

REGIONE VENETO
PROVINCIA DI ROVIGO

COMUNE DI

COSTA DI ROVIGO

CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

del **TERRITORIO COMUNALE**

RELAZIONE GENERALE -

AGGIORNAMENTO

Rev. 2.0 del 18/11/2013

STUDIO ING. VINCENZO BACCAN
Rovigo

INDICE

1	PREMESSA.....	4
2	QUADRO NORMATIVO.....	6
3	LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DELLA RETE VIABILISTICA.....	7
3.1	CLASSIFICAZIONE DELLE FASCE DI PERTINENZA DELLE RETE VIABILISTICA.....	7
3.1.1	Fasce di pertinenza ferroviaria.....	7
3.1.2	Fasce di pertinenza stradale.....	8
4	CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO.....	10
4.1	VARIAZIONI CARTOGRAFICHE.....	11
4.2	IDENTIFICAZIONE DELLE VARIE AREE.....	11
4.2.1	Classe I.....	11
4.2.2	Classe II.....	11
4.2.3	Classe III.....	11
4.2.4	Classe IV.....	12
4.2.5	Classe V.....	12
4.2.6	Classe VI.....	12
4.3	FASCE DI RISPETTO STRADALI.....	12
4.4	FASCE DI TRANSIZIONE.....	12
4.5	AREE DA DESTINARSI A MANIFESTAZIONI E SPETTACOLI A CARATTERE TEMPORANEO.....	12
4.6	COORDINAMENTO CON I COMUNI LIMITROFI.....	13
5	GLOSSARIO.....	14

ALLEGATO 1 – ELABORATI GRAFICI

CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO IN SCALA 1:5.000

ALLEGATO 2

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ RUMOROSE

RELAZIONE TECNICA DI
CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE
DI COSTA DI ROVIGO - AGGIORNAMENTO

Legge 26/10/1995 n° 447

Legge Regione Veneto 10/05/1999 n° 21

Revisioni

Rif.	Data	Descrizione modifiche	Rif. Tavola
Rev. 0	Ottobre 2000	Piano di zonizzazione acustica	Rev. 0 – Ottobre 2000
Rev. 1.0	27/06/2001	Campagna di misura fonometriche di media durata, ampliamento area in classe V a Sud del Capoluogo, modifica area produttiva lungo Via De Gasperi, modifica impostazione grafica della Tavola del PCA	Rev 1.0 del 27/06/2001 Rev 2.0 del 11/02/2002
Rev. 2.0	18/11/2013	Aggiornamento del Piano con recepimento DPR 142/2004, modifiche in conformità al nuovo strumento urbanistico, individuazione fasce cuscinetto	Rev 3.0 del 18/11/2013

Costa di Rovigo, 18 novembre 2013

GRUPPO DI LAVORO

ing. Vincenzo BACCAN

p.i. Alessandro BOLDO

IL CAPOGRUPPO

ing. Vincenzo BACCAN

Tecnico Competente in Acustica
(deliberazione A.R.P.A.V. n° 372 del 28/5/02)

1 PREMESSA

L'inquinamento acustico è una delle più antiche forme di inquinamento conosciute dall'uomo. Oggi oltre alle cause dirette di generazione di tale forma di inquinamento, quali il continuo aumento delle sorgenti di rumore legato alla industrializzazione e alla motorizzazione, ne esistono alcune di origine indiretta conseguenti allo sviluppo urbano degli ultimi decenni quali:

- la formazione di agglomerati urbani di sempre maggiori dimensioni, con elevata densità di popolazione con conseguente addensamento delle sorgenti di rumore;
- le soluzioni adottate nella tecnica edilizia, che spesso presentano caratteristiche acustiche nettamente svantaggiose, in quanto favoriscono la propagazione di rumori e vibrazioni.

Il fenomeno ha raggiunto ormai, soprattutto nelle aree urbane e industriali, livelli tali da costituire una minaccia per la salute ed il benessere della popolazione. Esso rappresenta quindi un fattore importante nelle valutazioni di impatto ambientale.

Gli effetti del disturbo acustico possono essere molto diversificati in relazione all'uso del territorio, considerato che i danni sulla salute umana sono strettamente dipendenti dal tipo di ricettore esposto.

Livelli sonori che non provocano nessun danno o disturbo in un'area industriale ed in particolare all'interno di uno stabilimento, possono risultare molto dannosi in una abitazione o in un ospedale, specialmente durante i periodi di riposo.

