

COMUNE DI ROSSANO
(PROVINCIA DI COSENZA)

ZONIZZAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE
AI SENSI DEL DISPOSTO DELLA LEGGE 26.10.1995 N° 447

RELAZIONE

PROGETTAZIONE:
LABORATORIO DI TECNICA DEL CONTROLLO AMBIENTALE
DIPARTIMENTO DI MECCANICA – UNIVERSITA' DELLA CALABRIA

PROF. ING. ADOLFO SABATO
DOTT. ING. SALVATORE FORTE



COLLABORATORI:
DOTT. ING. CARMINE SPEZZANO
DOTT. ING. DANIELE CARAVETTA
DOTT. LUIGI M. CALIGIURI

TAVOLA

1

REV. 1.0

RENDE - MAGGIO 2000

1. Introduzione

La presente relazione preliminare illustra i criteri generali assunti per la redazione del "Piano di zonizzazione acustica" del territorio comunale di Rossano C. (Cs), ai sensi del disposto della legge 26.10.1995 n° 447, affidato all'Università della Calabria, Laboratorio di Tecnica del Controllo Ambientale, con atto di convenzione del 23 aprile 1998.

La legislazione vigente (legge 26 ottobre 1995, n° 447) assegna ai comuni, secondo le leggi statali e regionali e i rispettivi statuti:

a) l'obbligo della classificazione del territorio comunale, secondo le direttive emanate dalla regione, tenendo conto delle preesistenti destinazioni d'uso del territorio ed indicando altresì aree da destinarsi a spettacolo a carattere temporaneo, ovvero mobile, ovvero all'aperto.

I comuni procedono alla classificazione del proprio territorio nelle zone previste dalle vigenti disposizioni per l'applicazione dei valori di qualità (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 legge), e devono stabilire 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 secondo i criteri generali stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 57 dell'8 marzo 1991. Qualora nell'individuazione delle aree nelle zone già urbanizzate non sia possibile rispettare tale vincolo a causa di preesistenti destinazioni d'uso, i comuni devono prevedere l'adozione dei piani di risanamento, con le modalità e le finalità di cui alla legge 447/95;

b) l'obbligo di coordinare gli strumenti urbanistici già adottati con le determinazioni assunte ai sensi della lettera a);

c) l'obbligo di adottare i piani di risanamento;

d) il controllo, secondo le modalità di cui alla legge 447/95 (art. 4, comma 1, lettera d), 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;

- e) l'obbligo di adottare regolamenti per l'attuazione della disciplina statale e regionale per la tutela dall'inquinamento acustico;
- f) la rilevazione e il controllo delle emissioni sonore prodotte dai veicoli, fatte salve le disposizioni contenute nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni;
- g) i controlli sull'osservanza:
 - delle prescrizioni attinenti il contenimento dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare e dalle sorgenti fisse;
 - della disciplina relativa alle domande di licenza o di autorizzazione all'esercizio delle attività di 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, verificando che, nel caso in cui si prevede che si possano produrre valori di emissione superiori a quelli determinati dallo Stato, relativamente al rumore prodotto dall'uso di macchine rumorose e da attività svolte all'aperto, le domande di licenza o di autorizzazione all'esercizio di attività produttive contengano una documentazione di previsione di impatto acustico)
 - della disciplina e delle prescrizioni tecniche relative all'attuazione delle disposizioni emanate dal comune stesso;
 - della corrispondenza alla normativa vigente dei contenuti della documentazione fornita dai soggetti titolari dei progetti o delle seguenti opere:
 - 1) aeroporti, aviosuperfici, eliporti;
 - 2) strade di tipo A (autostrade), B (strade extraurbane principali), C (strade extraurbane secondarie), D (strade urbane di scorrimento), E (strade urbane di quartiere) e F (strade locali), secondo la classificazione di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni;
 - 3) discoteche;
 - 4) circoli privati e pubblici esercizi ove sono installati macchinari o impianti rumorosi;
 - 5) impianti sportivi e ricreativi;
 - 6) ferrovie ed altri sistemi di trasporto collettivo su rotaia.

- 7) scuole e asili nido;
 - 8) ospedali;
 - 9) case di cura e di riposo;
 - 10) parchi pubblici urbani ed extraurbani;
 - 11) nuovi insediamenti residenziali prossimi alle opere precedenti.
- h) la possibilità di autorizzare, anche in deroga ai valori limite assoluti e differenziali fissati, 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.

La legge assegna ai comuni l'obbligo, entro un anno dalla sua data di entrata in vigore, dell'adeguamento dei regolamenti locali di igiene e sanità o di polizia municipale, prevedendo apposite norme contro l'inquinamento acustico, con particolare riferimento al controllo, al contenimento e all'abbattimento delle emissioni sonore derivanti dalla circolazione degli autoveicoli e dall'esercizio di attività che impiegano sorgenti sonore.

I comuni il cui territorio presenti un rilevante interesse paesaggistico-ambientale e turistico, hanno la facoltà di individuare, con esclusione dei servizi pubblici essenziali di cui all'art. 1 della legge 12 giugno 1990, n. 146, limiti di esposizione al rumore inferiori a quelli determinati ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera a) della legge 447/97, secondo gli indirizzi determinati dalla regione di appartenenza.

Le norme di legge cui si è fatto riferimento per la redazione del piano in questione sono le seguenti:

1. DPCM 1 marzo 1991.

Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno.

2. LEGGE 26 ottobre 1995, n. 447

Legge quadro sull'inquinamento acustico

3. DECRETO 31 ottobre 1997.

Metodologia di misura del rumore aeroportuale

4. DPCM 14 novembre 1997.

Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore.

5. DPCM 5 dicembre 1997.

Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici.

6. DECRETO 16 Marzo 1998.
Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico
7. DPR 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.
8. DMA 20 maggio 1999
Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico
9. DPR 9 novembre 1999 n. 476
Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496, concernente il divieto di voli notturni.
10. DMA 3 dicembre 1999
Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti.

2. Considerazioni generali

Il comune di Rossano, situato nel comprensorio della Bassa Valle del Crati-Piana di Sibari, ad una altitudine di 270 m s.l.m. occupa una superficie di circa 149,43 km² con una popolazione di circa 34.000 abitanti. Il territorio comunale confina ad est con il Comune di Crosia, a Sud con i comuni di Cropalati, Paludi e Longobucco, ad Ovest con il Comune di Corigliano e a Nord con la linea costiera per un lunghezza di circa 18 km.

La zona presenta una notevole varietà dal punto di vista geologico e morfologico-ambientale, comprendendo zone pianeggianti, colline, montagne (le cui cime si trovano ad una altitudine compresa tra i 1300 ed i 1500 m), valli scoscese e dirupi.

Le particolari caratteristiche del comprensorio, precedentemente accennate, hanno determinato in maniera sostanziale l'evoluzione delle attività produttive e la distribuzione degli insediamenti abitativi del Comune di Rossano, nel corso della sua evoluzione storica.

Un ruolo senza dubbio determinante è stato svolto dalla presenza di numerosi corsi d'acqua che percorrono la valle, alcuni dei quali di portata non trascurabile: dal punto di vista geologico infatti la piana, di tipo alluvionale, ha avuto origine dall'apporto dei materiali trascinati verso il mare dal Crati e dagli altri corsi d'acqua minori. Tale processo continua tuttora ad allungare l'estensione della Piana verso il mare.

L'importanza del fattore idrografico è tale che ancora oggi è possibile individuare delle porzioni di territorio che condizionano l'organizzazione degli insediamenti, in modo particolare stabilendo una direttrice di sviluppo in direzione Nord - Sud.

D'altra parte è possibile individuare, in funzione delle caratteristiche geomorfologiche (soprattutto altimetria e clinometria), una distribuzione del sistema insediativo in direzione Est-Ovest secondo la seguente suddivisione:

- 1) fascia pianeggiante, situata ad una altezza compresa tra 0 e 100 m, comprendente il centro abitato di Rossano Scalo e le frazioni;
- 2) fascia collinare, ad una altezza compresa tra i 100 ed i 300 m, comprendente l'abitato di Rossano centro;
- 3) fascia collinare-montana fra i 300 m e oltre i 1000 m molto scarsamente popolata, comprendente tra l'altro i Piani Russo e Seminario.

Le attività produttive nel territorio hanno condizionato, nel tempo, la tipologia delle sorgenti di rumore; la diffusione di tali sorgenti è stata strettamente connessa alla evoluzione delle arti e dei mestieri. Recentemente, a seguito delle attuali tendenze dello

sviluppo socio-economico, che ha interessato non solo le attività produttive, ma anche quelle del terziario e quelle connesse allo sviluppo turistico del territorio, un ruolo determinante, nella nascita di una nuova tipologia di rumore, è stato giuocato dalle infrastrutture di trasporto, che hanno anche condizionato in maniera considerevole la distribuzione degli insediamenti abitativi e delle attività produttive.

