie, per le quali, in genere, la funzione è assimilabile alla classe superiore, mentre la geometria è tipica della classe inferiore ( D/E, D/F, oppure E/F). In tali casi è stata considerata la classificazione relativa alla categoria più impattante dal punto di vista acustico (quindi di tipo D nel primo e secondo caso ed E nel terzo).

La Direttiva Regionale n. 2053/01 indica al punto 4 le proprie linee guida per la Classificazione delle Aree Prospicienti le infrastrutture di trasporto.

In base a queste linee guida, le *“Aree prospicienti le strade primarie e di scorrimento quali ad esempio tronchi terminali o passanti di autostrade, le tangenziali e le strade di penetrazione ed attraversamento, strade di grande comunicazione atte prevalentemente a raccogliere il traffico di scambio tra il territorio urbano ed extraurbano, riconducibili prevalentemente agli attuali tipi A, B, C e D del comma2 art 2 D.Lgs 285/92”* appartengono alla Classe IV per un fronte di 50 m .

Si ritiene tuttavia che nell’attuale stato della viabilità esistente, anche le strade classificate come E e/o E/F svolgano ruoli di notevole smistamento di traffico e/o di attraversamento, con condizioni di reale esercizio critiche o potenzialmente critiche; le aree prospicienti pertanto vengono poste per un fronte di 30 metri in Classe IV .

Sempre in relazione alla viabilità esistente “appartengono inoltre alla Classe III le aree prospicienti le strade di quartiere, ovvero comprese in specifici settori dell’area urbana, categoria riconducibile all’attuale tipo F”.

In base al confronto con le UTO attraversate e tenuto conto delle effettive criticità sussistenti alle restanti strutture viarie di Classe E ed F, si è inoltre ritenuto, per la viabilità esistente, di non individuare aree prospicienti le strutture viarie da porsi in Classe II..

In collaborazione con lo stesso Servizio Pianificazione Mobilità, si è provveduto inoltre ad una Classificazione presuntiva anche della viabilità di progetto, utile per valutare (in aggiunta a quanto a suo tempo fatto già in sede di Valsat) gli aspetti di eventuale criticità nell'attraversamento viario delle aree del territorio. In ogni caso solamente in sede di progettazione definitiva saranno disponibili le reali caratteristiche delle strade di progetto e quindi ne potrà essere stabilita la classificazione definitiva.

Per le strade di progetto, si ritengono altresì di classificare in Classe III le aree prospicienti le strade di categoria riconducibile agli attuali tipi E ed F, per un fronte di 50 metri. Potranno essere anche individuate, se ritenute congrue in base al contesto urbanistico, aree prospicienti le strutture viarie del tipo F da porsi in Classe II.

Relativamente ai parcheggi ed aree di distribuzione carburante, aree annesse alla viabilità ma che non costituiscono una parte integrante della struttura viaria, tenuto conto che la rumorosità ad esse relativa è strettamente dipendente dal traffico veicolare, che ne rappresenta certamente la fonte prevalente, si è ritenuto di adottare la seguente regola di classificazione: ai parcheggi ed alle aree di distribuzione carburante è attribuita la classe acustica corrispondente ai livelli acustici massimi ammessi nella fascia di prospicienza. Ciò indipendentemente dalla evidenziazione cartografica.

Restano esclusi i nuovi parcheggi superiori a 500 posti, sottoposti a screening o VIA ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i, per i quali dovranno essere condotte valutazioni ad hoc in fase di progettazione

Si precisa inoltre che le attività connesse alle aree di distribuzione carburanti quali autolavaggi, bar o altri servizi dovranno comunque rispettare i limiti di emissione differenziale.

Nella tavola di aggiornamento della zonizzazione relativa alla Darsena, compaiono e sono visibili le fasce di prospicienza di classe IV (campite in rosso), mentre non sono visibili quelle di classe III in quanto si sovrappongono a zone di uguale classe o di classe superiore.

La via di spina (viabilità di progetto) ha una fascia di prospicienza di classe III, profonda 50 mt, al fine di garantire un adeguato livello di rumorosità nelle aree di classe III in cui si inserisce.

