Comune di Castelpoto
Provincia di Benevento

Il Sindaco
Dr. Vito Fusco

Consigliere delegato
Leonardo Ciarmoli

2025

Piano Urbanistico Comunale (PUC)

L.R. 16/2004 e ss.mm.ii. e Reg. di Attuazione n.5 del 04.08.2011

Responsabile unico del procedimento
Architetto Antonio Soriano

Il progettista
Architetto Pianificatore Territoriale
Luca Servodio

LUCA SERVODIO
Ordine Architetti P.P.C.
Provincia di Benevento
pianificatore territoriale
22.08.2025 16:01:45
GMT+02:00

Studio agronomico
Dr. Pietro Biele

Studio geologico
Geol. Modestino Boscaino

Studio archeologico
Dott.ssa Natascia Pizzano

Zonizzazione acustica
Arch. Giuseppe Bruno

Firmato digitalmente da
Giuseppe Bruno
O = Ordine architetti di Potenza
C = IT

Valutazione ambientale strategica
Architetto Pianificatore Territoriale
Luca Servodio

PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA
L. 447 del 26/10/1995 – DPCM 01/03/1991 – DPR 14/2004 – DGR Campania n. 2436 del 01/08/2003

Z01

Relazione acustica

INDICE

0. INTRODUZIONE 2
1. NORME DI RIFERIMENTO 5
1.1 Classificazione del territorio comunale per destinazione d'uso e valori limite delle sorgenti sonore 6
1.2 Fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto 11
1.2.1 Fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali 11
1.3 Piani di risanamento acustico 14
1.4 Regolamento di attuazione. 14
1.5 Indicazioni grafiche 14
2. METODOLOGIA UTILIZZATA 15
3. DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI CARATTERI DEL TERRITORIO COMUNALE 17
4. IL PUC 19
5. ARTICOLAZIONE DELLA ZONIZZAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DI CASTELPOTO 21
6. CLASSIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO 22
6.1 Infrastrutture stradali 22

0. INTRODUZIONE

La zonizzazione acustica del territorio comunale ha come finalità principale quella di concorrere alla sostenibilità ambientale degli spazi urbani e non urbani in merito alla determinazione e gestione dell'esposizione al rumore, per salvaguardare la salute e la qualità della vita della popolazione umana ed il benessere e la distribuzione della fauna.

Il «rumore ambientale» viene così definito dalla *DIRETTIVA 2002/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale:* «i suoni indesiderati o nocivi in ambiente esterno prodotti dalle attività umane, compreso il rumore emesso da mezzi di trasporto, dovuto al traffico veicolare, al traffico ferroviario, al traffico aereo e proveniente da siti di attività industriali, quali quelle definite nell'allegato I della direttiva 96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento».

Ormai da diversi decenni gli effetti prodotti dal rumore sono oggetto di studi e rapporti, in particolare svolti da organismi internazionali – in primo luogo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) e l'OCSE – che hanno documentato gli effetti nocivi sulla salute umana derivanti da un'esposizione a livelli elevati di rumore.

In particolare, per quanto riguarda l'esposizione al rumore da traffico stradale, l'OMS stima una perdita di almeno un milione di anni di vita in buona salute.

Il Rapporto dell'*European Environment Agency (EEA) and its European Topic Centre on Air pollution and Climate Mitigation* (ETC-ACM), "*Noise in Europe 2014*", considera l'inquinamento da rumore come un problema ambientale che, prodotto da diverse sorgenti, è diffusamente presente non soltanto negli ambienti urbani ma anche in quelli naturali, causando effetti che possono incidere sul benessere delle popolazioni umane esposte, sulla salute e distribuzione della fauna (terrestre, marina e di acqua dolce). Il Rapporto dell'EEA contiene le seguenti stime:

- l'inquinamento acustico causa almeno 10.000 casi di morte prematura ogni anno;
- almeno 20 milioni di adulti sono infastiditi e oltre 8 milioni soffrono di disturbi del sonno a causa del rumore ambientale;
- oltre 900mila casi di ipertensione all'anno sono causati dal rumore ambientale;
- l'inquinamento da rumore causa 43.000 ricoveri ospedalieri all'anno;
- il traffico stradale è la maggiore sorgente di inquinamento acustico con una stima di 125 milioni di persone esposte a livelli superiori a 55 dB;
- l'esposizione al rumore eccessivo è causa di difficoltà nell'apprendimento scolastico.

Inoltre, l'inquinamento acustico ha un costo economico, che viene pagato dalla collettività, per effetto, in particolare, degli effetti nocivi sulla salute umana e sull'ambiente e della svalorizzazione delle aree esposte a rumore eccessivo.

Le problematiche legate all'inquinamento acustico sono da tempo considerate nell'ambito delle politiche dell'Unione Europea, assumendo un crescente rilievo come dimostrano i numerosi atti prodotti. Si ricorda, in particolare, che già il *Libro verde* del 1996 "Politiche future in materia di inquinamento acustico" evidenziava che le diverse misure adottate in ambito comunitario, nonché quelle assunte dai singoli Stati, non erano state concepite nell'ambito di un programma globale di riduzione dell'inquinamento acustico e, inoltre, il progressivo incremento del volume del traffico relativo a tutte le modalità di trasporto, lo sviluppo delle aree suburbane, delle attività ricreative e del turismo producevano l'espansione nel tempo e nello spazio dei livelli più alti di esposizione al rumore e vanificavano le misure adottate fino ad allora. In sostanza, l'inquinamento acustico era stato considerato meno importante delle altre problematiche ambientali. Con il "Quinto programma di azione per l'ambiente" tra i problemi ambientali vengono evidenziati, in particolare con riferimento all'ambiente urbano, quelli legati all'esposizione ad elevati livelli di rumore e con la relazione intermedia sull'attuazione del quinto programma d'azione si sottolinea la necessità di incrementare gli sforzi per la riduzione dell'esposizione al rumore; con la successiva proposta di decisione relativa alla revisione del programma viene posta attenzione, tra l'altro, all'elaborazione di un programma di riduzione del rumore. La citata *Direttiva 2002/49/CE* «definisce un approccio comune volto ad evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale» definendo quale ambito di applicazione «il rumore ambientale cui è esposto l'essere umano in particolare nelle zone edificate, nei parchi pubblici o in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle zone silenziose in aperta campagna, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili al rumore». Essa «non riguarda il rumore generato dalla persona esposta stessa, dalle attività domestiche o dal vicinato, né al rumore sul posto di lavoro o a bordo dei mezzi di trasporto o dovuto ad attività militari svolte nelle zone militari».