2.1 Analisi generale della viabilità

L'asse viario principale, la SS 106 dir, attraversa il territorio comunale in posizione decentrata rispetto all'abitato dello scalo, il quale è invece crocevia di alcune strade di relativa importanza: la vecchia SS 106 e la SS 177 della Sila Greca.

Le due statali citate, erano un tempo vie di comunicazione di estrema importanza. La SS 106 era l'unica infrastruttura che garantiva il collegamento Nord-Sud lungo la dorsale ionica della Calabria, mentre la SS 177 era la più importante strada di penetrazione del massiccio della Sila nel nord della regione a partire dalla costa ionica.

Oggi i flussi Nord-Sud si svolgono lungo il nuovo tracciato della SS 106, il cui svincolo per Rossano è ubicato in posizione comoda per lo Scalo, mentre risulta piuttosto decentrato rispetto al centro storico. Le due statali, 106 vecchia e 177, sono ormai ridotte a modesti collettori del traffico intrabacino.

Rossano infatti, è oggi il centro di un modesto bacino che vede gravitare sulla città un insieme di piccoli comuni sparsi nelle varie direzioni. Da Nord gravitano, attraverso la SS 106, i comuni della Sibaritide e dell'Alto Jonio. Da Sud, attraverso la stessa arteria, gravitano i Comuni del Basso Jonio e della Sila Greca. Attraverso la SS 106 avvengono gli scambi con la Città di Cosenza.

Il tratto rossanese della SS 177, che un tempo consentiva il collegamento dal mare con alcuni dei comuni citati, oggi viene scarsamente utilizzato ed è ridotto a rango di strada locale.

Il territorio comunale è attraversato lungo la fascia costiera dalla linea ferroviaria ionica. Si tratta di una linea a binario unico, la cui importanza è andata scemando nel tempo. Riveste ancora un discreto ruolo nei traffici locali, ma è pressoché tagliata fuori dai grandi flussi nazionali. In prossimità di Rossano Scalo è ubicata la stazione, in posizione ben integrata col contesto cittadino.

La rete stradale dell'area urbana è relativamente sviluppata e denuncia, attraverso la sua struttura ed i suoi attributi, l'evoluzione storico-urbanistica della città; se il centro storico

è caratterizzato da strade strette e tortuose, adatte per lo più alla circolazione pedonale, le aree di più recente espansione fruiscono di arterie dotate di caratteristiche geometriche e funzionali più rispondenti alle esigenze della circolazione veicolare.

Di recente, l'espansione urbana è avvenuta in modo prevalente nella frazione dello scalo; è pressoché assente attorno al centro storico a causa delle pessime condizioni orografiche del territorio. I punti di maggiore attrattività sono equamente distribuiti tra la zona centrale di Rossano Città e lo Scalo.

Le specifiche peculiarità del bacino conferiscono al traffico di attraversamento della Città di Rossano un peso pressoché trascurabile, per cui non vi sono ad oggi arterie a ciò dedicate. Occorre tuttavia menzionare la SS 106 dir che per sua vocazione naturale sostiene il traffico Nord-Sud, sia di attraversamento del territorio comunale che diretto verso i centri abitati della città; da qui, attraverso Viale S. Angelo e attraverso l'attuale sottopasso ferroviario, il traffico viene convogliato verso Rossano Scalo e verso Rossano Città.

2.2 Analisi generale delle attività produttive.

Dal punto di vista economico e produttivo, negli ultimi tempi, il settore agricolo ha ceduto il passo, dal punto di vista del numero degli addetti, alle attività del terziario; inoltre, si deve registrare un ritardo nello sviluppo del settore industriale, che a tutt'oggi annovera un numero di addetti sensibilmente inferiore a quello degli altri settori.

In questo campo, le infrastrutture, la cui realizzazione risale alla fine degli anni '60, non hanno, negli anni seguenti, assicurato lo sviluppo inizialmente ipotizzato; il tessuto industriale è costituito da stabilimenti realizzati nell'area ASI, dalla centrale termoelettrica ENEL e da un certo numero di altre attività classificate, in PRG, nelle categorie da D1 a D4.

2.3 Analisi evolutiva delle attività antropiche.

Negli ultimi 30 anni si è registrato un considerevole spostamento degli insediamenti dalle zone interne verso le zone costiere, generando in queste zone un fenomeno di addensamento di attività antropiche, con ovvie conseguenze sul piano urbanistico. Il fenomeno sopra delineato ha determinato un sorta di "emigrazione" dal centro storico, con conseguente degrado delle relative infrastrutture ed un progressivo ma inesorabile trasferimento delle principali attività antropiche verso lo Scalo. Questo processo si è

verificato in modo molto rapido, tanto da non permettere un contemporaneo ed organico adeguamento delle strutture dei servizi e della rete di viabilità. Per quanto riguarda la zona costiera, lo sviluppo turistico non ha raggiunto gli esiti sperati, sia per la nascita di insediamenti, per lo più abusivi, in prossimità della spiaggia, che per la mancanza di attrezzature di tipo moderno, capaci di garantire una adeguata funzione di "richiamo". Per quanto concerne le attività produttive, un ruolo prevalente è ricoperto, senza dubbio, dalle attività di tipo artigianale e quelle legate alla commercializzazione dei prodotti, che sono in fase di espansione.

2.4 Analisi qualitativa e sviluppo temporale delle sorgenti di rumore.

Da quanto precedentemente esposto, risulta evidente che le fonti di rumore presenti sul territorio comunale sono:

- 1) attività di tipo artigianale: officine meccaniche, fabbri, falegnamerie ecc.;
- 2) attività di tipo industriale nelle aree appositamente individuate;
- 3) traffico autoveicolare e ferroviario.

Il traffico autoveicolare e ferroviario costituisce senza dubbio la principale sorgente di rumore. La presenza delle strutture viarie già citate nel precedente paragrafo, soprattutto in considerazione del fatto che la rete viaria urbana si è sviluppata in maniera disuniforme e non sempre razionale, fa sì che il livello di rumore generato da tale tipo di sorgente, pur essendo distribuito sul quasi tutto il territorio urbanizzato, presenti dei punti critici, nei quali il problema della tutela della salute dei cittadini diviene particolarmente gravoso. E' evidente che l'entità dell'inquinamento acustico da fonte veicolare è legato in maniera profonda allo sviluppo ed all'evoluzione delle attività antropiche ed alle modificazioni urbanistiche e del tessuto abitativo in genere.

In definitiva, essendo la maggior fonte di inquinamento rappresentata dal traffico veicolare, è necessario individuare opportuni interventi nei confronti di tale sorgente.

Meno importanti, dal punto di vista dell'inquinamento da rumore, sono le infrastrutture ferroviarie, sia per estensione territoriale che per entità dei volumi di traffico presenti.

Tali infrastrutture, tuttavia, impongono interventi di tutela più onerosi laddove i livelli di rumore da esse prodotti si sommano a quelli dovuti al traffico autoveicolare.

3 *Classificazione acustica e norme urbanistiche.*

Allo stato attuale, il territorio del Comune di Rossano, dal punto di vista urbanistico, è suddiviso nelle seguenti zone:

- A Centro Storico
- B Completamento
- C Espansione
- D Industriale
- E Agricola
- F Attrezzature pubbliche
- G Verde e parchi

La classificazione acustica del territorio non è rigidamente corrispondente alla classificazione urbanistica, ma tiene conto di alcuni parametri correttivi che saranno esplicitati nel seguito.

L'opportunità di tale scelta appare evidente in considerazione degli effetti che provocherebbe, sul numero di interventi di risanamento necessari e, conseguentemente, nella programmazione finanziaria in termini di impegno economico, una più rigorosa aderenza alle determinazioni del PRG vigente.

Per questa ragione, non sono state classificate in classe I le zone particolarmente protette *“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.)”*.

A causa della loro inclusione in aree caratterizzate da elevato livello di pressione sonora, si sarebbe dovuto ricorrere a misure molto drastiche per la riduzione di tali valori del livello di pressione sonora, e gli interventi avrebbero richiesto, inoltre, un impegno economico notevole.

Si è preferito dunque suggerire la esecuzione di misure di passivazione acustica degli edifici che ospitano le attività che necessitano di particolare protezione: gli interventi necessari potranno essere individuati sulla base delle misure effettuate in loco.

La classificazione delle classi di destinazione d'uso del territorio è stata effettuata determinando il peso di alcuni parametri appositamente individuati. I parametri cui si è fatto riferimento nell'analisi sono riportati nella seguente tabella.