La nuova viabilità di via Salona presenta invece una fascia di prospicienza di classe IV, profonda 30 mt (corrispondente alla fascia di prospicienza della attuale via Montecatini) e dovrà garantire alle abitazioni esistenti e di progetto che ricadono nelle potenziali fasce di prospicienza/pertinenza, il rispetto dei valori della classe loro attribuita.

#### FASCE DI PERTINENZA

Espressamente ai fini degli specifici adempimenti di cui al D.P.R. 142/04, decreto applicativo della L.447/95 – (Legge Quadro sull'inquinamento acustico), volto a dettare “ Disposizioni per il contenimento dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare” e del D.P.R. 18 novembre 1998 n. 459, relativo all'inquinamento acustico proveniente dal traffico ferroviario si è inoltre ritenuto di predisporre specifica cartografia, relativa alle infrastrutture di trasporto sia esistenti che di progetto che ne individuasse le relative fasce di pertinenza acustica.

Le fasce di pertinenza rappresentano i valori massimi di rumorosità ammessi relativamente all'inquinamento acustico provocato dalle infrastrutture di trasporto e i Decreti sopracitati hanno un ruolo determinante nello svolgimento di azioni volte a consentirne il rispetto, a prevenirne l'insorgenza o all'occorrenza promuovere il risanamento acustico, identificando inoltre i soggetti a ciò tenuti, modalità ed obiettivi.

E' ben noto, infatti, che la rumorosità proveniente dalle infrastrutture di trasporto è sicuramente una delle maggiori criticità del territorio dal punto di vista dell'inquinamento acustico e comunque compete al Comune la determinazione dei livelli massimi di rumorosità ammessi relativamente alle fasce di pertinenza relative alle strade di tipo E ed F.

Per quanto riguarda il DPR 142/04, in particolare, rispetto alla Classificazione delle Strade operata dal Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285), individua, dei sottotipi dal punto di vista acustico per determinate categorie di strade (C e D per le esistenti e le C per le nuove infrastrutture), di cui si è tenuto conto.

Il decreto inoltre distingue, per definire i livelli acustici ammessi, fra strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti) e strade di nuova realizzazione in considerazione del fatto che mentre per la nuova viabilità possono ed anzi debbono essere rispettati i canoni (per funzionalità e geometria) per essa previsti, per la viabilità esistente non necessariamente invece esiste tale corrispondenza.

Si è quindi proceduto, come da decreti, ad individuare le fasce di pertinenza acustica, ossia le fasce ove, per la rumorosità provenienti dalle infrastrutture stradali, valgono i relativi "Valori limite assoluti di immissione", espressi come  $L_{eq}$  in dB (A).

Ai fini di cui sopra è stata innanzitutto utilizzata la classificazione delle strade esistenti operata dal Servizio Pianificazione Mobilità in sede di PGU per attribuire loro le fasce di pertinenza secondo quanto previsto dalla tabella 2 allegata al D.P.R. 142/04; successivamente, in collaborazione con lo stesso Servizio Pianificazione Mobilità, si è provveduto ad una attribuzione previsionale delle fasce di pertinenza acustica relative anche alle Strade di Progetto dalla tabella 1 allegata al DPR 142/04, tenendo conto che in molti casi non sono per esse definite le caratteristiche definitive.

A tale proposito, come già sopra ricordato, il Decreto individua già direttamente l'ampiezza della fascia ed i valori massimi consentiti di immissione sonora delle infrastrutture stradali di Classe A,B,C,D, mentre per le infrastrutture di tipo E ed F viene unicamente definita l'ampiezza delle fasce di pertinenza (30 metri) demandando al Comune l'assegnazione dei livelli di immissione sonora relativi.

Relativamente alle fasce di pertinenza delle due tipologie di infrastrutture viarie E ed F si è ritenuto di prevedere livelli di immissione sonora congrui alle situazioni critiche presenti (livelli corrispondenti a quelli previsti per la Classe IV per le strade di tipo E, e livelli di immissione sonora equivalenti a quelle di Classe III per le strade di tipo F).