La Direttiva definisce i descrittori acustici e i metodi di determinazione e prevede l'elaborazione di mappe acustiche strategiche[1], secondo i requisiti minimi descritti nell'allegato IV della direttiva, e di piani di azione per gestire i problemi di rumore e i relativi effetti[2]. La *DECISIONE N. 1600/2002/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 22 luglio 2002 che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente* include tra gli obiettivi "per l'ambiente e la salute e la qualità della vita" quello di «ridurre sensibilmente il numero di persone costantemente soggette a livelli medi di inquinamento acustico di lunga durata, in particolare il rumore del traffico terrestre, che, secondo studi scientifici, provocano danni alla salute umana», individuando nel merito quali azioni prioritarie acustiche il «completamento e potenziamento delle misure, incluse le appropriate procedure di omologazione, concernenti l'inquinamento acustico proveniente da prodotti e servizi, in particolare dai veicoli a motore, ivi comprese misure per ridurre il rumore proveniente dall'interazione tra pneumatici e rivestimento stradale che non compromettano la sicurezza stradale, dai veicoli ferroviari, dagli

[1] Per gli agglomerati con più di 250 000 abitanti, di tutti gli assi stradali principali su cui transitano più di sei milioni di veicoli all'anno, gli assi ferroviari principali su cui transitano più di 60 000 convogli all'anno e gli aeroporti principali situati nel loro territorio.
[2] Per le tipologie di cui alla nota precedente.

aeromobili e dai macchinari fissi» e l'«elaborazione e applicazione di strumenti diretti a ridurre il rumore del traffico, ove opportuno, per esempio attraverso una diminuzione della domanda di trasporti, il passaggio a mezzi di trasporto meno rumorosi e la promozione di misure tecniche e di una pianificazione sostenibile dei trasporti». L'allegato alla successiva *DIRETTIVA (UE) 2015/996 DELLA COMMISSIONE del 19 maggio 2015 che stabilisce metodi comuni per la determinazione del rumore a norma della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio* contiene i metodi di determinazione del rumore che gli Stati membri devono adottare entro il 31 dicembre 2018, articolati in riferimento al rumore del traffico veicolare, rumore ferroviario, rumore industriale, rumore dell'aeromobile. La DECISIONE N. 1386/2013/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 20 novembre 2013 su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 «Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta» fissa tre obiettivi tematici:

a) proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione;
b) trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva;
c) proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni e rischi d'ordine ambientale per la salute e il benessere.

Nell'ambito delle priorità tematiche relative all'Obiettivo prioritario 3 "Proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni legate all'ambiente e da rischi per la salute e il benessere" sono incluse anche quelle attinenti alle problematiche dell'inquinamento acustico. Rilevando che «Dai dati disponibili riguardo all'esposizione media a lungo termine risulta che il 65 % degli europei che vivono in grandi zone urbane è esposto a livelli elevati di rumore e che più del 20% è esposto a livelli di rumore notturno che hanno spesso effetti negativi per la salute», il VII Programma d'azione per l'ambiente ritiene, in particolare, che, ai fini della protezione da pressioni legate all'ambiente e da rischi per la salute e il benessere, entro il 2020 occorra garantire «una significativa riduzione dell'inquinamento acustico nell'Unione che lo avvicini ai livelli raccomandati dall'OMS».

Viene rilevata la necessità di «dare attuazione alla politica dell'Unione sull'inquinamento acustico già oggetto di revisione, in base alle più recenti conoscenze scientifiche, e intraprendere misure per affrontare il problema dell'inquinamento acustico alla radice, includendo miglioramenti a livello della progettazione urbana».

Tra gli obiettivi prioritari del VII programma è, inoltre, incluso quello di «migliorare l'integrazione ambientale e la coerenza delle politiche», obiettivo che, implicitamente, sottolinea la necessità di concepire ed integrare le azioni attinenti alla riduzione dell'inquinamento acustico con quelle attinenti agli altri temi della politica ambientale dell'Unione.

1. NORME DI RIFERIMENTO

Le norme contenenti disposizioni ai fini della classificazione acustica del territorio comunale sono:

- il **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1 marzo 1991** "*Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno"*, con il quale, tra l'altro, si introducono l'obbligo per i Comuni della zonizzazione acustica del territorio e le prime indicazioni per la relativa predisposizione;
- la **Legge n. 447 del 26/10/1995 e ss.mm.ii.** "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*" che disciplina in maniera organica la materia e, tra l'altro, attribuisce alle Regioni la competenza per la definizione dei criteri che i Comuni devono seguire per l'articolazione del proprio territorio nelle zone previste dal D.P.C.M. del 1991;
- il **D.P.C.M. del 14/11/1997** *"Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"* che fissa, per ciascuna delle zone definite dal DPCM del 1991, i valori limite di emissione, i valori limite assoluti di immissione, i valori limite differenziali di immissione, i valori di attenzione, i valori di qualità e precisa che «I valori limite assoluti di immissione e di emissione relativi alle singole infrastrutture dei trasporti, all'interno delle rispettive fasce di pertinenza, nonché la relativa estensione, saranno fissati con i rispettivi decreti attuativi, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome»;
- il **D.M. del 31/10/97**, "*Metodologia di misura del rumore aeroportuale"* che definisce le procedure per la classificazione degli aeroporti e del loro contesto in rapporto al livello di inquinamento acustico prodotto o programmato;
- il **D.P.R. del 18/11/1998 n. 459** *"Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447 (2), in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario"* che disciplina l'inquinamento acustico derivante dal traffico ferroviario definendo i limiti all'interno delle varie fasce di pertinenza;
- il **D.P.R. del 18 novembre 1998, n. 459**, *Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario,* che definisce norme ai fini della prevenzione e del contenimento dell'inquinamento acustico prodotto dall'esercizio delle infrastrutture delle ferrovie e delle linee metropolitane di superficie, con esclusione delle tramvie e delle funicolari;
- Il **DM del 29 novembre 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.
- Il **D.Lgs del 4 settembre 2002, n. 262** . *Attuazione della direttiva 2000/14/CE* concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