E' sulla base di queste e di altre considerazioni che il legislatore ha individuato livelli differenziati di rumorosità ambientale in relazione alle diverse destinazioni d'uso del territorio e nello specifico prevede che i comuni suddividano il proprio territorio in sei possibili differenti classi, per ognuna delle quali sono consentite differenti soglie di rumorosità.

L'incarico commissionato dall'Amministrazione Comunale di Costa di Rovigo, inizialmente alla Ditta ASIA Engineering di Monselice (PD) e successivamente all'ing. Vincenzo Baccan di Rovigo, ha come fine la classificazione acustica del territorio comunale in conformità a quanto previsto dalle Leggi dello Stato Italiano; in particolare è stato attuato quanto disposto dalle Normative vigenti e dalle Linee Guida più autorevoli secondo il seguente ordine prioritario:

- Legge quadro sull'inquinamento acustico 26/10/1995 n° 447 ed i relativi decreti attuativi
 - DM 11/12/1996 "Applicazione del criterio differenziale per gli impianti a ciclo produttivo continuo"
 - DM 31/10/1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale"
 - DPCM 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"
 - DPCM 05/12/1997 "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici"

- DPR 11/12/1997 n° 496 “Regolamento recante norme per la riduzione dell’inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili”
- DM 16/03/1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell’inquinamento acustico”
- DPCM 31/03/1998 “Atto di indirizzo e coordinamento recante criteri generali per l’esercizio dell’attività di tecnico competente in acustica”
- DPR 18/11/1998 n° 459 “Regolamento recante norme in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario
- DPCM 16/04/1999 n° 215 “Regolamento recante norme per la determinazione dei requisiti acustici delle sorgenti sonore nei luoghi di intrattenimento danzante e di pubblico spettacolo e nei pubblici esercizi”
- DM 29/11/2000 “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”
- DPR 30/03/2004 n° 142 “Disposizione per il contenimento e la prevenzione dell’inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare”
- DPCM 01/03/1991 “Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell’ambiente esterno”
- Legge Regione Veneto 10/05/1999 n° 21 “Norme in materia di inquinamento acustico”
- Linee Guida per la elaborazione di piani comunali di risanamento acustico pubblicato dall’Agenzia Nazionale per la Protezione dell’Ambiente
- Decreto Giunta Regione Veneto 21/09/1993 n° 4313 “Criteri orientativi per le amministrazioni comunali del Veneto nella suddivisione dei rispettivi territori secondo le classi previste nella tabella 1 allegata al DPCM 01/03/1991”

L’obiettivo della classificazione acustica non è solo quello di realizzare una suddivisione del territorio in zone acusticamente omogenee, ma soprattutto quello di verificare se esistono aree critiche per quanto riguarda l’inquinamento acustico e di procedere eventualmente ad un loro graduale risanamento, stabilendo modalità e competenze per gli interventi di bonifica.

2 QUADRO NORMATIVO

Le norme e le disposizioni che disciplinano l'inquinamento acustico sono le seguenti:

- Legge quadro sull'inquinamento acustico 26/10/1995 n° 447 ed i relativi decreti attuativi
- DPCM 01/03/1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno"
- Legge Regione Veneto 10/05/1999 n° 21 "Norme in materia di inquinamento acustico"
- Linee Guida per la elaborazione di piani comunali di risanamento acustico pubblicato dall'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente
- Decreto Giunta Regione Veneto 21/09/1993 n° 4313 "Criteri orientativi per le amministrazioni comunali del Veneto nella suddivisione dei rispettivi territori secondo le classi previste nella tabella 1 allegata al DPCM 01/03/1991"
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 18/11/1998 "Regolamento recante norme in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario"
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 30/04/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'art. 11 della Legge 26 ottobre 1995, n. 447"

3 LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA della rete viabilistica

Di seguito sono descritti i contenuti della normativa relativa alla caratterizzazione acustica della rete viabilistica, in particolare per quanto riguarda l'ampiezza delle fasce di pertinenza relativa alle strade presenti nel territorio comunale.

3.1 Classificazione delle fasce di pertinenza delle rete viabilistica

Considerata la loro rilevanza per l'impatto acustico ambientale, strade, autostrade e ferrovie sono elementi di primaria importanza nella predisposizione acustica.