Relativamente alle strade, tenuto conto che la classificazione delle medesime può cambiare a seconda del tratto considerato, per funzioni e caratteristiche geometriche o a seconda del fatto che sia interessato un tratto all'interno del centro abitato o sia altresì in tratto extraurbano, la classificazione operata dal Servizio Pianificazione Mobilità ne tiene conto, essendo stata attribuite per ogni tratto le diverse caratteristiche. Da ciò ne consegue una diversa attribuzione acustica delle relative fasce di pertinenza. Laddove la classificazione operata dal PGU è intermedia, in ragione di diverse attribuzioni in ordine alla geometria e/o alla funzione della strada, è stata assunta, per la classificazione della strada, la classe più critica dal punto di vista acustico.

Nelle seguenti tabelle sono riassunte le fasce di pertinenza acustiche attribuite, in ragione della classificazione delle strade, sia per le strade esistenti (tabella 3), sia per quelle nuove (tabella 4)

La scelta dei colori di sfondo è unicamente legata ad un più facile collegamento ai valori riportati in tabella (in assimilazione ai valori ammessi nelle varie classi acustiche) ma non equivale ad una classificazione acustica delle fasce di pertinenza poiché lo scopo, come già spiegato, è differente.

Successivamente, inoltre, in base a quanto stabilito dal 18 novembre 1998 n. 459 relativamente al rumore proveniente dal traffico ferroviario, sono state stabilite e cartografate le fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture ferroviarie, che nel territorio del comune di Ravenna sono del tipo "con velocità di progetto non superiore a 200 km/orari interamente esistenti.

Come già sopra ricordato si è tenuto a distinguere la specifica cartografia relativa alla Classificazione acustica da quella volta alla definizione delle fasce di pertinenza acustica, che comunque ha uno specifico ruolo negli adempimenti specifici di cui al DPR 142/04 e al D.P.R. 18 novembre 1998 n. 459 e nell'evidenziare le specifiche ma importanti criticità legate alle infrastrutture di trasporto sia esistenti che di progetto.



Tabella 3 : Fasce di pertinenza acustica applicate alle Strade Esistenti.

	PRIMA FASCIA	Periodo Diurno dB (A)	Periodo Notturmo dB (A)	SECONDA FASCIA	Periodo Diurno dB (A)	Periodo Notturmo dB (A)
	(metri)	(metri)	(metri)	(metri)	(metri)	(metri)
Strade di tipo A - AUTOSTRADE	100	70	60	150	65	55
Strade di tipo B – EXTRAURBANA PRINCIPALE	100	70	60	150	65	55
Strada di tipo C - STRADA EXTRAURBANA Ca (a carreggiate separate)	100	70	60	150	65	55
Strada di tipo C - STRADA EXTRAURBANA Cb	100	70	60	50	65	55
Strada di tipo D – urbana di scorrimento Da (a carreggiate separate)	100	70	60			
Strada di tipo D – urbana di scorrimento Db (normale)	100	65	55			
Strada di tipo E – Urbana di quartiere	30	65	55			
Strada di tipo F – LOCALE	30	60	50			
TIPOLOGIE INDIVIDUATE DA CLASSIFICAZIONE PGTU						

Strade di tipo D / E	100	65	55			
Strade di tipo D / F	100	65	55			
Strade di tipo E / F	30	65	55			

**Tabella 4 : Fasce di pertinenza acustica applicate alle Strade di Nuova Realizzazione**

	FASCIA UNICA	Periodo Diurno	Periodo Notturno
	(metri)	dB (A)	dB (A)
	(metri)	(metri)	(metri)
Strade di tipo A – AUTOSTRADE	250	65	55
Strade di tipo B – EXTRAURBANA PRINCIPALE	250	65	55
Strada di tipo C – STRADA EXTRAURBANA	250	65	55
C1 (a carreggiate separate)			
Strada di tipo C – STRADA EXTRAURBANA	150	65	55
C2 ("normali")			
Strada di tipo D – Urbana di scorrimento	100	65	55
Strada di tipo E – Urbana di quartiere	30	65	55
Strada di tipo F – LOCALE	30	60	50
TIPOLOGIE INDIVIDUATE DA CLASSIFICAZIONE PGU			
Strade di tipo D / E	100	65	55
Strade di tipo D / F	100	65	55
Strade di tipo E / F	30	65	55