Parametri		Valori	Punteggio
Densità di popolazione [n _p /ha]	bassa	$n_p \leq 150$	1
	media	$150 < n_p \leq 350$	2
	alta	$n_p > 350$	3
Densità di esercizi commerciali ed ass. [n _e /ha]	bassa	$n_e \leq 10$	1
	media	$10 < n_e \leq 60$	2
	alta	$n_e > 60$	3
Densità di attività artigianali [% S _{art} / S _{zona}]	bassa	$n_p \leq 0,1 S_{zona}$	1
	media	$0,1 S_{zona} < n_p \leq 0,3 S_{zona}$	2
	alta	$n_p > 0,3 S_{zona}$	3
Volume del traffico [n _v /h]	basso	$n_v \leq 200$	1
	medio	$200 < n_v \leq 500$	2
	alto	$n_v > 500$	3

Tab. I - Punteggio in funzione della variabilità dei parametri.

L'assegnazione alle classi viene effettuata sulla base delle corrispondenze riportate nella tabella seguente.

Punteggio totale	Classe
$p \leq 4$	II
$5 \leq p \leq 8$	III
$9 \leq p \leq 12$	IV

Tab. II - Assegnazione delle zone in base al punteggio totale.

Le scelte effettuate sulla base delle considerazioni precedenti sono state confortate e convalidate da rilievi del livello di pressione sonora effettuate in moltissimi punti della città.

In definitiva, le zone nelle quali risulta suddiviso il territorio comunale sono quelle riportate nella tabella seguente.

Classe	Tempo di riferimento	
	Diurno	Notturno
III – Area urbana interessata da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività commerciali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici	60	50
IV – Area urbana interessata 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.	65	55
V – Aree prevalentemente industriali	70	60
VI – Aree esclusivamente industriali	70	70

Tab. III - Limiti acustici delle zone acustiche.

Infine, nell'elaborato grafico, sono riportate le fasce di rispetto delle linee ferroviarie di cui al DPR 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".

In appendice viene riportata una breve descrizione degli effetti di disturbo e danno provocati dal rumore, nonché uno studio sulla variabilità del clima di rumore al variare dei flussi di traffico.

Poiché il presente documento vuole rappresentare un elemento di discussione per le forze politiche e sociali per l'individuazione di un modello di sviluppo della Città di Rossano compatibile con condizioni di vita accettabili per i cittadini, in questo documento di appendice sono contenute indicazioni per l'individuazione di interventi di risanamento, che al momento attuale è possibile adottare con relativa facilità in quanto è in fase di approvazione il Piano Urbano del Traffico.

3.1 Analisi del progetto di zonizzazione acustica

I risultati delle indagini sul livello di pressione sonora, allegati alla presente relazione, hanno dimostrato che la fonte principale di rumore nella Città di Rossano è rappresentata dal traffico veicolare.

Dal contesto analizzato è apparso evidente che il traffico ferroviario non incide in maniera determinante sul livello globale di pressione sonora, sia per il fatto che il volume di traffico è modesto che per la particolare posizione della linea ferroviaria nel contesto urbano della città: la lunghezza dei tratti della linea ricadenti nella zona effettivamente urbanizzata è modesta.

Una particolare opportunità per l'ottimizzazione del progetto di zonizzazione acustica è stata offerta dalla scelta dell'Amministrazione di far redigere contemporaneamente ed allo stesso soggetto, il documento generale del Piano Urbano del Traffico. Questo approccio ha consentito una reale ottimizzazione sia del documento di pianificazione del traffico urbano che di quello di pianificazione acustica: gli interventi, in progetto, di adeguamento della viabilità urbana sono stati valutati dal punto di vista acustico e le scelte finali hanno tenuto conto delle indicazioni di tali analisi; infine, il documento acustico è stato aggiornato sulla base delle definitive scelte di pianificazione del traffico, concordate di recente con l'Amministrazione Comunale.

La grande potenzialità di tale metodica è illustrata in appendice alla relazione; la possibilità di valutare le modifiche del clima acustico sulla base delle variazioni apportate alle correnti di traffico consente di studiare tutti i correttivi necessari alla viabilità cittadina per contenere l'inquinamento acustico.

Sulla base di quanto previsto nella Convenzione fra l'Università della Calabria ed il Comune di Rossano, le tavole allegate alla presente relazione sono le seguenti:

- 2 SVILUPPO PLANO-VOLUMETRICO DEL PARCO EDILIZIO
- 3 DISTRIBUZIONE EDLE SORGENTI FISSE DI RUMORE E DEI PRINCIPALI ATTRATORI DI TRAFFICO
- 4 DISTRIBUZIONE DI UFFICI E DI STRUTTURE DA SOTTOPORRE A PARTICOLARE PROTEZIONE
- 5 VIABILITÀ ESTERNA E COLLEGAMENTO CON LE VIE DI PENETRAZIONE
- 6 PERIMETRAZIONE DELLE ZONE ACUSTICHE

Per comodità di lettura, ed a causa della dimensione dei files cartografici originali, le tavole in questione sono state divise in due o tre parti, anche per consentire l'apertura dei files a chi non fosse dotato di computer di elevata potenza.

Nella tavola n° 2 è riportato lo sviluppo plano-volumetrico del parco edilizio della Città di Rossano. Tale allegato, molto poco importante per le zone periferiche o per quelle industriali, è molto significativo nelle zone centrali della città, in quanto consente di studiare soluzioni che permettono l'utilizzo degli edifici alti alla stregua di "barriere acustiche", in modo da ridurre la propagazione nelle zone contigue a quelle interessate da traffico di notevole volume, permettendo così di ridurre l'estensione delle zone ove effettuare interventi di bonifica molto onerosi.

Nella tavola n° 3 è riportata la distribuzione delle sorgenti di rumore diverse dal traffico. Oltre alle sorgenti reali, rappresentate dalle zone o locali ove si svolgono attività rumorose, nella citata tavola sono riportate le sorgenti fittizie, quali supermercati di grossa estensione, edifici nei quali si svolgono particolari attività, ecc., le quali inducono un aumento della rumorosità per effetto del volume di traffico elevato che "attirano" nella zona.

E' possibile, dall'esame di questa tavola, ottenere indicazione sulle iniziative da attuare (quali eventuali interventi di delocalizzazione), per ridurre l'effetto della presenza di queste sorgenti sul clima di rumore.

Nella tavola n° 4 sono riportate le strutture per le 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., e che quindi necessitano di interventi di protezione indispensabili per consentire il loro reale utilizzo, aderente alle funzioni cui sono stati originariamente destinate. La visualizzazione della localizzazione sul territorio consente di programmare non solo gli interventi diretti di bonifica, ma anche le azioni indirette di protezione e riduzione del disturbo.

Queste tavole consentono una veloce ricognizione delle azioni da intraprendere per la salvaguardia ambientale della città.

Infine, nella tavola 6, viene riportata la perimetrazione delle zone acustiche, oggetto del presente lavoro.

APPENDICE

A1 *Effetti di disturbo e danno prodotti dai rumori.*

Gli effetti lesivi prodotti sull'uomo dalla esposizione al rumore dipendono essenzialmente dai seguenti parametri:

- a) caratteristiche fisiche del fenomeno (livello di pressione sonora, frequenza, presenza di componenti tonali o impulsive, ecc.);
- b) durata dell'esposizione al rumore;
- c) sensibilità specifica del soggetto.

L'effetto dell'esposizione al rumore può produrre essenzialmente danno oppure disturbo.

Il danno rappresenta un'alterazione irreversibile o non completamente reversibile, riscontrabile dal punto di vista clinico o anatomopatologico.

Il disturbo rappresenta una alterazione temporale delle condizioni psico-fisiche del soggetto, con effetti fisiopatologici ben definiti.

Una terza categoria di fastidio, consistente in una sensazione di disagio che conduce i soggetti colpiti ad attribuire al rumore percepito la responsabilità di eventuali effetti dannosi sul proprio organismo, denominata comunemente "annoyance", rappresenta la risposta soggettiva al rumore, non riscontrabile dal punto di vista clinico, che attiene dunque alla personalità dell'individuo, e che viene filtrata attraverso sensazioni personali di natura psicologica.

Gli effetti lesivi del rumore sono particolarmente rilevanti quando colpiscono persone nella fase di sonno o di riposo.

E' necessario evidenziare il fatto che l'esposizione al rumore non produce atteggiamenti accomodativi nei confronti della stimolazione esterne, anzi i tempi di recupero nel caso di disturbo da rumore sono più prolungati rispetto ai tempi di esposizione.

L'esposizione al rumore produce effetti di disturbo e di danno di tipo specifico (uditivi e vestibolari), e danni di tipo non specifico (effetti neuro-endocrini su organi interni e psicologici).

Il fattore più importante per la generazione di fenomeni di disturbo e/o danno è rappresentato dal livello di pressione sonora al quale sono sottoposti i soggetti esposti.

Come già detto, gli effetti sull'organismo, soprattutto quando sono di tipo non specifico, dipendono dalle caratteristiche personali dei diversi soggetti.