Come già segnalato in precedenza, il decreto attuativo relativo alle infrastrutture ferroviarie è stato pubblicato con il DPR 18/11/1998 n° 459; per quanto concerne le infrastrutture stradali, il relativo decreto è stato pubblicato a diversi anni di distanza dal precedente, con il DPR 30/04/2004 n° 142.

Questi regolamenti di disciplina prevedono delle fasce fiancheggianti le infrastrutture (carreggiate o binari) dette "fasce di pertinenza", di ampiezza variabile a seconda del genere e della categoria dell'infrastruttura stradale (come individuata dal D.Lvo 285/92) o ferroviaria (DPR 459/98); in particolare, per le ferrovie è prevista una fascia di 250 metri per lato mentre per le strade l'ampiezza della fascia di pertinenza acustica può essere compresa tra un minimo di 30 metri ed un massimo di 250 metri (per ciascun lato).

Per tali fasce di pertinenza vengono stabiliti dei valori limite di immissione, riferiti alla sola rumorosità prodotta dal traffico sull'infrastruttura medesima. Tali valori limite sono differenziati, oltre che per le categorie sopra citate, anche per periodo diurno o notturno e per infrastruttura in esercizio o di nuova costruzione.

Sempre con riferimento ai sopracitati decreti, le fasce di pertinenza non sono elementi della zonizzazione acustica del territorio: esse si sovrappongono alla zonizzazione realizzata secondo i criteri di cui ai paragrafi precedenti, venendo a costituire in pratica delle "fasce di esenzione" relative alla sola rumorosità prodotta dal traffico stradale o ferroviario sull'arteria a cui si riferiscono, rispetto al limite di zona locale, che dovrà invece essere rispettato dall'insieme di tutte le altre sorgenti che interessano detta zona.

Si ricorda che le società e gli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade, nel caso di superamento dei valori limite di emissione e di immissione, hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministero dell'ambiente (estratto dell'articolo 10 della Legge Quadro 447/95, al quale si rimanda per il testo integrale; il Ministero dell'Ambiente ha recentemente emanato le direttive in merito con la pubblicazione del D.M. 29/11/2000).

3.1.1 Fasce di pertinenza ferroviaria

La fascia di pertinenza ferroviaria, per le linee esistenti e per quelle di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h, è di 250 metri per lato (misurati a partire dalla mezzeria del binario esterno) ed è suddivisa in due parti: la prima, più vicina all'infrastruttura, è denominata "fascia A" ed ha una larghezza di 100 metri mentre la seconda, esterna alla prima e denominata "fascia B", è larga 150 metri.

Per queste infrastrutture valgono i seguenti limiti assoluti di immissione (da misurare all'esterno degli edifici interessati):

- a) 50 dB(A) per il livello equivalente diurno e 40 dB(A) per il livello equivalente notturno in corrispondenza di scuole (per le quali vale solo il limite diurno), ospedali, case di cura e di riposo che ricadano all'interno delle due fasce;
- b) 70 dB(A) per il livello equivalente diurno e 60 dB(A) per il livello equivalente notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia A;
- c) 65 dB(A) per il livello equivalente diurno e 55 dB(A) per il livello equivalente notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia B.

Per quanto riguarda le reti di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h la fascia di pertinenza è unica e con larghezza pari a 250 metri per lato e i valori limite assoluti di immissione restano invariati, rispetto ai precedenti, per quanto riguarda scuole, ospedali, case di cura e di riposo; per gli altri ricettori, i limiti corrispondono a quelli della fascia B.

Nel caso in cui i valori indicati alle lettere a), b) e c) e, al di fuori della fascia di pertinenza, i valori stabiliti alla tabella C del DPCM 14/11/97 non siano tecnicamente conseguibili per motivi di tipo economico, tecnico o di carattere ambientale, il D.P.R. 459/98 prevede la possibilità di operare direttamente sui ricettori; in tal caso devono essere rispettati i seguenti limiti:

- d) 35 dB(A) per il livello equivalente notturno per ospedali, case di cura e di riposo;
- e) 40 dB(A) per il livello equivalente notturno per gli altri ricettori;
- f) 45 dB(A) per il livello equivalente diurno per le scuole.

Questi valori devono essere rilevati effettuando la misura al centro della stanza, a finestre chiuse, con il microfono posto a 1,5 metri di altezza dal pavimento.

