COMUNE DI SAN SEVERO
21 AGO. 1998
ARRIVO

Piano di Disinquinamento Acustico

PARTE PRIMA

Zonizzazione Acustica del Territorio Comunale

Città di San Severo (Foggia)

ASSUNTRICE: A.T.P. "STUDIO A3"

IL RESPONSABILE DEL PROGETTO
Dott. Arch. Vincenzo Lombardi

IL SINDACO

San Severo, 27.2.1998

STUDIO A3
Corso Garibaldi, 10 - FOGGIA
Tel. e Fax: 0881/712017

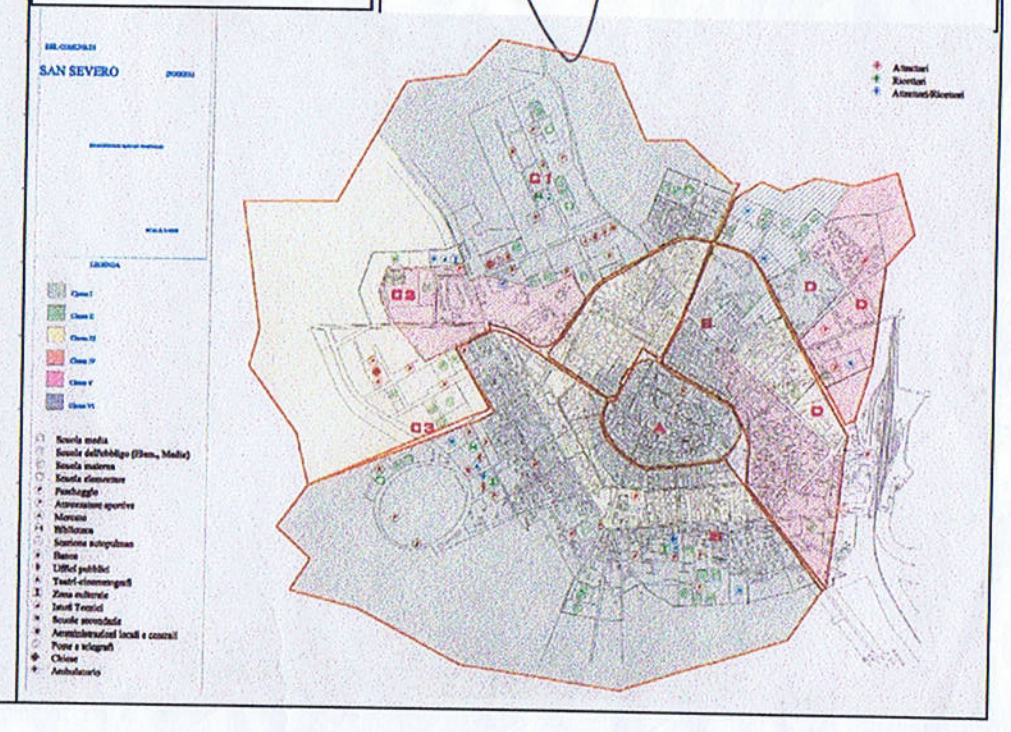
IL CAPO DELL'U.T.C.

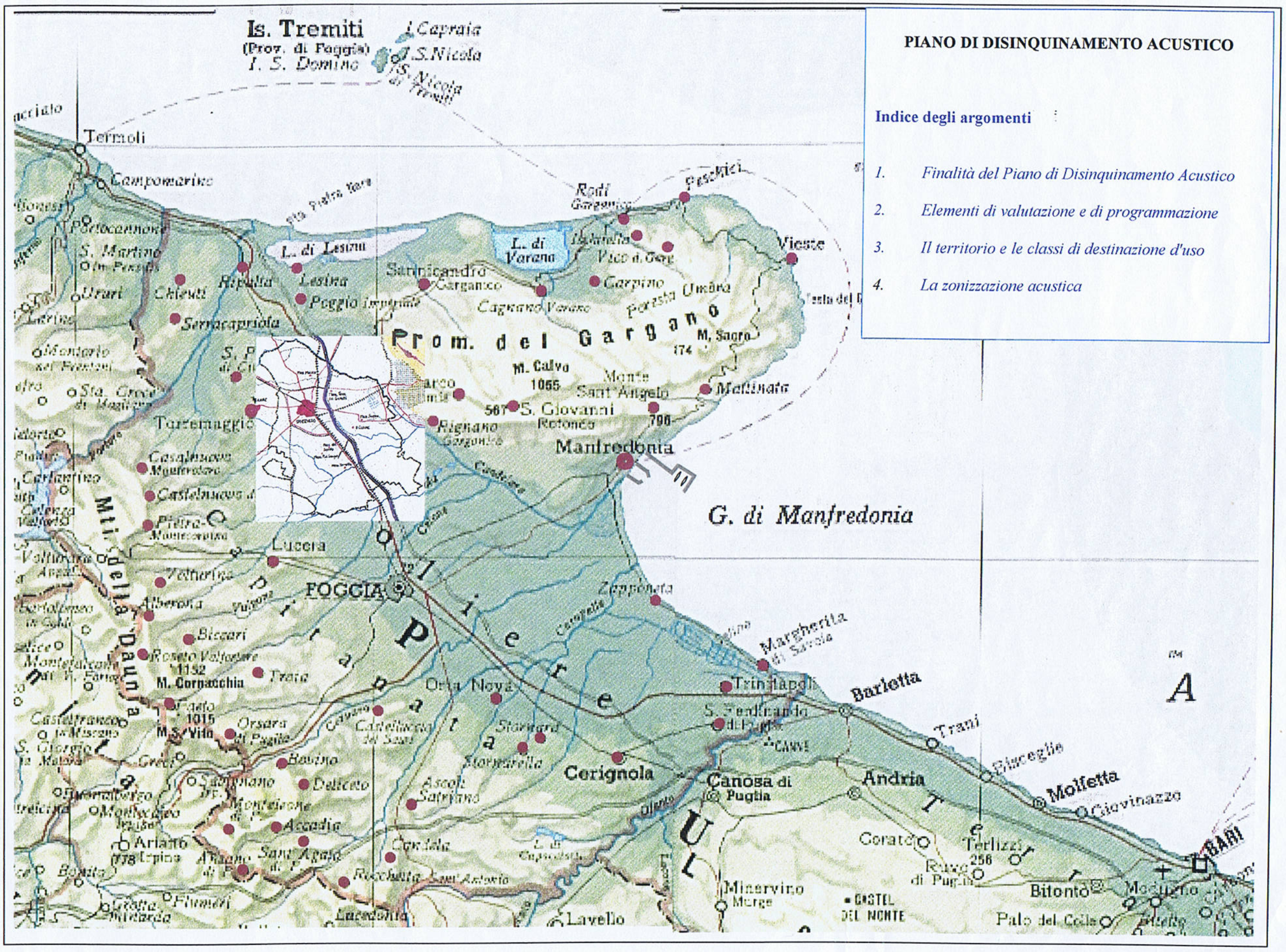
Supporto strumentale ed informatico
Environmental Engineering & Consulting