In linea del tutto generale, utilizzando come parametro per esprimere il livello di pressione sonora il L_{eq} , anche se non appare l'indicatore più idoneo, si possono indicare le seguenti corrispondenze fra livelli di pressione sonora ed effetto di disturbo o danno:

L_{eq}	Effetti
45-65	Fastidio, disturbo del sonno e del riposo
65-85	Fenomeni di affaticamento con effetti di tipo psichico e neurovegetativi
85-105	Danni uditivi, fenomeni di tipo non specifico con possibile insorgenza di malattie psicosomatiche

La presenza di componenti impulsive rende i rumori molto pericolosi perché, in questo caso, gli interventi di protezione degli organi interni dell'orecchio possono non essere attivati. Gli interventi di protezione dell'orecchio sono garantiti dal muscolo stapedio, che controlla l'escursione della catena degli ossicini. Nel caso di suoni di elevata intensità, l'intervento del muscolo stapedio, riducendo le escursioni della catena, con una conseguente riduzione dell'energia sonora che si propaga dal timpano verso la finestra ovale, protegge l'orecchio da eventuali danni (la protezione garantita è di circa 10 dB a 1000 Hz). Questo meccanismo di difesa dell'orecchio interviene con i tempi tipici di un riflesso, pertanto esso non è efficace contro i rumori di tipo impulsivo, le onde sonore dei quali giungono sulla staffa prima che il meccanismo di difesa possa attivarsi.

Una esposizione al rumore per tempi sufficientemente lunghi tende parimenti a rendere inefficace il riflesso di protezione del muscolo stapedio.

I suoni acuti, a parità di intensità e di durata, disturbano maggiormente dei suoni gravi. I rumori discontinui sono meno dannosi, dal punto di vista otologico, dei rumori continui, in quanto le interruzioni consentono il recupero della funzionalità delle componenti dell'apparato uditivo; di contro, sono meno sopportabili dal punto di vista psicologico.

Il fastidio cresce all'aumentare della differenza fra valore di picco del rumore e rumore di fondo, ed è maggiore di notte, quando i soggetti sono in stato di affaticamento e presentano reattività psichica elevata.

Il mascheramento dei segnali utili, con la conseguente diminuzione di intelligibilità che fa aumentare la fatica mentale, e la distribuzione spaziale delle sorgenti contribuiscono ad aumentare il senso di fastidio degli individui.

I danni di tipo specifico presentano alcune caratteristiche peculiari; essi sono facilmente quantizzabili attraverso esami audiometrici, sono determinati esclusivamente

dall'esposizione prolungata a livelli di pressione sonora elevati e sono reversibili quando la lesione non è organica.

Gli effetti di tipo lesivo sono a carico dell'organo dell'udito e dell'apparato vestibolare. Come già detto rappresentano effetti di tipo specifico. Tali effetti sono riportati nella tabella seguente.

Tab. I - Effetti specifici

Effetti uditivi	Innalzamento monoaurale della soglia uditiva Trauma acustico Fatica uditiva Otopatia da rumore
Effetti vestibolari	Vertigini Nausea Disturbi dell'equilibrio

La fatica uditiva rappresenta un innalzamento binaurale del livello di soglia, caratterizzato da un ritorno progressivo ai valori rilevabili prima dell'esposizione e dal completo e definitivo recupero funzionale in meno di dieci giorni dopo la fine dell'esposizione al rumore. L'innalzamento binaurale si verifica quando il soggetto viene esposto ad un livello che supera gli 80 dB. Esso, al contrario dell'innalzamento monoaurale, che scompare subito dopo la cessazione dello stimolo acustico, persiste per diverso tempo dopo l'interruzione e tende a scomparire dopo un intervallo di tempo che dipende dal livello e dal tempo di esposizione.

Le otopatie da rumore conducono nel giro di pochi anni alla sordità, per cui i soggetti hanno difficoltà a percepire la voce sussurrata e decodificano con difficoltà la conversazione. Tale effetto lesivo si realizza con esposizioni prolungate a livelli di pressione sonora maggiori di 90 dB, anche se, qualche volta, è stata registrata la presenza di lesioni gravi in soggetti esposti per lungo periodo a livelli di pressione sonora compresi fra gli 80 e i 90 dB.

Gli effetti sulla funzione vestibolare sono invece irrilevanti quando si registrano esposizioni, anche prolungate, a livelli di pressione sonora inferiori a 120 dB, valori assolutamente non raggiungibili nei normali ambienti di vita e di lavoro.

Gli effetti di tipo non specifico sono dovuti alle particolari risposte del sistema nervoso alle sollecitazioni sonore. Le risposte in questione sono evidenziate attraverso l'eccitazione o l'inibizione delle attività funzionali delle strutture corticali e neuroendocrine. Le reazioni neuroendocrine e psichiche conducono a variazioni dei comportamenti dei soggetti e a modifiche dello stato di benessere. Gli effetti connessi a questo tipo di danno sono riportati nella tabella II.

Un'altra categoria di danno che può subire l'uomo sottoposto a livelli di pressione sonora elevati, variabile in funzione della sensibilità dei soggetti, è rappresentata dagli effetti psicosomatici dovuti agli effetti di stress provocati dall'esposizione a rumori superiori a 70 dB, in funzione della sensibilità dei soggetti. I rumori di tipo continuo sono quelli più dannosi e sono legati allo sforzo necessario per mantenere livelli accettabili di rendimento. Nella tabella III sono riportati gli effetti di tipo psicosomatico determinati dalla esposizione prolungata al rumore avente le caratteristiche dianzi esplicitate.

Tab. II - Effetti neuroendocrini e psicologici

Effetti neurologici	Modificazioni dell'elettroencefalogramma Vasoparesi arteriosa Aumento della pressione intracranica Cefalea Riduzione della cronassia
Effetti psichici	Aggressività Depressioni Sindromi conflittuali
Effetti sul sistema endocrino	Attivazione del sistema diencefalo ipofisario Reazione di allarme Incremento della secrezione tiroidea Incremento della attività surrenale

Tab. III - Effetti di tipo psicosomatico

Sistema cardiovascolare	Modificazioni dell'ECG Innalzamento della pressione arteriosa Tachiaritmia Vasocostrizione periferica
Apparato digerente	Aumento della motilità Fenomeni spastici Ipersecrezione cloridrica Discinesia della colecisti
Apparato respiratorio	Aumento della frequenza respiratoria Riduzione del volume respiratorio corrente Laringopatie e rinopatie
Apparato visivo	Midriasi Restringimento del campo visivo Disturbi dell'accomodazione
Apparato riproduttivo	Riduzione della prolificità Riduzione della libido Riduzione del peso dei neonati

A2 Analisi dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare.

Dall'analisi dei dati rilevati, appare evidente che le zone maggiormente degradate dal punto di vista dell'inquinamento acustico sono quelle limitrofe alle linee ferroviarie e quelle poste in prossimità di arterie interessate da notevole traffico veicolare.

Al fine di correlare il volume di traffico con i dati di pressione sonora che producono i danni precedentemente esposti sono stati studiati alcuni casi esempio relativi ai livelli di pressione sonora prodotti da traffico stradale.

I dati relativi ai livelli di pressione sonora sono stati calcolati con il programma di simulazione "Mithra" della Società 01 dB.

Nel seguito è riportato lo studio dei livelli di pressione sonora che si verificano in una zona del centro abitato di Rossano al variare delle condizioni di circolazione veicolare.

Nella figura seguente è riportata la rappresentazione tridimensionale di una porzione di centro urbano di una delle aree sottoposte a studio, nella quale sono stati simulati gli effetti del traffico. Le metodiche utilizzate per le individuazioni dei flussi veicolari sono quelle utilizzate per la redazione dei Piani Urbani del Traffico.

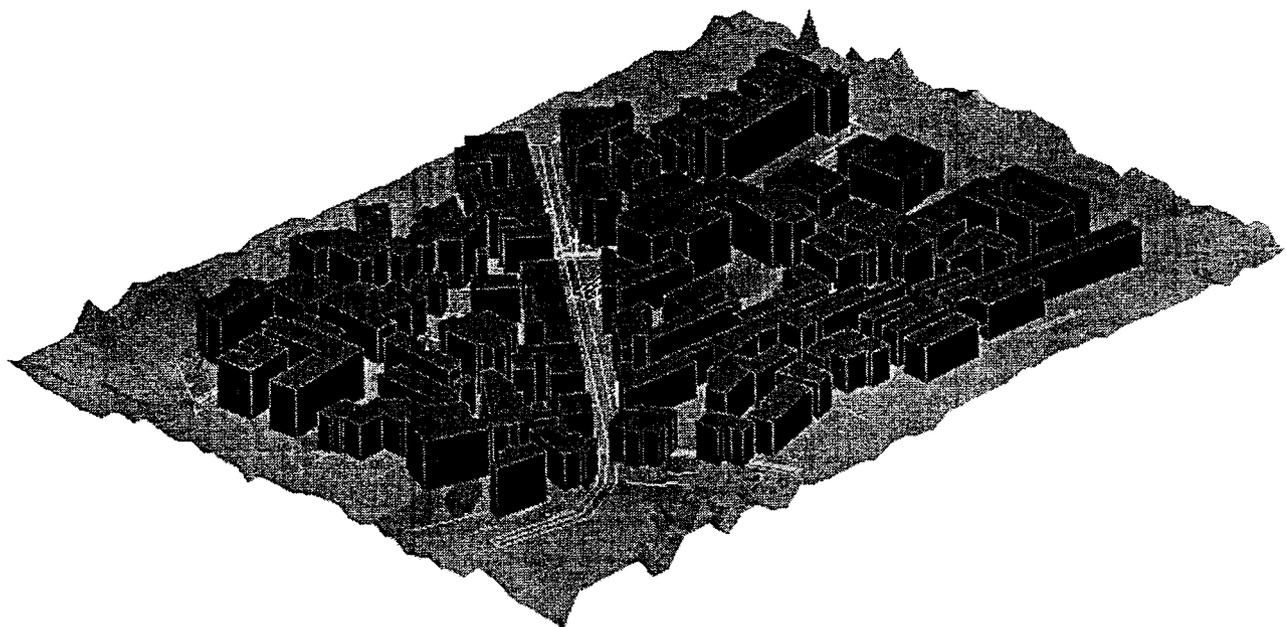


Fig. 1 - Rappresentazione tridimensionale del sito.