- il **D.P.R. del 30/03/2004 n. 142** *Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 44*, che definisce i valori limite per le strade di nuova realizzazione e per quelle esistenti o assimilabili;
- il **D.Lgs n.194 del 19/08/2005** *Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale* che definisce competenze e procedure per l'elaborazione delle mappe acustiche strategiche e dei piani d'azione.

Ulteriori norme disciplinano la materia con riferimento a specifiche attività e/o procedure.

- La Legge **447/1995** ed il **D.Lgs n.194/2005**, in particolare, sono stati modificati e/o integrati con successivi provvedimenti legislativi, tra i quali il **D.Lgs. n. 42/2017**, al fine di armonizzare la normativa nazionale in materia di inquinamento acustico con quella europea.
- Al livello regionale, con la **Deliberazione n. 2436 del 1° agosto 2003** della Giunta regionale della Campania *Classificazione acustica dei territori comunali. Aggiornamento linee guida regionali (con allegato)* la Regione definisce i criteri ed i riferimenti per la redazione dei piani di zonizzazione acustica dei territori dei Comuni della Campania.
- Nel seguito si sintetizzano per temi i principali contenuti degli atti normativi utilizzati per la predisposizione della zonizzazione acustica del territorio di Pollica.

1.1 Classificazione del territorio comunale per destinazione d'uso e valori limite delle sorgenti sonore

La legge 447/95 definisce l'inquinamento acustico: «l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi».
Alle Regioni è attribuita, tra l'altro, la determinazione dei criteri in base ai quali i Comuni procedono alla classificazione del proprio territorio nelle zone previste dalle vigenti disposizioni (DPCM del 1991) *stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, quando tali valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente misurato,* prevedendo che qualora nelle zone già urbanizzate tale vincolo non possa essere rispettato a causa di preesistenti destinazioni di uso, si proceda all'adozione dei piani di risanamento.
Ai Comuni compete la classificazione del territorio comunale ed il coordinamento con essa degli strumenti urbanistici già adottati; l'adozione dei piani di risanamento ove necessari*; il controllo del rispetto della normativa*

per la tutela dall'inquinamento acustico all'atto del rilascio delle concessioni edilizie relative a nuovi impianti ed infrastrutture adibiti ad attività produttive, sportive e ricreative e a postazioni di servizi commerciali polifunzionali, dei provvedimenti comunali che abilitano alla utilizzazione dei medesimi immobili ed infrastrutture, nonché dei provvedimenti di licenza o di autorizzazione all'esercizio di attività produttive; l'adozione di regolamenti per l'attuazione della disciplina statale e regionale per la tutela dall'inquinamento acustico; la rilevazione e il controllo delle emissioni sonore prodotte dai veicoli; i controlli di cui all'articolo 14, comma 2 della stessa legge; *l'autorizzazione, anche in deroga ai valori limite di cui all'articolo 2, comma 3, per lo svolgimento di attività temporanee e di manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico e per spettacoli a carattere temporaneo ovvero mobile, nel rispetto delle prescrizioni indicate dal comune stesso.*

I Comuni il cui territorio presenti un rilevante interesse paesaggistico-ambientale e turistico, hanno la facoltà di individuare limiti di esposizione al rumore inferiori a quelli fissati dalla normativa statale, secondo gli indirizzi determinati dalla Regione.

La legge 447/95, come modificata dal D.Lgs n. 42/2017, definisce, rinviandone la determinazione a successivo DPCM, i valori limite di immissione, emissione, di attenzione e di qualità:

- *valori limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa;*
- *valori limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori;*
- *valori di attenzione: il valore di immissione, indipendente dalla tipologia della sorgente e dalla classificazione acustica del territorio della zona da proteggere, il cui superamento obbliga ad un intervento di mitigazione acustica e rende applicabili, laddove ricorrono i presupposti, le azioni previste all'articolo 9;*
- *valori di qualità: i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla presente legge;*
- *valore limite di immissione specifico: valore massimo del contributo della sorgente sonora specifica misurato in ambiente esterno ovvero in facciata al ricettore*. In merito il D.Lgs n. 42/2017 precisa che *«Nelle zone già urbanizzate, il valore limite di immissione specifico non si applica alle sorgenti preesistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, qualora la classificazione del territorio preveda il contatto diretto di aree classificate con valori che si discostano in misura superiore a 5dBA di livello sonoro equivalente.*

In tali casi si applica quanto previsto all'articolo 4, comma 1, lettera a), con modalità tali che le misure contenute nei piani di risanamento adottati ai sensi dell'articolo 7 assicurino comunque la prosecuzione delle attività esistenti, laddove compatibili con la destinazione d'uso della zona stessa».