Coordinamento scientifico:
Prof. Arch. Alfredo Passeri

hanno collaborato:

-Ing. V. Grippaldi -Ing. M. Brugola
-Ing. V. Ramondino -Ing. F. Montechiari
-Arch. G. Pasquali -A. P. Lombardi
-Arch. S. D'Asta -T.I.I.C. C. Zangrandi
-Arch. R. Corvino -Arch. M. Di Perna
-Arch. M. Dota -Arch. M. De Angelis
-Geom. G. Totaro -Geom. D. Conte
-Geom. L. Simolo -Geom. F. Lombardi
-P.I. A. Grasso -P.I. V. Russo
-P.I. A. Masciello -Arch. C. A. Rendinelli
-Geom. N. R. Losmargiasso





PIANO DI DISINQUINAMENTO ACUSTICO

Indice degli argomenti

1. *Finalità del Piano di Disinquinamento Acustico*
2. *Elementi di valutazione e di programmazione*
3. *Il territorio e le classi di destinazione d'uso*
4. *La zonizzazione acustica*

Città di San Severo

Piano di Disinquinamento Acustico

Parte Prima:

Zonizzazione Acustica del Territorio

1 FINALITÀ DEL PIANO DI DISINQUINAMENTO ACUSTICO

1.1. Premessa

La normativa di recente emanazione ha posto l'accento sull'esigenza di una diversa programmazione del territorio; il Piano Regolatore Generale non è più l'unico strumento di programmazione, ma in esso confluiscono altri strumenti dedicati ad ambiti di applicazione che, per loro dimensione non possono più essere rappresentati da qualche articolo all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG o del Regolamento di Igiene o di Polizia Municipale, bensì richiedono attenzione ed approfondimento pari a quello impiegato in sede di redazione del PRG, ed una struttura tecnico amministrativa di supporto per la successiva gestione e le relazioni con il pubblico.

Prima fra tutti la disciplina delle sorgenti e delle attività rumorose, del territorio e degli edifici in considerazione del rumore e delle vibrazioni presenti; seguono poi il Piano Urbano del Traffico, il Piano Energetico Comunale, il Piano della Protezione civile.

La disciplina delle sorgenti e delle attività rumorose, del territorio e degli edifici in considerazione del rumore e delle vibrazioni presenti, trova attuazione mediante il Piano di Disinquinamento Acustico.

La predisposizione del Piano Comunale per il Disinquinamento Acustico, se da una parte, rappresenta un adempimento di legge e l'adattamento di un dettato legislativo alla realtà locale, dall'altra, rappresenta un'occasione, certamente

Presentazione

Obiettivo del "Piano di Disinquinamento Acustico", unitamente all'adeguamento della città e del territorio alle direttive in materia di pianificazione e di sviluppo compatibile, è quello di fornire gli elementi necessari a supporto del PRG, elemento cardine della programmazione della città e del territorio, cui si collegano altri, e tutti coordinati tra loro, elementi di programmazione di specifiche realtà di cui oggi necessariamente va tenuto conto.

Il riferimento va, oltre che alla "Zonizzazione Acustica" ed al regolamento di Igiene ed alle NTA aggiornate, parte integrante del Piano di Disinquinamento Acustico, anche al Piano Urbano del Traffico, ai Piani della Protezione Civile, al Piano energetico Comunale, ai Piani di Salvaguardia Monumentale.

Le fasi del Piano di Disinquinamento Acustico sono essenzialmente due:

- lo studio del territorio e la programmazione: Zonizzazione Acustica;
- l'attuazione degli elementi di programmazione.

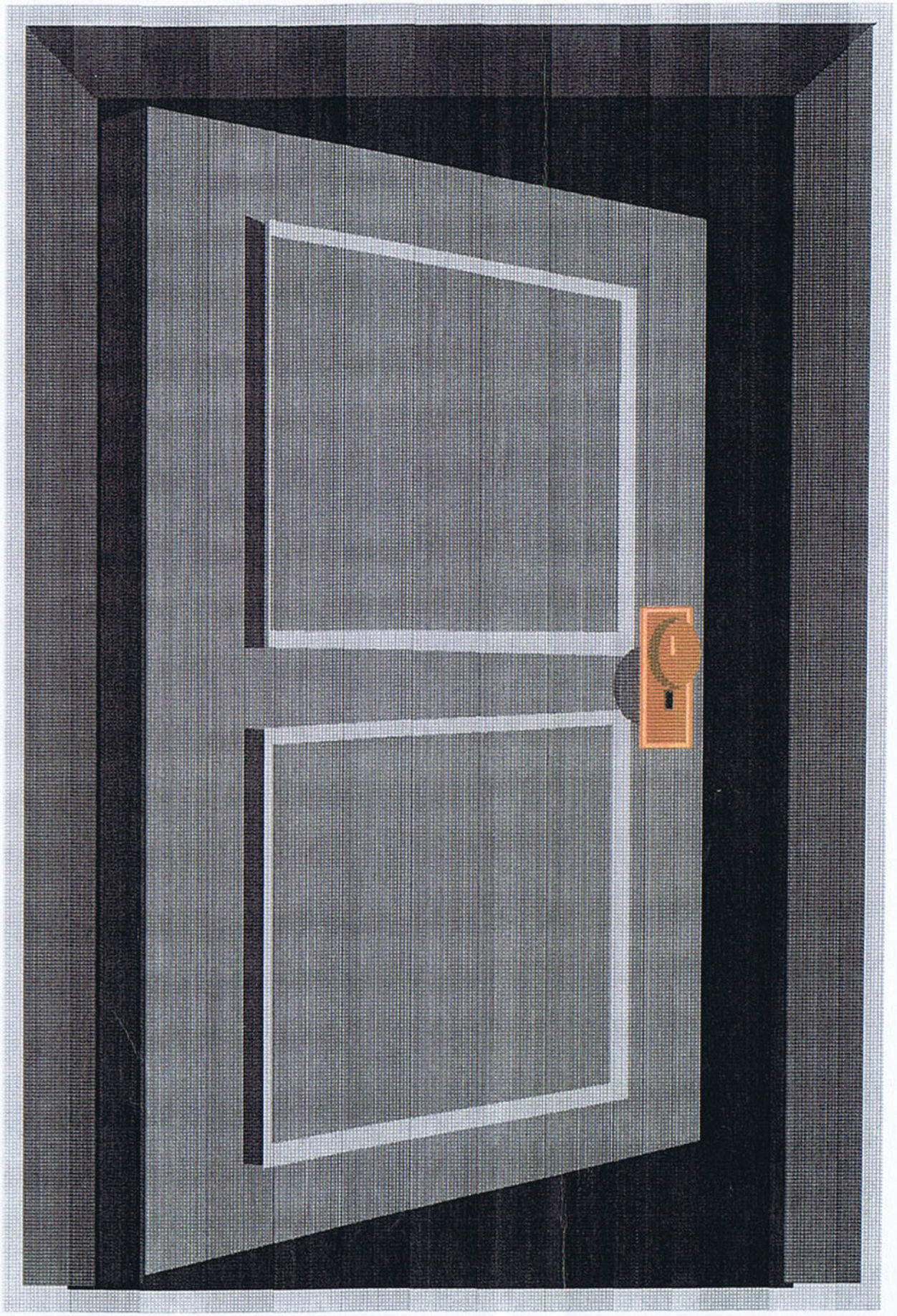
Alla luce delle disposizioni normative, nel mentre, da una parte, la regolamentazione assume un ruolo tanto autonomo, quanto parallelo rispetto alle due fasi appena descritte, dall'altra, assume rilevanza per le ricadute che esse possono determinare in termini di riduzione del carico del Piano di Disinquinamento acustico.