Nella figura 2 è riportato il flusso veicolare di una possibile soluzione di distribuzione di traffico, nonché le posizioni dei ricevitori, posti ad un'altezza di 5 m dal suolo.

I veicoli che transitano lungo l'arteria principale, a senso unico, incrociano i veicoli che

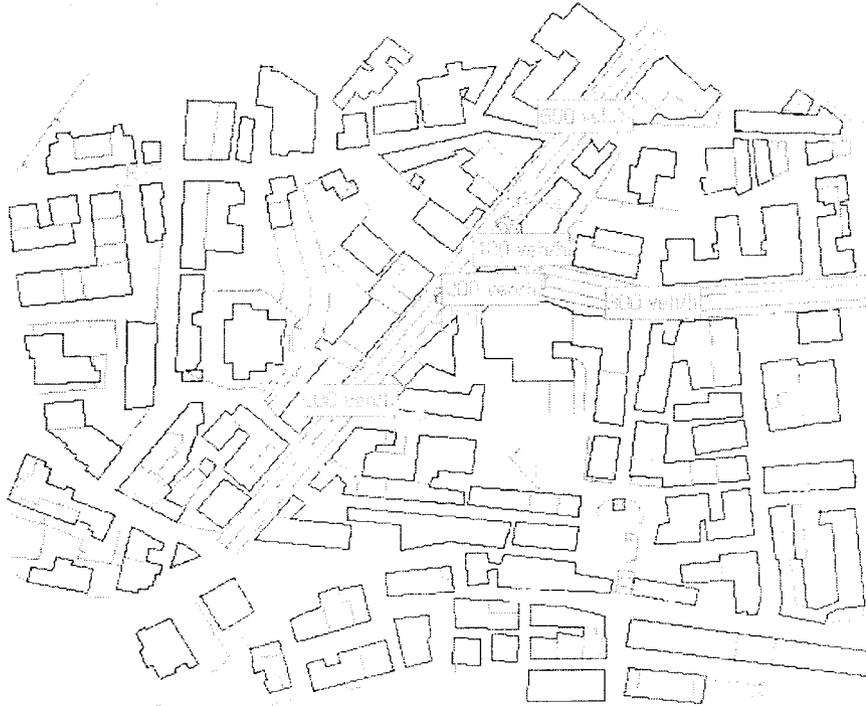


Fig. 2 - Flusso veicolare

provengono da una strada secondaria. Un discreto numero di veicoli provenienti dalla strada principale devia il tragitto verso la strada secondaria, dalla quale un numero inferiore di veicoli si immette sulla strada principale.

Nella tabella seguente sono riportati i dati relativi al flusso veicolare in questione.

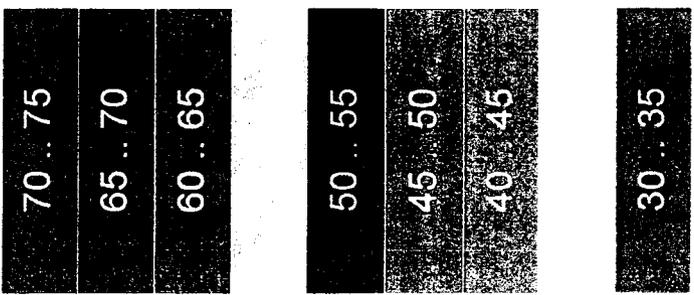
Indicazione	Flusso (veicoli/h)	Senso di marcia	Velocita' (km/h)	Automezzi pesanti (%)	Lw/m (dBA)
Strada 1	600	unico	50	20	82.2
Strada 1'	500	unico	50	20	81.4
Strada 2	300	doppio	50	0	71.7
Strada 2'	200	unico	50	0	73.0
Strada 2''	100	unico	50	0	70.0

Tab. IV - Dati riassuntivi del traffico veicolare.

Nella figura 3 sono riportate le curve isolivello rappresentate ad intervalli di 5 dB, relative al periodo diurno.



Fig. 3 - Distribuzione delle curve isovelocità da traffico veicolare.



Si nota che, nonostante la presenza di edifici che fungono da barriere acustiche, la propagazione del livello di pressione sonora nelle zone contigue alle arterie interessate dal traffico è sufficientemente ampia.

Lungo le strade interessate dal traffico, si registrano livelli di pressione sonora compresi fra 70 e 75 dB, decisamente allarmanti per la salute della popolazione, ma in linea con i dati rilevati durante le campagne di misura.

Dalla figura si nota come, nelle zone contigue alle arterie, il livello di pressione sonora resta compreso fra i 50 dB e i 60 dB.

Per ottenere valori inferiori è necessario allontanarsi di molto dalla zona interessata dal traffico veicolare.

Per valutare l'influenza della variazione del traffico veicolare nella zona oggetto di studio, è stato deciso di modificare il flusso, alleggerendo il traffico in una zona della arteria principali, deviandone una parte lungo una strada interna.

I dati relativi sono riportati nella figura 4 e nella tabella V.

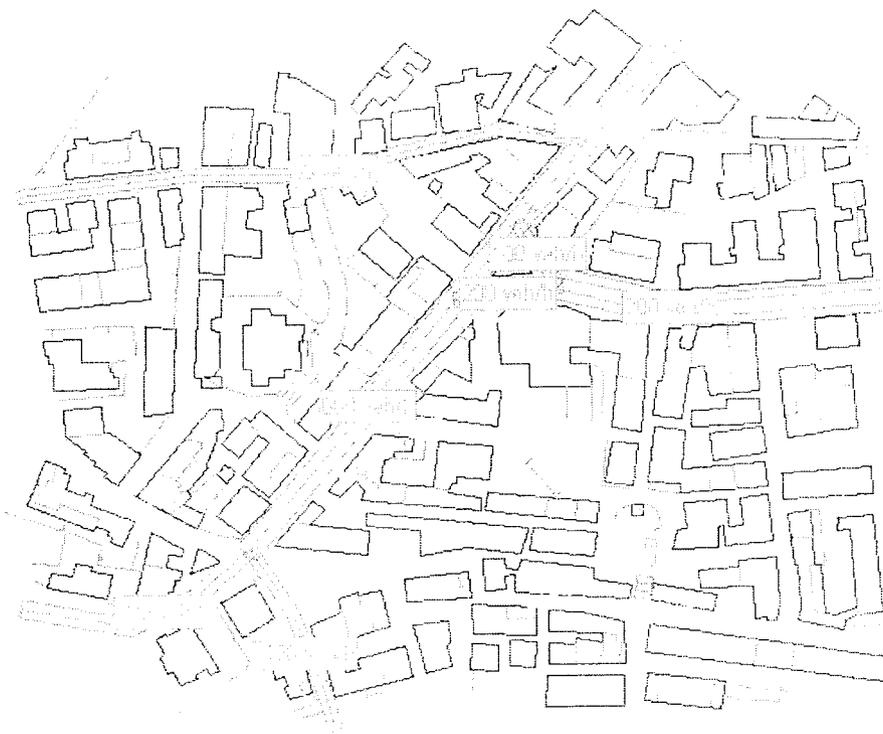


Fig. 4 - Flusso veicolare modificato.

Indicazione	Flusso (veicoli /h)	Senso di marcia	Velocita' (km/h)	Automezzi pesanti (%)	Lw/m (dBA)
Strada 1	600	unico	50	20	82.4
Strada 1'	500	unico	50	20	81.4
Strada 1''	450	unico	50	20	81.0
Strada 2	300	doppio	50	0	71.7
Strada 2'	200	unico	50	0	73.0
Strada 2''	100	unico	50	0	70.0
Strada 3	50	unico	50	0	67.0
Strada 4	700	unico	50	0	82.9
Strada 5	100	unico	50	0	70.0

Tab. V - Dati riassuntivi relativi al traffico veicolare modificato.