I valori limite di immissione vengono distinti in:

- *valori limite assoluti, determinati con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale;*

- *valori limite differenziali, determinati con riferimento alla differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale ed il rumore residuo.*

I Regolamenti di esecuzione della legge, distinti per sorgente sonora relativamente alla disciplina dell'inquinamento acustico avente origine dal traffico veicolare, ferroviario, marittimo ed aereo, sono emanati con DPR e devono essere armonizzati con le direttive dell'Unione europea recepite dallo Stato italiano.
Il DPCM del 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", riprendendo l'articolazione in classi di destinazione d'uso del territorio contenuta nel DPCM del 1991, riporta nella tabella A allegata all'atto i valori limite di immissione, emissione, di attenzione e di qualità fissati per ciascuna classe, differenziando i tempi di riferimento (diurno e notturno).

Tabella A: classificazione del territorio comunale

CLASSE I	Aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici ecc.
CLASSE II	Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: 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 e artigianali.
CLASSE III	Aree di tipo misto: 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 e uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.
CLASSE IV	Aree di intensa attività umana: 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 esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

La classificazione del territorio va operata con riferimento alla situazione esistente ed a quella prospettata dal piano urbanistico comunale.

Tabella B: Valori limite di emissione – Leq in dB(A)

Classi di destinazione d'uso del territorio	**Tempi di riferimento**	
	Diurno (06.00 – 22.00)	Notturno (22.00 – 06.00)
I – Aree particolarmente protette	45	35
II – Aree prevalentemente residenziali	50	40
III – Aree di tipo misto	55	45
IV – Aree di intensa attività umana	60	50
V – Aree prevalentemente industriali	65	55
VI – Aree esclusivamente industriali	65	65

Tabella C: Valori limite assoluti di immissione – Leq in dB(A)

Classi di destinazione d'uso del territorio	**Tempi di riferimento**	
	Diurno (06.00 – 22.00)	Notturno (22.00 – 06.00)
I – Aree particolarmente protette	50	45
II – Aree prevalentemente residenziali	55	50
III – Aree di tipo misto	60	55
IV – Aree di intensa attività umana	65	60
V – Aree prevalentemente industriali	70	65
VI – Aree esclusivamente industriali	70	70

Tabella D: Valori di qualità - Leq in dB(A)

Classi di destinazione d'uso del territorio	**Tempi di riferimento**	
	Diurno (06.00 – 22.00)	Notturno (22.00 – 06.00)
I – Aree particolarmente protette	47	37
II – Aree prevalentemente residenziali	52	42
III – Aree di tipo misto	57	47
IV – Aree di intensa attività umana	62	52
V – Aree prevalentemente industriali	67	57
VI – Aree esclusivamente industriali	70	70

I limiti riportati nella tabella C allegata al decreto non si applicano all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime, aeroportuali e le altre sorgenti sonore di cui all'art. 11, comma 1,

legge 26 ottobre 1995, n. 447. All'esterno di tali fasce, dette sorgenti concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione.

All'interno delle fasce di pertinenza, le singole sorgenti sonore diverse da quelle sopra indicate devono rispettare i limiti di cui alla tabella B allegata al decreto.

Le linee guida emanate dalla Regione Campania, aggiornate con la Delibera di G.R. n. 2436/2003 forniscono alcuni criteri per la classificazione acustica del territorio comunale ed indicazioni tecniche. Di seguito si riportano quelli pertinenti alla zonizzazione acustica del territorio di Castelpoto:

- limitare al massimo possibile le micro suddivisioni del territorio;
- l'individuazione delle zone dovrà essere effettuata procedendo prioritariamente con l'identificazione delle classi a più alto rischio (V e VI) e di quella particolarmente protetta (I) considerando prevalenti i criteri di fruizione del territorio e di destinazione prevista dal PUC;
- individuazione delle zone delle classi II, III e IV tenendo conto dei parametri indicati dalle stesse linee guida;
- classificazione delle strade secondo i criteri indicati e delle aree ad esse prossime;
- classificazione delle aree prossime alle linee ferrate;
- per la rappresentazione cartografica della classificazione utilizzo di specifiche scale ed indicazioni grafiche.

In particolare, per quanto concerne l'identificazione delle zone di classe I, vanno escluse le piccole aree verdi di quartiere e le aree di verde sportivo, non essendo la quiete sonica un elemento strettamente indispensabile per la loro fruizione, nonché le strutture scolastiche o sanitarie inserite in edifici adibiti ad abitazioni o ad uffici che saranno classificate come l'area in cui sono inseriti gli edifici che le inglobano. Viene precisato che vanno identificati come **classe I** i parchi nazionali e regionali con l'eccezione delle parti edificate, le riserve naturali e, quando necessario in relazione alle esigenze locali, le zone di interesse storico-archeologico.

Viene indicata l'opportunità di articolare la Classe I, ai soli fini delle priorità di intervento, nelle seguenti sottoclassi:

- **Ia** scolastica;
- **Ib** parco urbano di progetto
- **Ic** Verde cimiteriale;
- **Id** aree di valore paesaggistico

Per quanto concerne le classi II, III, e IV, oltre a tenere conto dei criteri di fruizione del territorio e di pianificazione urbanistica, bisogna valutare, in maniera orientativa o sulla base di dati statistici, i seguenti parametri:

1. densità della popolazione;
2. densità di attività commerciali ed uffici;
3. densità di attività artigianali;
4. volume di traffico presente nella zona,
5. esistenza di attività industriali, la cui limitata presenza caratterizza la Classe IV;

6. esistenza di servizi e di attrezzature.

Ai fini della valutazione, le Linee Guida regionali articolano i diversi parametri in tre classi a ciascuna delle quali corrisponde un definito valore:

- bassa densità (valore 1);
- media densità (valore 2);
- alta densità (valore 3).

Se nella zona non sono presenti esercizi commerciali o uffici, o attività artigianali o traffico veicolare, i relativi parametri assumono valore 0.