La regolamentazione si compone di due parti:

- l'integrazione delle NTA del PRG;
- l'integrazione del Regolamento comunale di Igiene.

Nella fase di studio del territorio e di programmazione, il cui risultato è la Zonizzazione Acustica, vengono tracciate le linee generali per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo della Zonizzazione Acustica, in cui primeggia lo sviluppo compatibile nella scelta, tra scenari possibili, delle migliori condizioni di sviluppo sociale ed urbano di San Severo.

Una volta fissati gli obiettivi della Zonizzazione Acustica, la fase di attuazione è distinta tra recupero delle condizioni di degrado accertate e nuovo percorso, costruito essenzialmente attraverso l'applicazione dei principi e delle metodologie della nuova regolamentazione.



prima, nella storia della programmazione del territorio, in virtù della quale vengono dettate le condizioni ed i percorsi, affinchè alla ricerca di nuovi modelli di sviluppo corrisponda la certezza della qualità della vita.

1.2. La normativa di riferimento

La normativa di riferimento in tema di rumore e vibrazioni è tutta di recente emanazione, praticamente dal 1988 ad oggi.

Nel mezzo di questo percorso legislativo si colloca la Legge Quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95, che fa da raccordo tra le leggi emanate in epoca precedente e quelle conseguenti la sua stessa emanazione.

Fatta questa premessa, è possibile distinguere le leggi emanate per disciplinare la materia in quattro gruppi, collegati tra loro e raccordati attraverso la "*Legge Quadro sull'inquinamento acustico*" n. 447/95, indipendentemente dalla loro data di emanazione.

Al primo gruppo appartengono i decreti per la disciplina del territorio, segnatamente:

- il DPCM 1.3.91 *"Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno"* ;
- il DPCM 14.11.97 "*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*";

e, in materia di impatto ambientale, i:

- DPCM 10.8.88 n. 377 e DPCM 27.12.88 che recepiscono la Direttiva comunitaria 85/337.

Al secondo gruppo appartengono i decreti per la disciplina delle attività, segnatamente:

- il DM Ambiente 11.12.1996 "*Applicazione del criterio differenziale per gli impianti a ciclo produttivi continuo*";
- il DM Ambiente 31.10.1997 "*Metodologia di misura del rumore aeroportuale*";
- il DPCM 14.11.97 "*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*".

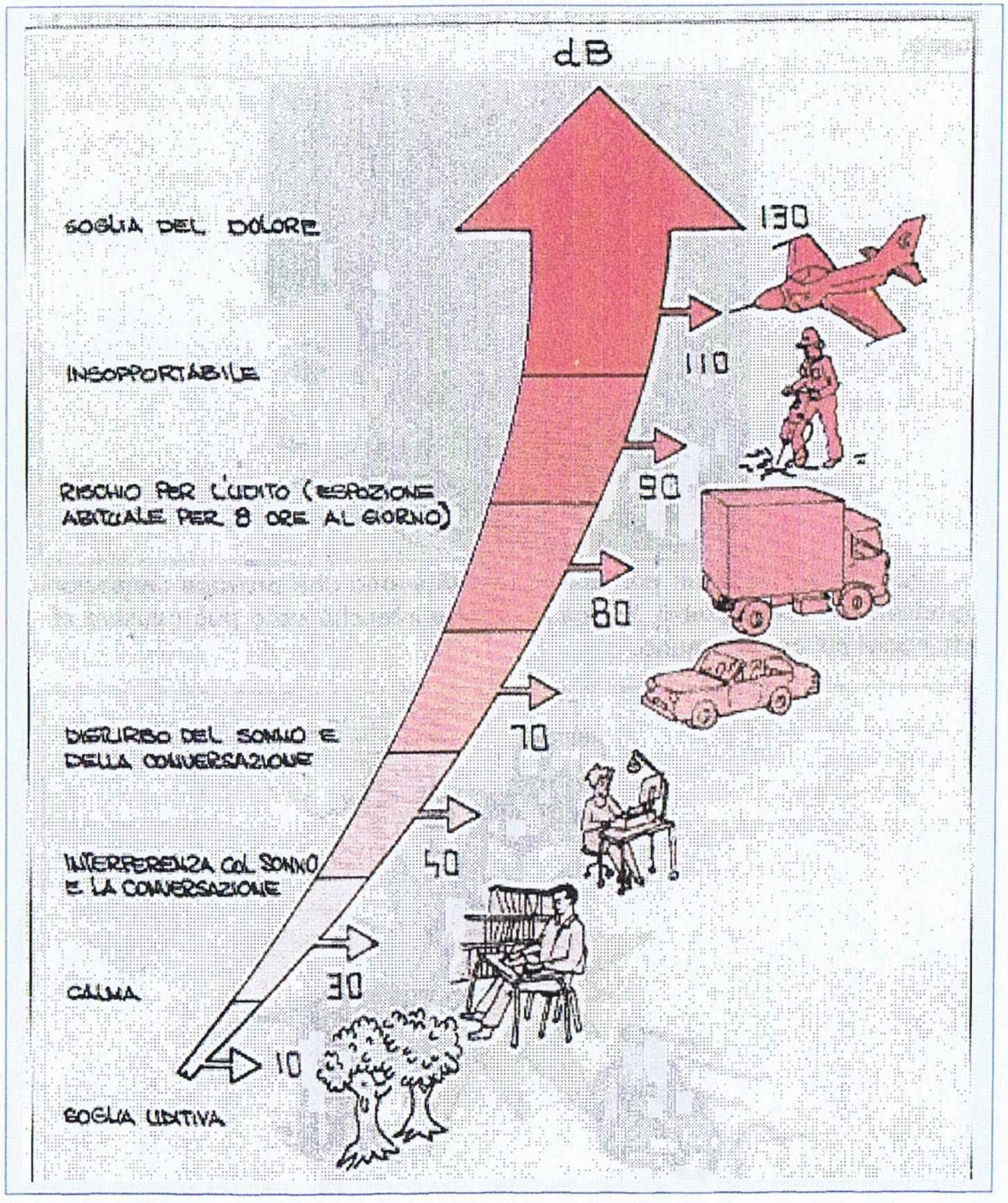
Al terzo gruppo appartengono i decreti per la disciplina delle costruzioni, segnatamente:

- il DPCM 5.12.1997 *"Determinazione dei requisiti acustici degli edifici*", cui si collegano la circolare del Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici 1769/66, quale indispensabile strumento di attuazione.

Al quarto gruppo appartengono i decreti per la disciplina dell'esposizione al rumore all'interno dei luoghi di lavoro e delle attrezzature, segnatamente:

- il D Lgs 277/91 che disciplina l'esposizione al rumore negli ambienti di lavoro.
- il DPR 459/96 che, nel recepire la Direttiva comunitaria 89/392, regolamenta, assoggettandole a certificazione, le macchine.

Il piano di disinquinamento acusti-



co, cui il presente lavoro si riferisce, non contempla i luoghi di lavoro, diversamente disciplinati e soggette ad altrui competenze in tema di prevenzione e controllo, tuttavia, vi è attinenza di questi due decreti per la disciplina del territorio, rientrando in quest'ultima le relazioni tra le attività produttive e gli ambienti abitativi e l'ambiente esterno.

Completa il panorama legislativo, anche se non attinente alla realtà di San Severo, il DPR 434/93 che introduce la tassazione degli aeromobili civili per ogni decollo o atterraggio in relazione alla certificazione posseduta in misura proporzionale delle tasse aeroportuali.

Altre indicazioni, di natura meramente tecnica derivano dalle norme emanate dagli Enti Italiani ed internazionali di normazione tecnica, quali l'UNI (Ente Italiano di Unificazione), il CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano), la ISO (International Standard Organization).

Dei decreti appartenenti al primo gruppo ci si è avvalsi nella prima fase, quella che ha portato alla redazione della Zonizzazione Acustica, gli altri per le fasi successive della regolamentazione e di redazione del Piano di Disinquinamento Acustico.

Questa normativa, per completezza di trattazione, è raccolta in appendice, ed è parte integrante della presente relazione.

1.3. Orientamento ed interpretazione della normativa nella Zonizzazione Acustica di San Severo

L'incarico per la predisposizione del Piano di Disinquinamento Acustico della città di San Severo, trova attuazione in due fasi :

- la prima di indirizzo;
- la seconda di attuazione.

Non tutta la normativa, illustrata nel paragrafo precedente, era stata emanata al momento dell'affidamento dell'incarico, tuttavia, il presente studio è in sintonia in ogni sua parte con la normativa, anche per le parti predisposte prima della emanazione di singoli decreti.

Ciò è dovuto al fatto che alla data della formalizzazione dell'incarico la discussione a livello tecnico nelle varie commissioni istituite dal Ministero dell'Ambiente per la predisposizione dei testi dei singoli decreti, era pressoché conclusa e quindi disponibile.

Inoltre, un buon supporto è venuto anche dalle esperienze di Zonizzazioni Acustiche di altre città, assimilabili a San Severo, non solo per estensione del territorio o per il numero degli abitanti, ma anche per orografia, per disponibilità di risorse, per sviluppo reale e per sviluppo potenziale legato anche all'età media ed al livello medio culturale della popolazione residente, ed infine anche per costume, prima fra tutte Foggia, capoluogo della provincia, il cui territorio confina con San Severo.

In particolare, grande rilievo è stato dato alla regolamentazione, a cui non solo è affidata l'attuazione della disciplina statale, ma anche quello di accompagnare nell'intero suo sviluppo il Piano di Disinquinamento, con il ruolo di strumento efficace per il coordinamento

degli strumenti urbanistici con la Zonizzazione Acustica ([1]).

Va notato che, sia la Zonizzazione Acustica del territorio comunale, sia il Piano di Disinquinamento Acustico, sia i regolamenti, oggetto del presente incarico, sono fasi di intervento e di programmazione indipendenti dall'attività di coordinamento della Regione Puglia e della Provincia di Foggia ([2]).

1.3. Obiettivi della Zonizzazione Acustica

L'obbiettivo della Zonizzazione Acustica, fondamento del Piano di Disinquinamento Acustico, é quello di fornire le premesse necessarie per consentire di risanare le aree urbanizzate in cui le condizioni di rumorosità ambientale superano i limiti consentiti dalla normativa vigente, di regolamentare le attività rumorose e l'uso di strumenti ed apparecchiature rumorose, e di prevenire il deterioramento delle aree, fortunatamente non ancora inquinate.

Il rumore e le vibrazioni sono la risultante di sistemi in movimento ed al tempo stesso sono gli elementi che meglio rappresentano la parte dinamica delle componenti che agiscono sul territorio oggetto di programmazione, delle quali i nuovi strumenti urbanistici dovranno tenere conto.

Per raggiungere tale obbiettivo, attraverso l'adozione della Zonizzazione Acustica ed il regolamento di igiene comunale vengono dettate le linee programmatiche della città dai profili dinamici che si vorrà realizzare, puntando, ove possibile, al raggiungimento ed al mantenimento di condizioni ambientali entro i limiti di qualità previsti dalla Legge ([3]).

Nella prima fase, attraverso una sovrapposizione, si è cercato di creare una correlazione tra le destinazioni del PRG vigente, la classificazione funzionale delle strade ([4]) e le classi di destinazione d'uso del territorio ad esse attribuibili secondo quanto previsto dai DPCM 1.3.91 e DPCM 14.11.97, giungendo ad una classificazione intermedia delle diverse zone del territorio comunale.

Tra le classificazioni intermedie si è tenuto conto anche del PRG in fase di studio in relazione alle possibili incompatibilità che potrebbero venire a crearsi.