Per le aree non ancora edificate, gli interventi da realizzare per il rispetto dei limiti indicati alle precedenti lettere a), d), e) ed f) sono a carico del titolare della concessione edilizia rilasciata all'interno delle fasce di pertinenza.

3.1.2 Fasce di pertinenza stradale

Come già accennato in precedenza, le fasce di pertinenza stradale dipendono dal tipo di strada. Nel territorio del Comune di Costa di Rovigo, come da tabella 2 dell'allegato al DPR 142/2004, si possono individuare:

- un'autostrada (A13),
- una strada esistente di tipo C (più precisamente di tipo Cb) che corrisponde alla S.P. n. 70,
- una strada di tipo F, che corrisponde alla S.P. n. 49,
- altre strade di tipo locale.

La suddetta tabella così riassume sia le misure delle fasce che i valori limite di immissione:

tabella 1 - Prospetto delle ampiezze delle fasce di pertinenza stradale, con i rispettivi limiti acustici

Tipo di strada (secondo codice della strada)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole ^(*) , ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
		Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A - autostrada	100 (fascia A)	50	40	70	60
	150 (fascia B)			65	55
Ca strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980	100 (fascia A)	50	40	70	60
	150 (fascia B)			65	55
Cb tutte le altre strade extraurbane secondarie	100 (fascia A)	50	40	70	60
	50 (fascia B)			65	55
E urbana di quartiere	30	Definiti dai comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. 14/11/1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a) della legge n° 447/1995.			
F locale	30				

^(*) per le scuole vale solo il limite diurno

Come nel caso delle fasce di pertinenza ferroviaria, anche per le fasce di pertinenza stradale vengono stabiliti dei valori limite di immissione, riferiti alla sola rumorosità prodotta dal traffico sull'infrastruttura medesima. Tali valori limite sono differenziati, oltre che secondo le categorie sopra citate, anche per periodo diurno o notturno.

Per quello che riguarda le infrastrutture del traffico, è importante infine osservare che le strade urbane di quartiere o le strade locali presentano una fascia di pertinenza di 30 metri per lato all'interno della quale devono essere rispettati i limiti di immissione previsti.







Per le aree non ancora edificate, gli interventi da realizzare per il rispetto dei limiti indicati sono a carico del titolare della concessione edilizia rilasciata all'interno delle fasce di pertinenza.







4 CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO

La classificazione acustica consente di associare ad ogni zona territoriale omogenea, così come individuata nella cartografia allegata al presente lavoro, i valori di emissione, di immissione e di qualità.

Nella realizzazione della cartografia si sono utilizzate, per rappresentare le varie zone, le grafie proposte dalle regioni Lazio e Liguria; tali grafie discendono dalla norma UNI 9884 "Caratterizzazione acustica del territorio mediante la descrizione del rumore ambientale", che definisce per ogni zona di rumore il colore e il retino da associare ad essa, secondo la tabella che segue:

tabella 2 - Prospetto delle grafie e del cromatismo utilizzati nella rappresentazione della classificazione acustica

Classe	Descrizione	Grafia	Limiti di immissione (dBA)		Limiti di emissione (dBA)	
			notturno (22.00-06.00)	diurno (06.00-22.00)	notturno (22.00-06.00)	diurno (06.00-22.00)
I	aree particolarmente protette		40	50	35	45
II	aree destinate ad uso prevalentemente residenziale		45	55	40	50
III	aree di tipo misto		50	60	45	55
IV	aree di intensa attività umana		55	65	50	60
V	aree prevalentemente industriali		60	70	55	65
VI	aree esclusivamente industriali		70	70	65	65

Altre aree	Grafia
fascia "A" di pertinenza ferroviaria Limiti di immissione 70 dB(A) diurno - 60 dB(A) notturno	
fascia "B" di pertinenza ferroviaria Limiti di immissione 65 dB(A) diurno - 55 dB(A) notturno	
fascia di pertinenza stradale Limiti di immissione 65 dB(A) diurno - 55 dB(A) notturno	
fascia "A" di pertinenza stradale Limiti di immissione 70 dB(A) diurno - 60 dB(A) notturno	
fascia "B" di pertinenza stradale Limiti di immissione 65 dB(A) diurno 55 dB(A) notturno	
aree destinate a manifestazioni e spettacoli a carattere temporaneo	

4.1 Variazioni cartografiche

Di seguito è riportato l'elenco delle modifiche apportate rispetto alla precedente versione del Piano di classificazione acustica del territorio:

1. è stata ampliata l'area in classe V localizzata a Sud del Capoluogo in base a quanto indicato nel Piano degli Interventi del PAT del Comune;
2. è stata inserita in classe IV la nuova area D7 (commerciale di espansione) localizzata tra la ferrovia e l'Autostrada A13 nelle vicinanze dell'area di servizio;
3. è stata inserita in classe IV la nuova area D8 (Attrezzature – Polo integrato per il tempo libero) localizzata tra la S.P. n. 70, Via Badaloni a ridosso dell'autostrada;
4. è stata inserita in classe II la nuova zona residenziale localizzata lungo Via Gognano nelle vicinanze della Ferrovia;
5. sono state modificate le aree in classe II e III in corrispondenza del capoluogo in base a quanto indicato nel Piano degli Interventi del PAT del Comune ed in base all'effettivo utilizzo dell'area;
6. sono state inserite le fasce di pertinenza acustica stradale identificate secondo il DPR n.142 del 30/03/04;
7. sono state inserite varie fasce cuscinetto di classe acustica intermedia tra le aree di classe V e le aree di classe III per evitare l'accostamento di zone con differenze di limite assoluto di rumore superiori a 5 dBA, come raccomandato dalla Legge Quadro.

4.2 Identificazione delle varie aree

Di seguito è riportata la classificazione delle varie aree del territorio comunale, come risultante dall'aggiornamento del piano.

4.2.1 Classe I

Non sono state identificate aree con caratteristiche tali da essere inserite in classe I.

4.2.2 Classe II

Sono state inserite in classe II:

- 1) l'area del capoluogo compresa tra via La Pira e Via Nenni a Nord dell'Adigetto;
- 2) parte dell'area compresa tra Via Martiri della Resistenza e l'Adigetto nel capoluogo;
- 3) l'area compresa tra Via Ospedale, Via Giovanni XXIII, via De Gasperi e Via Marcora;
- 4) l'area nelle vicinanze di Via Rossi e Viale Vittorio Emanuele II, comprensiva delle scuole.

4.2.3 Classe III

Sono state inserite in classe III:

- 1) La parte del capoluogo non inserita in classe II;

2) tutte le aree agricole.

4.2.4 Classe IV

Sono state inserite in classe IV:

- 1) la nuova area D7 (commerciale di espansione) localizzata tra la ferrovia e l'Autostrada A13 nelle vicinanze dell'area di servizio;
- 2) la nuova area D8 (Attrezzature – Polo integrato per il tempo libero) localizzata tra la S.P. n. 70, Via Badaloni a ridosso dell'autostrada;
- 3) due fasce “cuscinetto” tra le zone inserite in classe V e le aree limitrofe inserite in classe III, per evitare l'accostamento di zone con differenze di limite assoluto di rumore superiori a 5 dBA, come raccomandato dalla Legge Quadro.

4.2.5 Classe V

Sono state inserite in classe V:

- 1) la zona produttiva localizzata a Nord del Capoluogo lungo via De Gasperi;
- 2) l'area artigianale ed industriale localizzata a Sud del capoluogo.

4.2.6 Classe VI

Non sono state identificate aree con caratteristiche tali da essere inserite in classe VI.

4.3 Fasce di rispetto stradali

Conformemente a quanto previsto dal citato DPR 142/2004 sono state previste le fasce di pertinenza stradale dell'ampiezza di 30 m per lato, ad eccezione dell'Autostrada per la quale è prevista una doppia fascia di 100+150 metri e della S.P. 70 per la quale, essendo di tipo Cb, è prevista una doppia fascia di 100+50 metri.

All'interno delle fasce di pertinenza delle strade locali più importanti, rappresentate graficamente nella cartografia, sono stati fissati i limiti propri della classe IV e quindi pari a 65 dBA nel periodo di riferimento diurno e pari a 55 dBA nel periodo di riferimento notturno.

Per le strade in corrispondenza delle quali non è stata rappresentata graficamente la fascia di pertinenza, valgono i limiti sonori definiti per le aree inserite in classe III e quindi pari a 60 dBA nel periodo di riferimento diurno e pari a 50 dBA nel periodo di riferimento notturno.