Vengono inoltre definiti una serie di criteri per la valutazione complessiva dei parametri:

- nel caso in cui tutti i quattro parametri assumono: il valore di «bassa densità», alla zona sarà attribuita la classe II; il valore di «media densità», alla zona sarà attribuita la classe III; se il valore assunto è «alta densità» alla zona sarà attribuita la classe IV;
- le zone per le quali la somma dei valori è compresa: fra 1 e 4 vengono definite di Classe II; tra 5 e 8 vengono definite di Classe III; tra 9 e 12 vengono definite di Classe IV;
- le zone in cui sono presenti piccole industrie vengono in ogni caso definite di classe IV;
- possono essere considerate aree a bassa densità abitativa quelle prevalentemente a villini con non più di tre piani fuori terra, mentre vengono considerate a media densità quelle prevalentemente con edifici con 4 piani ed attico e ad alta densità quelle prevalentemente con edifici di tipo intensivo con più di cinque piani.

Le linee guida regionali indicano ulteriori criteri che riguardano anche le aree agricole, quelle industriali ed i poli di attività del terziario che in gran parte riprendono sostanzialmente le disposizioni della normativa statale; inoltre, per le aree di particolare interesse paesaggistico e turistico si indica la possibilità di riportarle nella classe II indipendentemente dai parametri di densità.

1.2 Fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto

1.2.1 Fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali

Il Decreto del Presidente della Repubblica 30 Marzo 2004 , n. 142 *Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 44*, definisce i valori limite per le strade di nuova realizzazione e per quelle esistenti o assimilabili entro le relative fasce di pertinenza che vengono così definite: «fascia di pertinenza acustica: striscia di terreno misurata in proiezione orizzontale, per ciascun lato dell'infrastruttura, a partire dal confine stradale, per la quale il presente decreto stabilisce i limiti di immissione del rumore».

Le fasce di pertinenza acustica sono differenziate in rapporto alla tipologia di strada come definite dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, nonché dall'allegato 1 al decreto:

A. autostrade;

B. strade extraurbane principali;

C. strade extraurbane secondarie;

D. strade urbane di scorrimento;

E. strade urbane di quartiere;

F. strade locali

Alle infrastrutture stradali non si applicano i valori stabiliti con il DPCM del 1997 per la classificazione acustica del territorio comunale.

Tabella 1 - STRADE DI NUOVA REALIZZAZIONE (Allegato 1 al D.P.R. 142/2004)

TIPO DI STRADA (secondo Codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo D.M. 5.11.01 – Norme funz. e geom. Per la costruzione delle strade)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)
A - autostrada		250	50	40	65	55
B - extraurbana principale		250	50	40	65	55
C - extraurbana secondaria	C1	250	50	40	65	55
	C2	150	50	40	65	55
D - urbana di scorrimento		100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	Definiti dai Comuni nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locale		30				

**per le scuole vale il solo limite diurno*

Tabella 2 - STRADE ESISTENTI E ASSIMILABILI (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti) (Allegato 1 al D.P.R. 142/2004)

TIPO DI STRADA (secondo Codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo D.M. 5.11.01 – Norme funz. e geom. Per la costruzione delle strade)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)
A - autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbana secondaria	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
D - urbana di scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	Definiti dai Comuni nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locale		30				

**per le scuole vale il solo limite diurno*

Le linee guida regionali definiscono criteri per la classificazione delle aree prossime alle strade.

Per quanto concerne le aree prossime alle strade, i criteri sono riferiti genericamente all'intensità del traffico veicolare:

- classe IV per le aree prossime alle strade ad intenso traffico (orientativamente oltre i 500 veicoli l'ora);
- classe III, le aree prossime alle strade di quartiere (orientativamente con un traffico compreso tra 50 e 500 veicoli l'ora);
- classe II, le aree prossime alle strade locali prevalentemente situate in zone residenziali (orientativamente con un flusso di traffico inferiore ai 50 veicoli l'ora).

Inoltre «Qualora le strade da classificare siano interne al tessuto urbano, per area prossima alla strada si intende l'area delimitata dalla superficie degli edifici frontistanti; in condizioni diverse e, comunque, qualora non esista una continuità di edifici-schermo, per area prossima alla strada si intende una fascia di **30 metri a partire dal ciglio della strada stessa**.

Se l'area prossima alla strada ha un valore limite accettabile di rumore più basso rispetto alla zona circostante, la classificazione assumerà lo stesso valore limite attribuito alla zona circostante».

1.3 Piani di risanamento acustico

La legge 447/95 stabilisce che i Piani di risanamento acustico dovranno essere predisposti nei casi di superamento dei valori di attenzione e qualora si riscontri il *contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, i cui valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente misurato.* Detti Piani dovranno essere coordinati con il piano urbano del traffico di cui al decreto legislativo e con i piani previsti dalla vigente legislazione in materia ambientale e recepiscono il contenuto dei piani di cui all'articolo 3, comma 1, lettera i), e all'articolo 10, comma 5 della stessa legge.

I contenuti dei piani di risanamento acustico sono:

a) l'individuazione della tipologia ed entità dei rumori presenti, incluse le sorgenti mobili, nelle zone da risanare individuate ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera a);
b) l'individuazione dei soggetti a cui compete l'intervento;
c) l'indicazione delle priorità, delle modalità e dei tempi per il risanamento;
d) la stima degli oneri finanziari e dei mezzi necessari;
e) le eventuali misure cautelari a carattere d'urgenza per la tutela dell'ambiente e della salute pubblica.

Il Piano comunale di risanamento acustico recepisce i contenuti dei Piani di risanamento per le infrastrutture di trasporto di cui al decreto del ministero dell'ambiente del 29 novembre 2000.

1.4 Regolamento di attuazione.

Ai fini della gestione del Piano di zonizzazione acustica, deve essere redatto il "Regolamento di attuazione" con cui si stabiliscono le modalità di attuazione del Piano. (L.447/95 e Linee guida regionali).