La zonizzazione emersa da questa sovrapposizione, confrontata con i risultati della elaborazione dei rilievi eseguiti, ha evidenziato una eccessiva frammentazione del territorio, cui avrebbe corrisposto una regolamentazione complessa eccessivamente dispersiva e, da un punto di vista tecnico, difficilmente gestibile nel breve - medio periodo.

Per questo, nell'intento di ottimizzare le risorse e di fissare obiettivi concretamente attuabili, si è giunti allo schema di zonizzazione di cui agli allegati grafici parte integrante della presente relazione.

---

[1] *Art. 6 L.Q 447/95*

[2] *Sentenza della Corte Costituzionale del Dicembre 1995. L. Q. 447/95 art 6 comma 2*

[3] *L. Q.447/95 DPCM 14.11.97*

[4] *L. Q.447/95 Circolare Ministero dei LL PP 77/95*

2 ELEMENTI DI VALUTAZIONE E DI PROGRAMMAZIONE

2.1. L'identità, la storia, il futuro della città di San Severo

La città di San Severo, per sua collocazione geografica, può considerarsi una delle realtà primarie della provincia di Foggia, in quanto crocevia tra interessi e realtà produttive diverse e realtà urbane poco distanti per le quali San Severo rappresenta realisticamente un punto di incontro: basti pensare alle Ferrovie del Gargano che proprio a San Severo si congiungono al sistema ferroviario delle Ferrovie dello Stato, ed alle vicine realtà di Torremaggiore e Apricena, l'una e l'altra per diversi motivi ben note e caratterizzate da elevati standard di produzione, e delle quali San Severo ne è la porta di ingresso, il primo indicatore.

La figura accanto mostra San Severo ed il sistema infrastrutturale che interessa San Severo e che da San Severo si dirama a servizio di un contesto territoriale grande circa un terzo dell'intero territorio provinciale.

Per chi arriva dall'autostrada ed è diretto a Torremaggiore o ad Apricena, e non solo, l'uscita è San Severo; anche se poi, nella realtà delle cose e sugli indirizzi ultimi di programmazione, San Severo non ancora sembra volersi accorgere delle potenzialità che la sua collocazione geografica le consentono.

Nel riquadro è riportata la situazione del sistema infrastrutturale prima dell'avvento dell'automobile, quando le strade erano i "tratturi".; confrontando le

L'assetto della città è ormai tracciato nelle linee generali, condizionato più che da vincoli fisici, dall'esigenza di trasformazione funzionale della città, vincolata nella parte più antica, la cui unica alternativa, purtroppo, è lo scadimento qualitativo.

Sarà necessario, infatti, fare in modo che il semplice vincolo storico/artistico del centro antico lasci posto ad iniziative che magari anche sacrificando parte del patrimonio storico di più modesto valore, consentano di valorizzare la restante parte.

Due gli esempi di riferimento in tal senso, non molto lontani:

- il primo è il "*Piano economico del rinnovamento ambientale del centro antico di Napoli*", per il quale il progetto di riqualificazione del centro storico redatto nel 1970 dall'Prof. Arch. Carlo Forte ([2]), basato su una "Analisi Costi Benefici" molto approfondita che poneva al primo piano gli interessi della collettività, prevedeva l'abbattimento di circa un terzo del patrimonio edilizio esistente per consentire l'equilibrio sociale ed ambientale e lo sviluppo e la valorizzazione della parte rimanente;

- il secondo è quello di Monza, dove il progettista, lo stesso Prof. Leonardo Benevolo che sta predisponendo il nuovo PRG di San Severo, ha previsto l'abbattimento di un edificio di ben undici piani in pieno centro e l'edificio in cui ha sede il comune, datato ma non storico ([3]).

[2] *Docente di Estimo dell'Università di Napoli*

[3] l'ipotesi originaria cui si riferisce la figura accanto che illustra l'assetto futuro della piazza senza i due edifici, è stata poi ridimensionata e limitata al solo abbattimento dell'edificio di 11 piani

Con questa logica anche il centro storico di San Severo, insostituibile punto di aggregazione sociale, al quale i piani regolatori che si sono succeduti negli anni, hanno riconosciuto, forse a torto, un ruolo primario rispetto allo sviluppo, dovrà essere oggetto di interventi che non siano unicamente di natura conservativa.

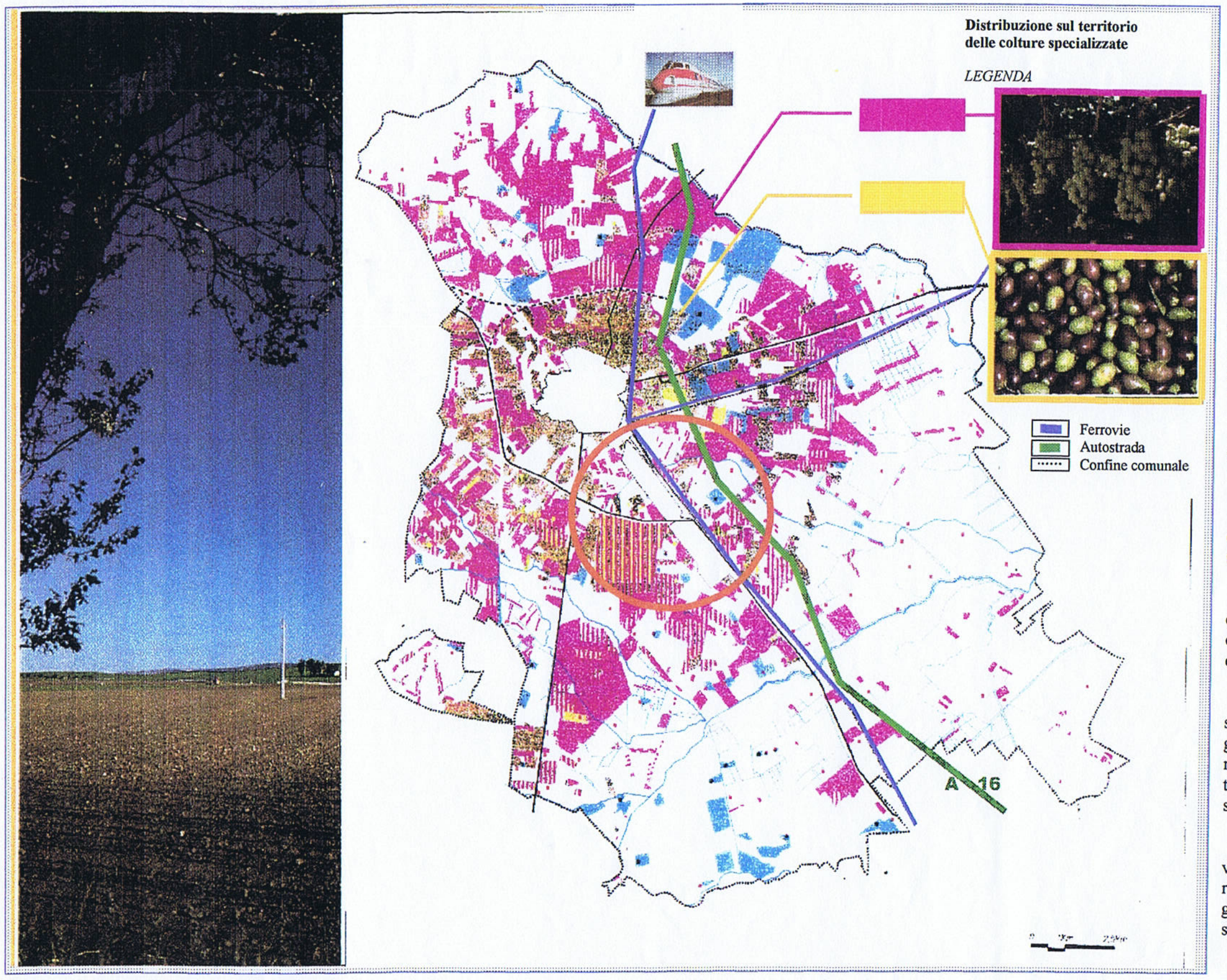
I punti di forza dello sviluppo di San Severo sono legati alla mobilità ed alla comunicazione ben presenti sul territorio di San Severo, ma condizionati dalla concentrazione delle attività produttive a sud della città, essi sono:

- la bretella esterna della SS 16 Adriatica che la racchiude, lasciando lo spazio tecnico per il raddoppio della popolazione al suo interno, ed intorno alla quale si sviluppa la zona industriale;

- la barriera naturale della ferrovia che per la forma parabolica del tracciato riduce l'effetto barriera allo sviluppo urbano; inoltre verso nord il tracciato corre per alcuni tratti al di sotto del piano campagna, tanto da poter ipotizzare anche un parziale tombamento teso a ridare continuità al territorio:

- l'asse autostradale che, benché tagli il territorio da nord a sud non è tale da comprimere gli spazi e le possibilità di sviluppo.

Manca tuttavia un raccordo stradale privilegiato che disgiunga il centro abitato dal traffico diretto o proveniente da Torremaggiore, dall'Adriatica e dalla stessa zona industriale di San Severo da e per l'autostrada, da e per Apricena ed il Gargano.



due cartografie si può notare che i tratturi hanno lasciato il posto alle strade ma che oltre al miglioramento del qualità delle infrastrutture, la rete dei collegamenti è rimasta pressoché invariata, a vantaggio dell'economia del territorio e dell'agricoltura.

L'anima storica di San Severo è tutta nell'agricoltura, ma la città tende verso un futuro sempre più legato al terziario, in grado di garantire lo sviluppo della città e l'occupazione, in alternativa all'industrializzazione, che, come noto, sottrae territorio ed in termini ambientali richiede sovente maggiori sacrifici che non il terziario, il cui sviluppo merita grande attenzione, anche per le ricadute occupazionali che esso porta con se.

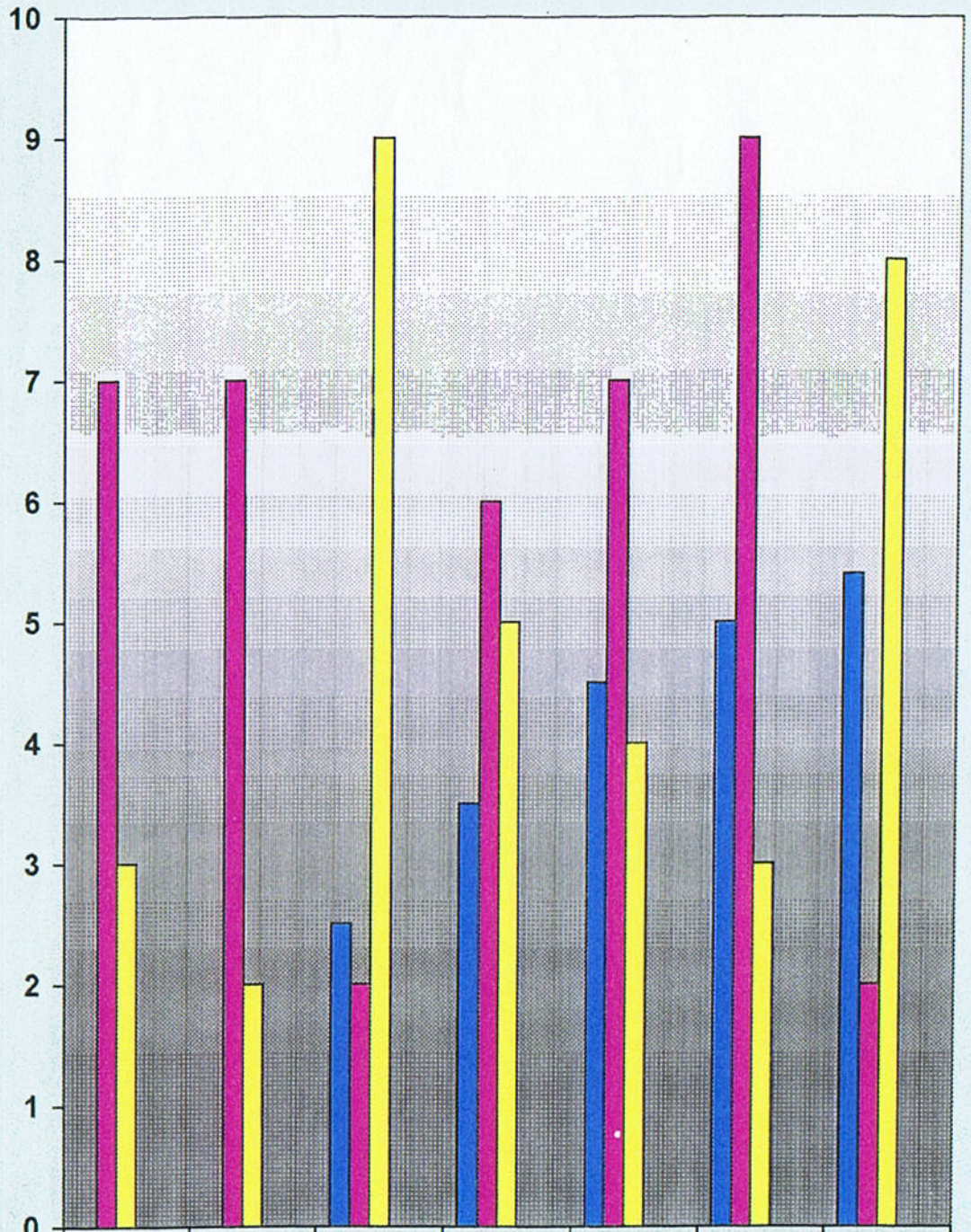
La cartografia accanto illustra la distribuzione di vigneti ed oliveti sul territorio sul territorio di San Severo.