4.4 Fasce di transizione

Al fine di rispettare la condizione imposta dalla L. 447/95, che non ammette la presenza dei salti di classe, in corrispondenza dei confini tra le aree di classe V e le aree di classe III, sia all'interno dello stesso comune che tra comuni limitrofi sono state inserite delle fasce “cuscinetto” di larghezza pari a 25 metri; a tali zone sono stati assegnati i limiti acustici della classe intermedia (classe IV).

4.5 Aree da destinarsi a manifestazioni e spettacoli a carattere temporaneo

Come previsto dalla normativa vigente, sono state identificate a tale uso le seguenti aree:

- 1) l'area di Piazza San Rocco;
- 2) l'area di Piazza San Benedetto.

4.6 Coordinamento con i comuni limitrofi

In base ai Piani di Classificazione Acustica dei Comuni limitrofi è stata inserita una fascia “cuscinetto” per evitare incongruenze, ovvero salti di classe maggiori di 1, a Sud del territorio comunale tra la area in classe V del Comune di Costa di Rovigo e l'area inserita in classe III del Comune di Villamarzana.

5 GLOSSARIO

Si riporta di seguito il significato di alcuni termini riportati nell'allegato B2 del DGR 21/09/1993 n° 4313.

Zone territoriali omogenee A, B, C, D, E, F: sono le zone territoriali omogenee con le quali il PRG suddivide il territorio, in conformità a quanto previsto dall'art. 17 della legge 6 agosto 1967 n. 765 e stabilito dall'art. 2 del dm LL.PP. 2 agosto 1968, n. 1444 e della Lr 27 giugno 1985, n. 61.

Complessi scolastici: solo ed esclusivamente ai fini dell'applicazione dei presenti criteri, sono da intendersi come l'insieme degli edifici adibiti allo svolgimento dell'attività scolastica e la relativa area di pertinenza.

Ambiti funzionali significativi: tale dizione, nel contesto generale dalla frase, sta ad indicare che la zonizzazione di cui al D.P.C.M. 1-3-1991 deve realizzarsi per parti di territorio (urbane e non) di dimensioni tali da evitare, nei limiti del possibile e nel rispetto delle prescrizioni dei "criteri regionali", una suddivisione del territorio "a macchia di leopardo". A tal fine la differente classificazione di parti di territori comunale deve essere attuata in relazione al reale uso del territorio e in relazione alle attività che esso ospita: a esempio, le aree agricole, le aree industriali, le aree di centro città, ecc.

Caratteristiche territoriali: il riferimento alle caratteristiche territoriali sta a significare che la zonizzazione non deve essere realizzata sulla base delle previsioni di PRG bensì sulla base della situazione in essere del territorio.

Centri rurali: per centri rurali si intendono quei nuclei rurali in cui, oltre alla residenza rurale, si riscontra la presenza di servizi della residenza e servizi dell'attività agricola. Ad esempio, quando nel nucleo residenziale si localizzano attività artigianali, commerciali, di servizio e sociali. E' inoltre possibile riscontrare un centro rurale in presenza di un "gruppo di case" che, per la consistenza numerica e la lontananza rispetto al più vicino paese, richiedono un minimo di servizi alla residenza. Infine, a conferire la qualifica di "centro rurale" contribuisce il carattere di centralità che un nucleo insediativo presenta rispetto al territorio considerato, cosicché le strutture di cui esso è dotato sono anche in funzione degli insediamenti circostanti. In linea di massima, nei comuni dotati di PRG redatto anche ai sensi della l.r. n. 24/1985, i centri rurali corrispondono alle zone E4 di cui all'art. 11 della legge stessa.

Nuclei di antica origine: sono le contrade, le borgate, le corti, i colmelli e altre aggregazioni edilizie rurali di antica origine che hanno mantenuto nel tempo il carattere di insediamento rurale così come descritte all'art. 10 della L.R. n. 24/1985.

Beni paesaggistici e ambientali vincolati con specifico decreto ai sensi della legge 24-6-1939, n. 1497: comprendono il complesso dei beni e dei luoghi inseriti negli elenchi redatti ai sensi della legge n. 1497/1939, "Protezione delle bellezze naturali".

I beni e i luoghi di cui sopra sono costituiti da:

- 1) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
- 2) le ville, i giardini e i parchi che, non contemplati dalle leggi per la tutela delle cose di interesse artistico o storico, si distinguono per la loro non comune bellezza;
- 3) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico soggetto avente valore estetico e tradizionale;
- 4) le bellezze panoramiche considerate come quadri naturali e inoltre quei punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.