1.5 Indicazioni grafiche

Le Linee guida regionali stabiliscono che la zonizzazione acustica deve essere riportata su cartografia di scala non superiore a 1:10.000 ma per le aree urbanizzate è opportuna la scala 1:5.000. In questo caso la zonizzazione acustica è stata elaborata in scala 1:10.000 per l'intero territorio ed in scala 1:5.000 per il centro abitato.

Per la rappresentazione grafica dovranno essere seguite le indicazioni contenute nelle Linee guida che fanno riferimento alla norma UNI 9884 avente ad oggetto "Caratterizzazione acustica del territorio mediante la descrizione del rumore ambientale".

2. METODOLOGIA UTILIZZATA

La zonizzazione acustica del territorio di Castelpoto è stata realizzata attraverso tre principali fasi operative:

- 1° fase: ricognizione degli usi attuali del territorio urbanizzato e del territorio aperto e delle infrastrutture di trasporto;
- 2° fase: analisi della disciplina territoriale del PUC (proposta);
- 3° fase: predisposizione della zonizzazione acustica.

1° fase: ricognizione degli usi attuali del territorio urbanizzato e del territorio aperto e delle infrastrutture di trasporto.

La raccolta di informazioni sugli usi attuali ha riguardato:

- Strutture scolastiche;
- Aree cimiteriali;
- Beni architettonici, archeologici ed urbanistici;
- Attrezzature pubbliche e di uso pubblico, oltre quelle scolastiche;
- Presenza di attività commerciali ed attività terziarie private;
- Presenza di attività artigianali-industriali;

Per quanto riguarda la distribuzione di popolazione, in considerazione del basso livello di densità complessiva è stata operata una valutazione sintetica basata su stime empiriche basate comunque sui contenuti della tavola della disciplina urbanistica "***Tav. DP_14 – Carta della disciplina programmatica intero territorio***" allegata alla proposta di PUC.

Relativamente alle infrastrutture di trasporto, per quelle stradali si è assunta come riferimento l'articolazione delle tipologie di strade come definite dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, nonché dall'allegato 1 al decreto, utilizzando a tal fine anche l'analisi svolta nell'ambito della redazione della proposta del PUC. Per quanto riguarda le aree ad esse adiacenti, sono stati applicati i criteri contenuti nelle Linee guida regionali, ove pertinenti in rapporto alla caratterizzazione delle zone.

2° fase: analisi della disciplina territoriale della proposta del PUC.

Sono stati considerati gli obiettivi, le strategie e la disciplina territoriale del PUC in rapporto alla caratterizzazione funzionale delle diverse zone con riferimento alle scelte di lungo termine e di breve termine ("Disposizioni strutturali e programmatiche").

3° fase: predisposizione della zonizzazione acustica.

La determinazione della classe acustica di appartenenza delle diverse zone del territorio comunale è stata effettuata applicando le indicazioni delle disposizioni vigenti in materia attraverso una valutazione incrociata delle risultanze delle analisi condotte nelle prime due fasi. Preliminarmente è stata attribuita la classe I alle

strutture scolastiche, al **parco urbano di progetto, all'impianto cimiteriale e alle aree di valore paesaggistico.**

Per quanto riguarda le zone prevalentemente residenziali, sulla base della distribuzione territoriale delle destinazioni di cui ai parametri indicati nelle Linee guida regionali e delle indicazioni del PUC adottato circa la caratterizzazione funzionale prospettata (in termini di conferma e adeguamento delle sedi esistenti, di mutamenti di destinazione o di nuove sedi), si è operata una valutazione sintetico-intuitiva della relativa densità, nonché del traffico veicolare, ai fini dell'attribuzione alla classe III.

Con la classe III sono stati individuati complessivamente il sistema della struttura insediativa di Castelpoto.

È presente un'area con la classe IV (di intensa attività umana interessate da intenso traffico veicolare con presenza di attività produttiva). Non sono presenti aree di classe V in quanto non sono presenti delle vere e proprie aree industriali con una lieve presenza di residenze né aree esclusivamente industriali con la classe VI.

Le zone che appartengono al territorio rurale ed aperto sono state attribuite prevalentemente alle zone con classe II

La classificazione delle singole zone operata secondo tali criteri è stata poi oggetto di verifica al fine di escludere o limitare – il più possibile - i contatti tra zone con valori che si discostano per più di 5 dB(A) di livello sonoro equivalente. Per i casi in cui ciò non è stato possibile si provvederà secondo le disposizioni del Regolamento di attuazione.

3. DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI CARATTERI DEL TERRITORIO COMUNALE

Castelpoto è un comune posizionato nella conca di Benevento alla sinistra del fiume Calore e tra i corsi paralleli del torrente Lossauro e del torrente Lenga. È compreso nel Paesaggio agrario eterogeneo e Paesaggio a insediamento urbano diffuso in evoluzione (UdP 10, 21, 43) dal PTCP di Benevento. Confina con i comuni di Benevento (BN), Foglianise (BN), Vitulano (BN), Campoli del Monte Taburno (BN), Apollosa (BN).

È integrato nel sistema insediativo della Valle del Calore Sponda Sinistra ed il suo sistema insediativo è costituito oltre dal centro capoluogo, da piccoli nuclei rurali. Il campo rurale aperto è interessato da nuclei e aggregati prevalentemente residenziali sviluppati lungo la viabilità locale e provinciale e da aggregati minori diffusi tra i mosaici agricoli.

Sotto il profilo ambientale il territorio comunale è caratterizzato da sensibili oscillazioni altimetriche, segnato perlopiù dalle geometrie dei coltivi; l'agro castelpotano è attraversato dall'ampia valle del fiume Calore, il cui letto è bordato da una florida vegetazione riparia di pioppi, ontani, salici, corbezzoli e tamerici.