Sulla stessa cartografia sono evidenziate in rosso le zone P.I.P. ed A.S.I. a sud della città.

Profondamente mutati i profili edilizi e le volumetrie; il moderno e l'antico in San Severo non convivono: sono confinanti.

La particolare struttura del centro storico se da una parte rappresenta un pregio, dall'altra è sicuramente una limitazione allo sviluppo potendo garantire limitatissimi margini alla mobilità ed all'espansione.

L'apprezzamento e la notorietà dei vini di San Severo a livello internazionale, rendono l'agro di San Severo tanto pregiato quanto difficile da riconvertire verso sistemi produttivi di natura industriale.



	zona A1	zona A2	zona B1	zona B2	zona B3	zona B4	zona C
indici di edificabilità			2,5	3,5	4,5	5	5,4
pressione antropica *	7	7	2	6	7	9	2
viabilità interna e parcheggi **	3	2	9	5	4	3	8

Allo stato attuale, riesce davvero difficile immaginare per la città di San Severo un futuro che non sia realisticamente connesso con l'agricoltura ed il terziario.

2.2. Fattori urbanistico - ambientali

Il centro storico è rimasto immutato, e tale rimarrà essendo la conservazione dell'identità e l'ammodernamento funzionale tra loro antitetici: strade strette spesso al di sotto degli standard minimi di transitabilità, casette basse ad uno o due piani.

Il passaggio dal centro alla periferia è graduale, la fascia a ridosso del centro si discosta di poco nella funzione edilizia da quella del centro storico, e non può non notarsi la mancanza di edilizia di pregio e l'assenza di fregi di ogni tipo sulle costruzioni.

In questa fascia intermedia di periferia anche le strade sono di modesta entità, per lo più dimensionate per poter favorire la mobilità di mezzi agricoli a trazione animale, e comunque difficilmente transitabili contemporaneamente nei due sensi.

Soltanto la periferia di recente edificazione, praticamente dell'ultimo decennio, tende verso standards in grado di raggiungere un migliore equilibrio tra funzionalità e benessere.

Questa struttura urbana, tuttavia, se mantenuta integra, ha il grande vantaggio di centrifugare verso l'esterno tutte quelle attività umane per le quali qualità ambientale e sviluppo sono inversamente proporzionali, mantenendo prerogativa del centro l'identità storica, fermi restanti la ridistribuzione degli edifici di interesse pubblico rispetto all'urbanizzato e la mobilità all'interno del centro storico.

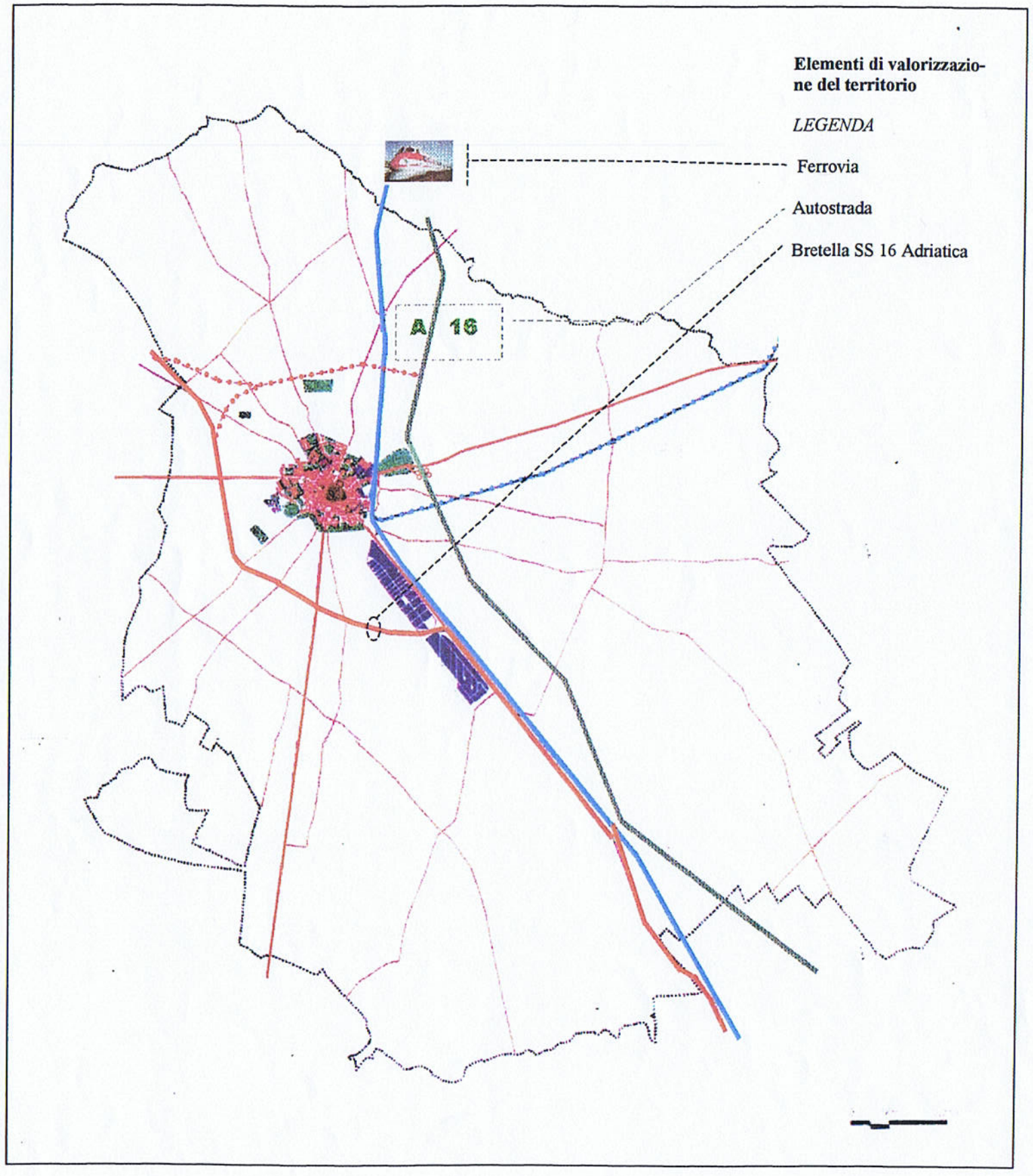
La zona industriale, anche se appare ben delineata a sud-est della città, e ben strutturata ma fortemente inadeguata alle esigenze ed allo sviluppo della città sia da un punto di vista ambientale sia da un punto di vista organizzativo dei servizi e dei trasporti in relazione ad un pià ampio contesto territoriale di cui San Severo ne rappresenta il baricentro.