Nella figura 5 è riportata la relativa distribuzione delle curve isolivello, con passo pari a 5 dB.

Si nota che il livello di pressione sonora nelle arterie principali non si riduce significativamente, mentre la penetrazione del rumore verso le zone interne è evidente, con riduzione sostanziale e significativa delle zone caratterizzate da livelli di pressione sonora modesti.

I risultati di questa analisi mostrano come il dato di inquinamento acustico sia fortemente influenzato dalle condizioni locali del traffico e quindi, come sia opportuno studiare attentamente i flussi di traffico per ridurre gli effetti di inquinamento acustico.

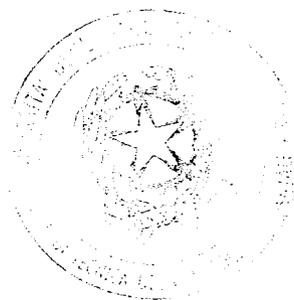
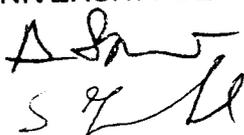
COMUNE DI ROSSANO
(PROVINCIA DI COSENZA)

ZONIZZAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE
AI SENSI DEL DISPOSTO DELLA LEGGE 26.10.1995 N° 447

PERIMETRAZIONE DELLE ZONE ACUSTICHE

PROGETTAZIONE:
LABORATORIO DI TECNICA DEL CONTROLLO AMBIENTALE
DIPARTIMENTO DI MECCANICA – UNIVERSITA' DELLA CALABRIA

PROF. ING. ADOLFO SABATO
DOTT. ING. SALVATORE FORTE



COLLABORATORI:
DOTT. ING. CARMINE SPEZZANO
DOTT. ING. DANIELE CARAVETTA
DOTT. LUIGI M. CALIGIURI

PLANIMETRIA ZONA NORD DEL TERRITORIO COMUNALE

TAVOLA

6 A

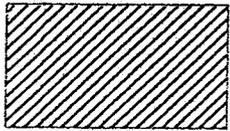
SCALA 1 : 10.000

REV. 1.0

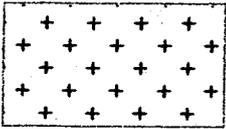
RENDE - MAGGIO 2000



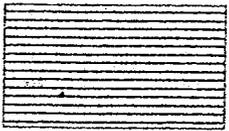
Zona VI



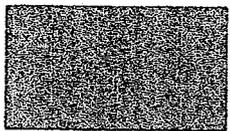
Zona V



Zona IV



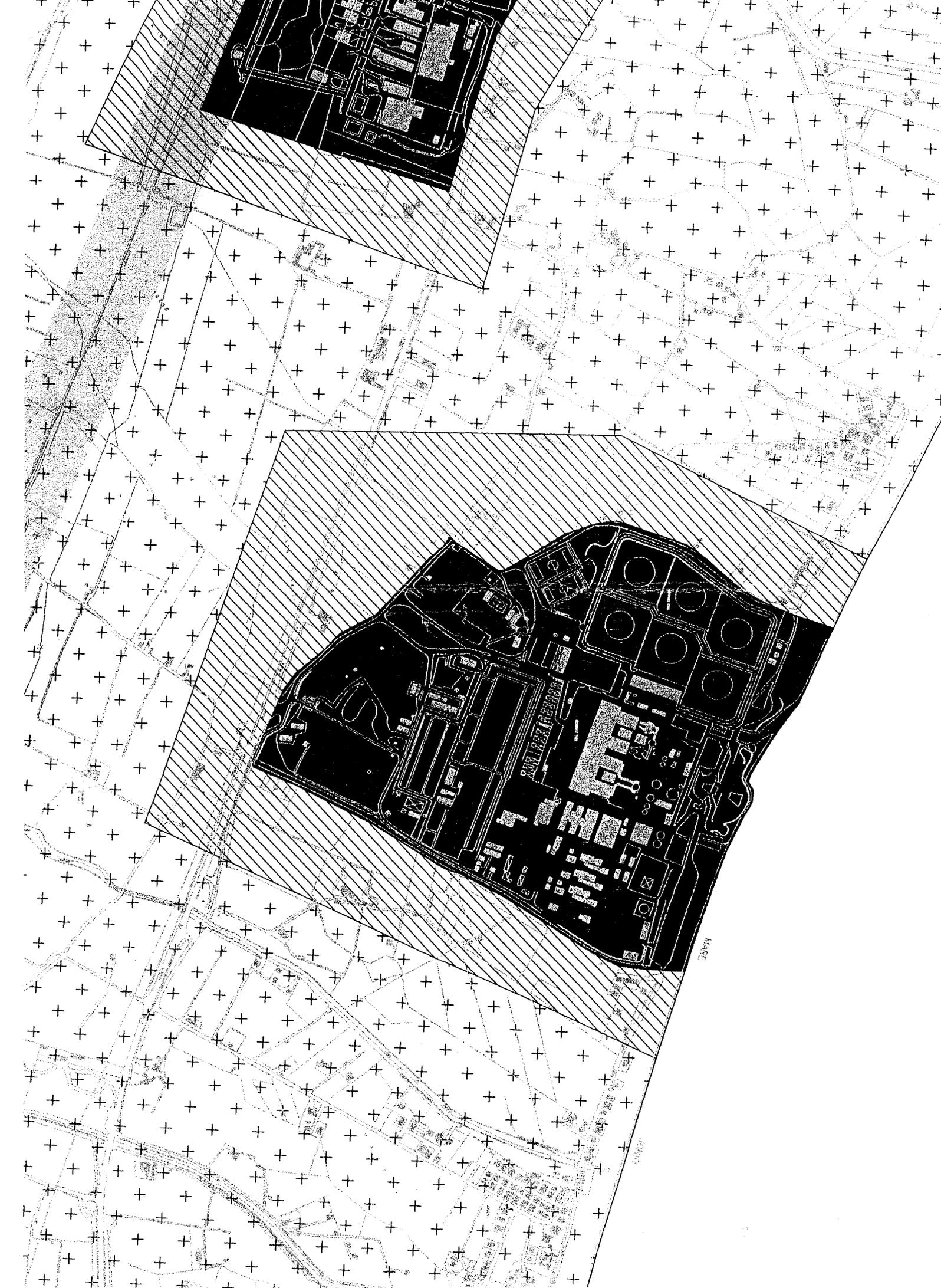
Zona III

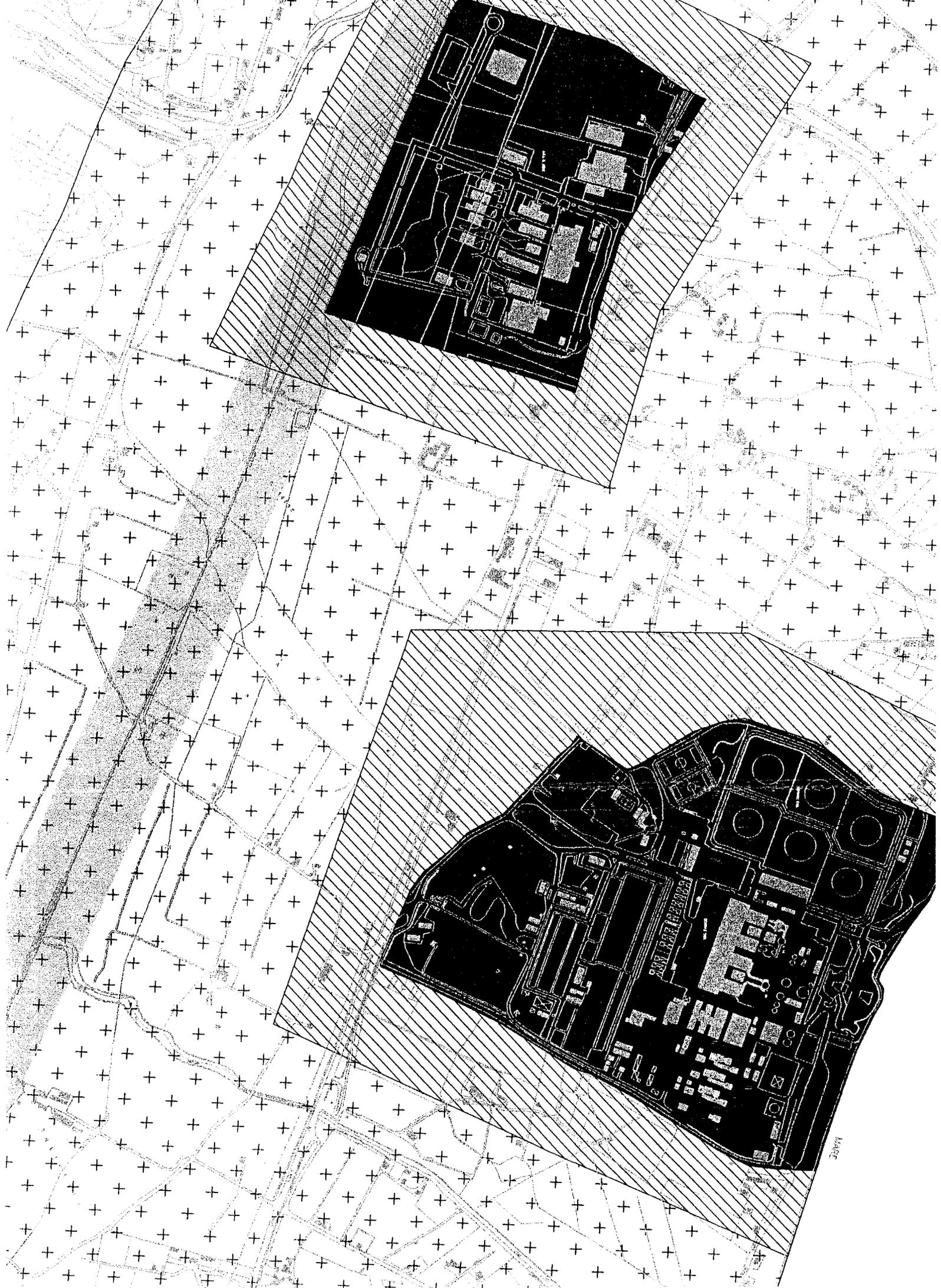


I° Fascia di rispetto



II° Fascia di rispetto







[Iscriviti](#) | [Guestbook](#) | [Mappa](#) |**► DELIBERE DEL CONSIGLIO****► DELIBERA N.12 - 10 FEBBRAIO**

Approvazione del Piano Urbano del Traffico con annessa zonizzazione acustica del territorio comunale.

Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale N. 12**INDICE**

- > AMMINISTRAZIONE
- > SERVIZI
- > BANDI DI GARE
- > TRIBUTI
- > TURISMO
- > DELIBERE DI GIUNTA
- > DELIBERE DEL CONSIGLIO
- > CONTATTI
- > ALTRE ISTITUZIONI
- > ATT. AMMINISTRATIVA 2003
- > UFFICIO EUROPA
- > U.R.P.
- > P.R.G.
- > SERVIZI SOCIALI
- > BILANCIO 2004
- > ELEZIONI
- > COM'ERA COM'E'
- > ORDINANZE

OGGETTO: Approvazione del Piano Urbano del Traffico con annessa zonizzazione acustica del territorio comunale.

L'anno duemilaquattro addì dieci del mese di febbraio alle ore 19,05, nella Sede Comunale, convocato nei modi e termini di legge, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione straordinaria ed in seduta pubblica di seconda convocazione.

COMUNICAZIONE

- > Archivio News 2004
- > Archivio News 2003

Login

Iscriviti
Password persa?

Ricerca

1.	Fraia Luigi	Presidente	Si	17.	Graziano Natale	Consigliere	si
2.	Longo Orazio	Sindaco	Si	18.	Iapichino Vincenzo	"	Si
3.	Aloe Gianluca	Consigliere	si	19.	Labonia M. Gabriella	"	Si
4.	Aloe Natale	"	si	20.	Licciardi Silvio	"	si
5.	Arcuri Patrizia	"	si	21.	Loria Antonio	"	si
6.	Attadia Agostino	"	no	22.	Marino Ermanno	"	no
7.	Avena Salvatore	"	si	23.	Mascaro Stefano	"	si
8.	Barone Antonio	"	si	24.	Mazziotti Gaetano	"	si
9.	Battaglia Graziella	"	Si	25.	Pirillo Luigi	"	Si
10.	Bevacqua Giuseppina	"	Si	26.	Rapani Ernesto	"	no
11.	Campana Teresa	"	Si	27.	Scorza Mario	"	si
	Candiano				Smurra		

12.	Nicola	"	no	28.	Mario	"	si
13.	Carignola Carlo	"	si	29.	Sturniolo Renato	"	Si
14.	Converso Guglielmo	"	no	30.	Virelli Aldo	"	si
15.	Diacò Giuseppe	"	Si	31.	Zumpano Giuseppe	"	Si
16.	Graziano Giuseppe	"	Si				

Assume la presidenza l'Avv. Luigi Fraia, con l'assistenza del Segretario Generale Dott. Umberto Greco

Constatato legale il numero degli intervenuti, il Presidente dichiara aperta la seduta e sottopone al Consiglio la trattazione dell'ordine del giorno.

Il Presidente del Consiglio invita a trattare il terzo punto all'O.D.G. avente ad oggetto : Approvazione del Piano Urbano del Traffico con annessa zonizzazione acustica del territorio comunale.

Relaziona sulla pratica il Dirigente dell' Ufficio Urbanistico Arch. Giuseppe Graziani.

Interviene il Consigliere Loria il quale non condivide alcune scelte quali la realizzazione di una inutile strada di collegamento tra via Milano e Via Ippocrate,

la carenza di piste ciclabili, i parcheggi a pagamento nei pressi dell'ospedale.