Alla base del sistema economico locale figura l'agricoltura tradizionale con le coltivazioni più diffuse come l'ulivo, la vite, il grano, i cereali ed il tabacco. Ad essa si affianca un apparato industriale di modeste dimensioni, perlopiù legato ai comparti dei prodotti alimentari, dei tessuti, delle confezioni, del legno e della lavorazione dei metalli; ed uno artigianale legato alla lavorazione del marmo.

Si punta allo sviluppo della produzione tipica locale, costituita da marchi D.O.C., D.O.C.G. e D.O.P. Castelpoto è ricca di coltivazione di uva e gelsi e dell'allevamento di bovini, ovini e suini. Si producono oli extravergine di oliva D.O.P., vino e salsiccia rossa insaccato di suino tutelato dal presidio Slow Food.

Castelpoto è servita dalla strada provinciale 101 e 150 che connette il territorio con i comuni di Foglianise e Benevento e costituiscono le principali arterie per raggiungere Napoli, in circa un'ora e venti minuti.

Il territorio comunale dista, inoltre, 8 chilometri dalla strada statale n. 7 Appia, nonché 14 chilometri dal casello di Benevento Sud della tangenziale di Benevento.

Lo scalo ferroviario di riferimento sulla linea Caserta-Benevento-Foggia è posto a 6 chilometri dall'abitato, sulla linea Napoli-Cancello-Benevento, con la stazione di Benevento Pontecorvo-Castelpoto è posto a 9 chilometri.

Pur essendo il territorio di Castelpoto con ogni probabilità abitato già in epoca romana, non resta traccia di questo primitivo impianto che doveva presumibilmente trovarsi decentrato rispetto a quello attuale. L'osservazione dell'attuale centro non può che confermare l 'origine longobarda, avvenuta verosimilmente durante il IX secolo.

L'impianto originario sorge avvolto intorno al nucleo centrale del castello, elemento generatore anche delle successive espansioni. Esso si presenta secondo uno schema piuttosto diffuso che vede la nascita e lo sviluppo dell'agglomerato, secondo una forma tendente ad un andamento concentrico, intorno ad una struttura difensiva.

Il nucleo di origine, presenta una forma ovoidale, è collocato nella parte orientale dell'attuale intero abitato e si sviluppa intorno al castello che ancora presenta tracce di torrioni difensivi. Esso è identificato da via Roma e via Dietro la Torre che ne delimitano il perimetro ed è attraversato da un terzo percorso.

Il primo nucleo che nacque intorno al castello fu generato dall' andamento del crinale identificabile con il percorso segnato da Calata Cimitero Vecchio ed è localizzato attualmente all'estremità sud – orientale dell'abitato.

In seguito al sisma del 1456 il centro subì notevoli danni, testimoniati anche dalle opere di sostituzione muraria nel paramento della torre longobarda. Un punto di svolta per la storia urbanistica ed architettonica di Castelpoto è stato indubbiamente il disastroso terremoto del 1688 che, oltre a causare 32 vittime, determinò il crollo della chiesa di S. Nicola da Mira. La ricostruzione di questa in posizione distanziata dal nucleo originario, determinò la creazione di un nuovo asse che collegava l'edificio religioso al castello diventando l'elemento generatore del successivo sviluppo settecentesco.

Nel corso del XVIII secolo le costruzioni si iniziarono ad attestare lungo via Roma, prese forma piazza Libertà e si iniziò ad urbanizzare l'area corrispondente all'attuale piazza Garibaldi. Il processo di espansione continuò anche durante il XIX secolo quando si iniziò a costruire nel largo Pergole e lungo corso Principe di Napoli. L'ultimo sviluppo si ebbe in seguito del sisma del 1962 quando gli abitanti preferirono abbandonare il centro storico e realizzare abitazioni dotate di maggiori servizi e di più agevole accessibilità. L'edificato si è dunque attuato secondo modalità più rispondenti alle esigenze del traffico e del commercio, incrementando notevolmente l'entità delle abitazioni monofamiliari isolate. Il processo di abbandono è proseguito soprattutto dopo il terremoto del 1980 in seguito al quale numerosi abitanti hanno sfruttato i fondi messi a disposizione dalla legge 219/81 per costruire abitazioni sparse nel territorio comunale e posizionarsi lungo il nuovo asse di espansione che da piazza Garibaldi volge a nord, piuttosto che restaurare le antiche case del centro storico, ovviamente con l'avallo dell'amministrazione locale.

Gli obiettivi, le strategie e le azioni che si propongono per Castelpoto riprendono i temi emersi nella lettura del territorio in rapporto alle risorse, alle criticità ed alle potenzialità che lo caratterizzano.

Considerate le caratteristiche naturalistico-ambientali del territorio di Castelpoto, nonché le vocazioni e le potenzialità dello stesso, e secondo l'orientamento dell'Amministrazione Comunale e con riferimento all'art.2 della L.R. 16/2004, si assumono quali indirizzi fondamentali di pianificazione il riordino e la razionalizzazione del territorio che sappia coniugare tutela e valorizzazione delle risorse agricolo – ambientali, del patrimonio storico – culturale e dell'abitato esistente.