Per quanto riguarda le "infrastrutture" percorse da "traffico marittimo" (quali il Canale Candiano e porzione portuale/industriale della Pialassa Piomboni), ancora non risulta definita la relativa disciplina dell'inquinamento acustico, non essendo stato emesso il previsto regolamento ai sensi dell'art.11 della Legge n. 447/95 e s.m.i.. Trattandosi di infrastruttura non viene ad essa attribuita classificazione acustica.

Per le fasce di pertinenza acustica di **infrastrutture stradali** disciplinate a livello Statale si applicano i valori di immissione sonora previsti dal D.P.R.n.142/04 – tabelle 1 e 2.

Per le fasce di pertinenza acustica di infrastrutture stradali la cui disciplina dei livelli di immissione sonora è assegnata ai comuni si applicano i seguenti limiti :

- per le infrastrutture viarie di tipo E (o dove E è la classificazione di maggior impatto acustico se il PGU ha stabilito una classificazione intermedia) si individua una fascia di pertinenza di 30 metri il cui limite di immissione sonora è pari al livello di 65 dB (A) in periodo diurno e 55 dB(A) in periodo notturno)
- per le infrastrutture viarie di tipo F si individua una fascia di pertinenza di 30 metri il cui limite di immissione sonora associato è pari al livello di 60 dB (A) in periodo diurno e 50 dB(A) in periodo notturno)
- nei casi ove il PGU, per un determinato tratto di infrastruttura, preveda classificazioni intermedie in ordine alla funzione e geometria del medesimo, valgono le fasce di pertinenza previste per la classificazione a maggiore impatto acustico;
- per le infrastrutture stradali di progetto, per le quali valgono le fasce di pertinenza di cui alla tabella 1 annessa al D.P.R. 142/04, la classificazione è unicamente presuntiva per cui, per l'attribuzione definitiva delle relative fasce di pertinenza acustica, faranno fede le caratteristiche della infrastruttura effettivamente realizzata.

Per le infrastrutture ferroviarie le fasce di pertinenza sono individuate all'articolo 3 del decreto Presidente della Repubblica 459 del 1998 che le definisce come segue:

"a partire dalla mezzzeria dei binari esterni e per ciascun lato sono fissate fasce territoriali

di pertinenza delle infrastrutture della larghezza di:

- a) m 250 per le infrastrutture esistenti (o loro varianti) e per le infrastrutture di nuova realizzazione in affiancamento a quelle esistenti nonché per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h. Tale fascia viene suddivisa in due parti: la prima più vicina all'infrastruttura, della larghezza di 100 m denominata fascia A; la seconda più distante dall'infrastruttura, della larghezza di 150 m denominata fascia B;
- b) m 250 per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h;

c) Nel caso di realizzazione di nuove infrastrutture in affiancamento ad una esistente, la fascia di pertinenza si calcola a partire dal binario esterno preesistente”.

## **CRITICITA' RELATIVAMENTE AL POC DARSENA**

Per quanto riguarda il rumore prodotto dal traffico veicolare e ferroviario derivante dalle strutture esistenti, si richiama l'art.21 comma 4, delle NtA, riguardo gli oneri che devono essere assunti da chi realizza nuovi interventi edificatori; più in generale si rimanda all'art. 22 delle NtA, che detta “Indirizzi e criteri per la redazione di Piani e Progetti”, al fine di evitare nuove situazioni conflittuali e garantire il rispetto dei limiti acustici propri delle Classi.

I PUA infatti dovranno individuare tracciati e caratteristiche geometrico-funzionali, in conformità alle finalità del POC Darsena di Città, ed al piano particolareggiato per la mobilità che sarà predisposto dal Comune ai sensi dell'art. 21 c.4 delle Norme di Attuazione del POC Darsena di Città, e che dovrà approfondire vari aspetti fra cui anche quello della rumorosità legata al sistema viabilistico.