Per il Consigliere Zumpano questo Piano non è idoneo per le nostre realtà territoriali, critica l'istituzione dei parcheggi a pagamento presso l'Ospedale ed annuncia il voto di astensione sulla pratica.

Il Consigliere Graziano Natale, pur ammettendo la validità dello strumento tecnico, non si dichiara soddisfatto perché, a suo dire, è un elaborato di buone intenzioni che non saranno attuate. Quindi critica la scelta del parcheggio a pagamento .

Il Consigliere Mazziotti è meravigliato per il fatto che anche su questa pratica la minoranza non è d'accordo e ricorda che i parcheggi a pagamento sono una realtà di tutte le città e che trovano il parere favorevole di cittadini.

Il Consigliere Battaglia, per prima cosa, invita il Presidente del Consiglio a verbalizzare che la sua assenza al precedente Consiglio è stata causata da gravi motivi di famiglia, quindi in merito al piano rileva di essere favorevole al documento tecnico che però è sminuito per scelte politiche sbagliate che hanno peggiorato il traffico e che occorre prevedere una circonvallazione.

Il Consigliere Licciardi spiega l'inutilità di alcuni semafori e critica il parcheggio a pagamento presso l'ospedale. Il Consigliere Scorza afferma che un piano del traffico per essere valido ha bisogno di una valida struttura che lo gestisca. Quindi propone di ubicare il Comando di Polizia Municipale nel palazzo degli uffici.

Dopo altri brevi interventi, conclude l'Assessore Giuseppe Antoniotti rilevando che è in corso una nuova organizzazione del servizio di Vigilanza; che è prevista la presenza di un vigile nelle contrade; che è previsto un progetto di realizzazione di una pista ciclabile in C.da Momena; illustra, quindi, la consistenza dei lavori di via Ippocrate e rileva che in merito al parcheggio a pagamento la maggioranza dei Cittadini ha accolto favorevolmente l'iniziativa; infine sottolinea come ogni tematica sia stata già esaurientemente affrontata nella seduta consiliare relativa all'adozione del piano oggi sottoposto all'osservazione del Consiglio e ribadisce, comunque, la situazione disastrosa ereditata dall'Amministrazione Comunale (attualmente in carica) all'atto dell'insediamento.

Prima della votazione esce dall'aula il consigliere Pirillo.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita : la relazione del Dirigente del Settore Assetto del Territorio;

Premesso

- che il Comune di Rossano con delibera di Consiglio Comunale n° 41 del 09/06/2003 ha adottato il Piano Urbano del Traffico con annessa zonizzazione acustica del Territorio Comunale;
- Visti gli elaborati tecnici composti da :

· Per il P.U.T. :

- * Tavola n° 1 - Relazione;
- * Tavola n° 1a - Rilievi dei flussi veicolari - allegato;
- * Tavola n° 1b - Rilievi della sosta - allegato;
- * Tavola n° 2 - Inquadramento territoriale;
- * Tavola n° 3 - Localizzazione delle attività;
- * Tavola n° 4 - Zonizzazione;
- * Tavola n° 5 - Rossano Stazione - Schema di circolazione attuale;
- * Tavola n° 5a - Rossano Centro Storico - Schema di circolazione attuale e futura;
- * Tavola n° 5b - Rossano Centro Storico - Schema di circolazione di lungo periodo con indicati i provvedimenti dal "Piano di Recupero del Centro Storico";
- * Tavola n° 6 - Percorsi mezzi pubblici urbani stato attuale;
- * Tavola n° 6a - Percorsi mezzi pubblici extra - urbani stato attuale;
- * Tavola n° 7 - Localizzazione sezioni di conteggio flussi ed effettuazione interviste a bordo strada;
- * Tavola n° 8 - Offerta e domanda di sosta;
- * Tavola n° 9 - Rossano Stazione - Schema di circolazione futura;
- * Tavola n° 9a - Rossano Stazione - Schema di circolazione futura con variazioni rispetto all'attuale;
- * Tavola n° 9b - Rossano Lido S. Angelo - Schema di circolazione futura;
- * Tavola n° 10 - Percorsi mezzi pubblici urbani stato futuro;
- * Tavola n° 10a - Percorsi mezzi pubblici extra - urbani stato futuro;
- * Tavola n° 11 - Provvedimenti per la circolazione pedonale;
- * Tavola n° 12 - Classifica funzionale della rete - Scenario di breve periodo;
- * Tavola n° 12a - Classifica funzionale della rete - Scenario di lungo periodo;
- * Tavola n° 13 - Ipotesi di percorso per la mobilità ciclistica;
- * Tavola n° 13a - Sezione tipo piste ciclabili;
- * Tavola n° 14 - Sistemazione della rotatoria in progetto;