Il nuovo strumento urbanistico comunale di Castelpoto, dunque, sarà finalizzato al consolidamento del tessuto già insediato, nonché alla tutela e allo sviluppo delle qualità del territorio, assecondandone le potenzialità sia sotto il profilo agricolo, sia sotto il profilo storico-culturale e sarà rivolto quindi ad ottenere:

- Recupero e valorizzazione dei caratteri storico-architettonici degli edifici quale preziosa testimonianza delle generazioni che ci hanno preceduto, importante riferimento per le generazioni attuali e future.
- Completamento e riqualificazione del territorio urbano residenziale per una migliore qualità della vita all'interno dell'insediamento.
- Riqualificazione dei nuclei mirando alla regolamentazione degli usi e degli interventi in modo da razionalizzare le disordinate situazioni esistenti e preservare dal degrado o riqualificare gli insediamenti rurali
- Valorizzazione delle attività artigianali, commerciali attraverso la promozione e la diversificazione del sistema economico e produttivo in una logica di sostenibilità ed innovazione per innescare processi durevoli ed incrementali di sviluppo economico, valorizzando le aree per gli insediamenti commerciali ed artigianali.
- Valorizzazione e salvaguardia delle aree agricole mirando attraverso una normativa ad incentivare il presidio e l'insediamento di nuove attività, nonché la valorizzazione delle attività tradizionali. Inoltre, è opportuno tutelare e riqualificare il paesaggio agrario e le funzioni produttive ad esso connesse, attraverso la promozione del ruolo multifunzionale del territorio rurale.
- Difesa del suolo e delle acque attraverso la gestione ed il controllo della vulnerabilità delle componenti insediative in rapporto ai rischi idrogeologico, idraulico e sismico, la mitigazione del rischio da frana e idraulico nonché la regolamentazione degli usi e delle trasformazioni del territorio nel rispetto delle limitazioni derivanti dagli specifici studi idrogeomorfologici e sismici e secondo i principi di precauzione e prevenzione.
- Adeguamento della rete viaria comunale ed intercomunale con la dotazione di parcheggi e verde pubblico, di strutture sportive e ricreative.
- Dotazione di aree destinate ad attrezzature a servizio dei cittadini.

4. IL PUC

Nell'ambito della componente strutturale sono state definite le scelte valide a tempo indeterminato per il perseguimento degli obiettivi e l'attuazione delle strategie.

Per quanto attiene alla componente operativa, la stima dei fabbisogni abitativi è stata effettuata sulla base di quanto specificato dalla Conferenza di Piano Permanente del PTCP (*cfr. "PTCP – Sintesi – Ediz. La Provincia Sannita – tabella "d) Fabbisogno abitativo Comuni").*

Il territorio comunale è stato suddiviso nei seguenti ambiti territoriali omogenei:

Gli ambiti territoriali omogenei che costituiscono la parte strutturale e programmatica del piano, disciplinano il territorio comunale e sono stati così definiti:

- **Zona A** - Insediamenti storici;
- **Zona B** - Insediamenti urbani prevalentemente consolidati;

- **Zona B2** - Integrazione prevalentemente residenziale;
- **Zona D1** - Produttiva consolidata
- **Zona E -** Aree agricole ordinarie
- **Zona E1 -** Aree agricole periurbane
- **Zona E2** - Aree agricole di valore paesaggistico
- **Zona E3** - Aree agricole con prodizione tipiche
- **Zona F4** - Impianto cimiteriale
- **Zona N** - Nuclei extraurbani consolidati;
- **Viabilità esistente**:
  - Viabilità esistente da potenziare;
  - SP151
- **Viabilità di previsione:**
  - Tracciato di previsione
- **Standard urbanistici – esistenti:**
  - Aree per attrezzature di interesse comune
  - Aree per l'istruzione
  - Aree per parcheggi
  - Aree per spazi attrezzati a parco e per il gioco e lo sport
- **Standard urbanistici – previsione:**
  - Realizzazione di un parco urbano

5. ARTICOLAZIONE DELLA ZONIZZAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DI CASTELPOTO

Con riferimento alle indicazioni contenute nelle disposizioni normative vigenti, e, in particolare, alle Linee guida regionali, si è proceduto individuando le parti di territorio alle quali, per effetto delle destinazioni d'uso esistenti e/o delle previsioni del PUC, sono state attribuite le classi I, II, III e IV.

Relativamente alle zone della **classe I,** sono state individuate:

- Le strutture scolastiche
- Parco urbano attrezzato di progetto
- L'impianto cimiteriale;
- La zona territoriale omogenea E2 "aree di valore paesaggistico".

Sulla base di una valutazione sintetico-intuitiva operata con riferimento ai parametri indicati nelle Linee guida regionali – come si è detto in precedenza – si è proceduto all'articolazione del territorio relativamente alle altre classi acustiche.

La classe II è stata attribuita agli ambiti che appartengono prevalentemente al territorio rurale e aperto, ovvero le seguenti Zone Territoriali omogene: E, E1, E3 come individuate dalla disciplina strutturale e programmatica del PUC

La classe III è stata attribuita alle zone insediative all'interno della quale vi è una discreta presenza di servizi esistenti e di alcune attività commerciali/artigianali (strettamente integrate alla residenza), e per la quale il PUC adottato ha individuato interventi volti all'integrazione funzionale e spaziale del tessuto urbano esistente **(zona B, zona B2 e zona N).**

La classe IV è stata attribuita alle zone insediative all'interno della quale vi è una discreta presenza di attività commerciali/artigianali (**zona D1** – zona produttiva)

Non sono presenti sul territorio comunale aree corrispondenti alle classi V e VI.

6. CLASSIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

6.1 Infrastrutture stradali

Ai fini della prevenzione e del contenimento dell'inquinamento da rumore derivante dal traffico stradale, si è fatto riferimento all'articolazione della rete stradale effettuata sulla base delle definizioni delle infrastrutture stradali contenute nell'articolo 2 del D.lgs n. 285 del 1992 e successive modificazioni e quindi all'allegato 1 del D.P.R. 142/2004 per la determinazione delle fasce di pertinenza acustica.

Nella zonizzazione acustica del comune di Castelpoto l'applicazione delle disposizioni di cui al D.P.R. 142/2004 è stata effettuata tenendo conto della valutazione empirica dei volumi di traffico delle infrastrutture stradali esistenti e dei caratteri dei contesti territoriali da esse attraversati.

Ai sensi delle Linee guida regionali - Deliberazione G.R n. 2463 del 01 agosto 2003 le seguenti arterie stradali sono state così classificate:

- Strade provinciali n°101 e n°150 con fascia di pertinenza acustica in III classe
- Altre strade con fascia di pertinenza acustica in II classe