· Per la Zonizzazione acustica del Territorio Comunale :

- * Tavola n° 1 - Relazione;
- * Tavola n° 2a - Sviluppo piano - volumetrico del parco edilizio - planimetria zona nord del territorio comunale;
- * Tavola n° 2b - Sviluppo piano - volumetrico del parco edilizio - planimetria zona centrale del territorio comunale;
- * Tavola n° 2c - Sviluppo piano - volumetrico del parco edilizio - planimetria zona sud del territorio comunale;
- * Tavola n° 3a - Distribuzione delle sorgenti fisse di rumore e dei attrattori di traffico - planimetria zona nord del territorio comunale;
- * Tavola n° 3b - Distribuzione delle sorgenti fisse di rumore e dei attrattori di traffico - planimetria zona centrale del territorio comunale;
- * Tavola n° 3c - Distribuzione delle sorgenti fisse di rumore e dei attrattori di traffico - planimetria zona sud del territorio comunale;
- * Tavola n° 4a - Distribuzione di uffici e di strutture da sottoporre a protezione - planimetria zona nord del territorio comunale;
- * Tavola n° 4b - Distribuzione di uffici e di strutture da sottoporre a protezione - planimetria zona centrale del territorio comunale;

- * Tavola n° 4c - Distribuzione di uffici e di strutture da sottoporre a particolare protezione - planimetria zona sud del territorio comunale;
 - * Tavola n° 5a - Viabilità esterna e collegamento con le vie di penetrazione - planimetria zona nord del territorio comunale;
 - * Tavola n° 5b - Viabilità esterna e collegamento con le vie di penetrazione - planimetria zona centrale del territorio comunale;
 - * Tavola n° 5c - Viabilità esterna e collegamento con le vie di penetrazione - planimetria zona sud del territorio comunale;
 - * Tavola n° 6a - Perimetrazione delle zone acustiche - planimetria zona nord del territorio comunale;
 - * Tavola n° 6b - Perimetrazione delle zone acustiche - planimetria zona sud del territorio comunale;
- che pur materialmente depositati presso il Settore "Assetto del Territorio", si intendano qui allegati;

- Sentito il Segretario Comunale il quale si è espresso favorevolmente in merito alla proposta di approvazione della presente deliberazione che è conforme alle norme legislative, statutarie e regolamentari, alla luce di non intervenute osservazioni;

- Sentito il Dirigente del Settore "Polizia Municipale" che si è espresso favorevolmente in merito alla proposta di approvazione del P.U.T.;

- Dato atto che il presente provvedimento non comporta assunzione di oneri finanziari a carico del bilancio Comunale pertanto non necessita nè di parere di regolarità contabile nè di attestato di copertura finanziaria;

- acquisiti i pareri di cui all'art. 49 del D. LVo n° 267/2000;

- visto il nuovo codice della strada;

- Visto il D. L.vo n° 267/2000;

- con 15 voti favorevoli, (Fraia, Longo, Aloe N., Avena, Barone, Bevacqua, Campana, Carignola, Graziano G., Iapichino, Labonia, Mazziotti, Smurra, Sturniolo, Virelli), 10 astenuti (Aloe G., Arcuri, Battaglia, Diaco, Graziano N., Loria, Mascaro, Scorza, Zumpano, Licciardi) e 6 assenti (Attadia, Candiano, Converso, Marino, Pirillo, Rapani), espressi per alzata di mano.

DELIBERA

1) Di approvare il Piano Urbano del Traffico con annessa Zonizzazione Acustica del Territorio Comunale ai sensi del Disposto della Legge n° 447 del 26 - 10 - 95, formato dalle seguenti tavole :

• Per il P.U.T. :

- * Tavola n° 1 - Relazione;
- * Tavola n° 1a - Rilievi dei flussi veicolari - allegato;
- * Tavola n° 1b - Rilievi della sosta - allegato;
- * Tavola n° 2 - Inquadramento territoriale;
- * Tavola n° 3 - Localizzazione delle attività;
- * Tavola n° 4 - Zonizzazione;
- * Tavola n° 5 - Rossano Stazione - Schema di circolazione attuale;
- * Tavola n° 5a - Rossano Centro Storico - Schema di circolazione attuale e futura;
- * Tavola n° 5b - Rossano Centro Storico - Schema di circolazione di lungo periodo con indicati i provvedimenti dal "Piano

- Particolareggiato e di Recupero del Centro Storico;
- * Tavola n° 6 - Percorsi mezzi pubblici urbani stato attuale;
 - * Tavola n° 6a - Percorsi mezzi pubblici extra - urbani stato attuale;
 - * Tavola n° 7 - Localizzazione sezioni di conteggio flussi ed interviste a bordo strada;
 - effettuazione
 - * Tavola n° 8 - Offerta e domanda di sosta;
 - * Tavola n° 9 - Rossano Stazione - Schema di circolazione futura;
 - * Tavola n° 9a - Rossano Stazione - Schema di circolazione futura con variazioni rispetto all'attuale;
 - * Tavola n° 9b - Rossano Lido S. Angelo - Schema di circolazione futura;
 - * Tavola n° 10 - Percorsi mezzi pubblici urbani stato futuro;
 - * Tavola n° 10a - Percorsi mezzi pubblici extra - urbani stato futuro;
 - * Tavola n° 11 - Provvedimenti per la circolazione pedonale;
 - * Tavola n° 12 - Classifica funzionale della rete - Scenario di breve periodo;
 - * Tavola n° 12a - Classifica funzionale della rete - Scenario di lungo periodo;
 - * Tavola n° 13 - Ipotesi di percorso per la mobilità ciclistica;
 - * Tavola n° 13a - Sezione tipo piste ciclabili;
 - * Tavola n° 14 - Sistemazione della rotatoria in progetto;
- Per la Zonizzazione acustica del Territorio Comunale :
- * Tavola n° 1 - Relazione;
 - * Tavola n° 2a - Sviluppo piano - volumetrico del parco edilizio - planimetria zona nord del territorio comunale;
 - * Tavola n° 2b - Sviluppo piano - volumetrico del parco edilizio - planimetria zona centrale del territorio comunale;
 - * Tavola n° 2c - Sviluppo piano - volumetrico del parco edilizio - planimetria zona sud del territorio comunale;
 - * Tavola n° 3a - Distribuzione delle sorgenti fisse di rumore e dei principali attrattori di traffico - planimetria zona nord del territorio comunale;
 - * Tavola n° 3b - Distribuzione delle sorgenti fisse di rumore e dei principali attrattori di traffico - planimetria zona centrale del territorio comunale;
 - * Tavola n° 3c - Distribuzione delle sorgenti fisse di rumore e dei principali attrattori di traffico - planimetria zona sud del territorio comunale;
 - * Tavola n° 4a - Distribuzione di uffici e di strutture da sottoporre a protezione - planimetria zona nord del territorio comunale;
 - * Tavola n° 4b - Distribuzione di uffici e di strutture da sottoporre a protezione - planimetria zona centrale del territorio comunale;
 - * Tavola n° 4c - Distribuzione di uffici e di strutture da sottoporre a protezione - planimetria zona sud del territorio comunale;
 - * Tavola n° 5a - Viabilità esterna e collegamento con le vie di penetrazione - planimetria zona nord del territorio comunale;
 - * Tavola n° 5b - Viabilità esterna e collegamento con le vie di penetrazione - planimetria zona centrale del territorio comunale;
 - * Tavola n° 5c - Viabilità esterna e collegamento con le vie di penetrazione - planimetria zona sud del territorio comunale;
 - * Tavola n° 6a - Perimetrazione delle zone acustiche - planimetria zona nord del territorio comunale;
 - * Tavola n° 6b - Perimetrazione delle zone acustiche - planimetria zona sud del territorio comunale;
- che pur materialmente depositati presso il Settore "Assetto del Territorio", si intendano qui allegati;

2) Di demandare al Dirigente del Settore Assetto del Territorio tutti gli atti