Scarsamente presenti gli spazi a verde ed altrettanto scarse le possibilità di destinazione di aree a verde nel nucleo urbano in gran parte soggetto a vincolo.

Nei piani di risanamento che caratterizzano la seconda parte dell'incarico, si è voluto tenere conto di questi elementi, ormai radicati nella città, e si è cercato di rendere gli stessi funzionali alla crescita della città.

Per questo, nelle aree in cui si è reso possibile, si è fatto ricorso alla creazione di colline verdi funzionali ([1]), alternative ad altri interventi per la mitigazione del rumore; potendo le stesse coniugare due vantaggi diversi, il primo di natura ambientale, perché il profilo collinare aumenta la superficie da destinare a verde rispetto alla sua proiezione, il secondo di natura finanziaria, dato dallo sgravio degli oneri relativi alla manutenzione della nuova superficie e dal contributo alla costruzione della collina artificiale se compensati con la concessione in uso degli spazi sottostanti.

[1] *come a Bologna la "montagnola" ed Milano il "monte stella"*



Il raccordo previsto dal PRG ed evidenziato nella figura accanto, non risolve il problema del transito attraverso la città dalle zone P.I.P. ed A.S.I. e da sud verso l'autostrada, Apricena ed il Gargano.

Oggi infatti il traffico, così come quello diretto ad Apricena ed a tutto il Gargano, attraversa il centro abitato di San Severo, causando lo scadimento ambientale di una parte considerevole di territorio urbano.

2.3. Le attività presenti sul territorio

Un aspetto positivo di indubbio valore ambientale è rappresentato dal fatto che da circa un ventennio si è destinato alle attività produttive una porzione di territorio al di fuori della cinta urbana, anche se poi poco è stato fatto per rendere netta e marcata questa separazione ed ancor peggio non ancora si è consentita l'urbanizzazione fino alla zona industriale.

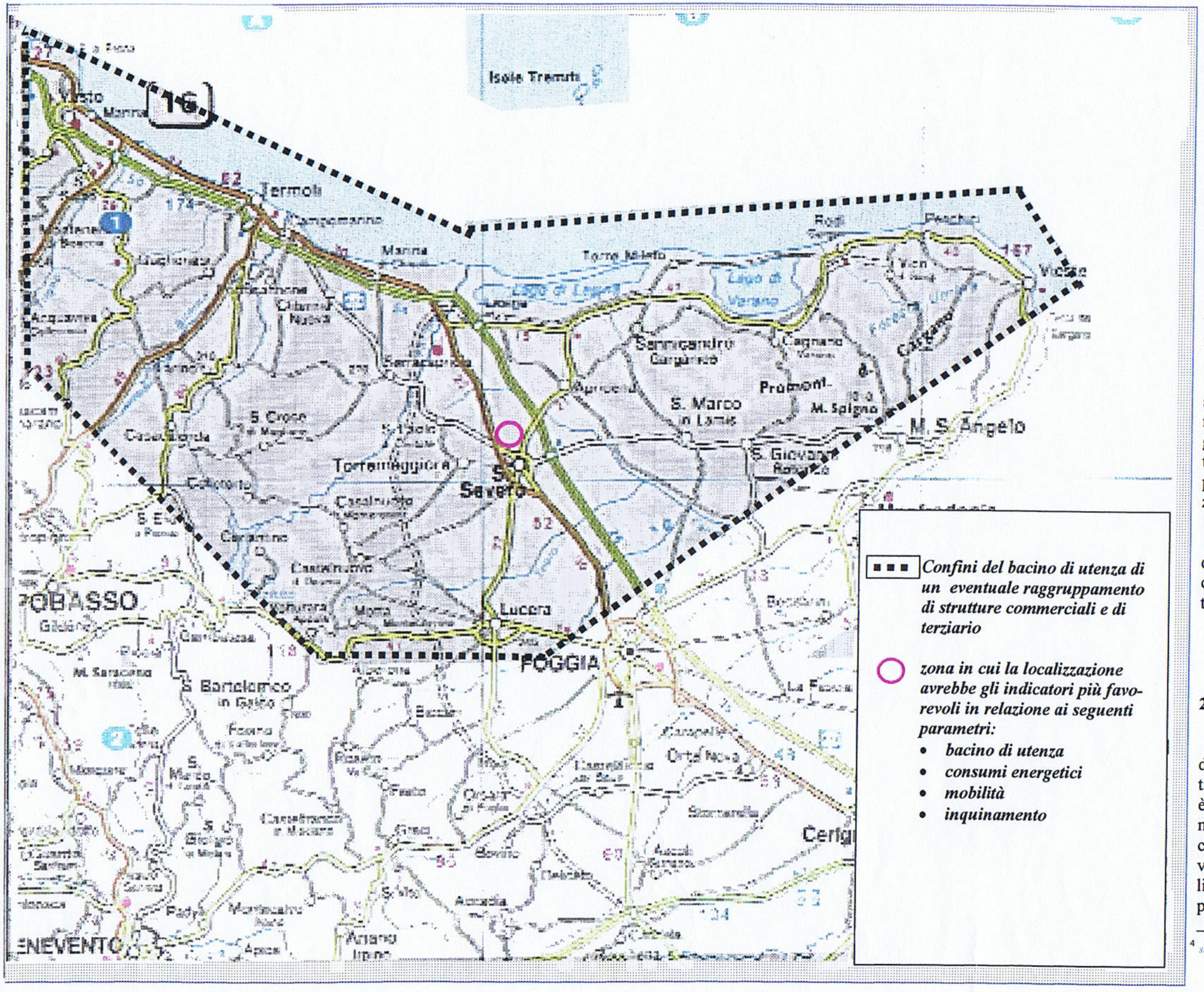
Al tempo stesso non è stata creata una alternativa della parte direzionale, ad oggi ancora disseminata nel nucleo centrale della città e priva di una sua vera e propria collocazione, né è stata favorita la migrazione di attività rumorose, quali le officine meccaniche dal centro abitato alla zona industriale dove sarebbe meno oneroso predisporre aree attrezzate e la gestione consortile di servizi, quali lo smaltimento degli oli usati e dei rifiuti, a vantaggio non solo dell'ambiente, ma anche della città.

I problemi di natura ambientale, naturalmente con l'accento sulle componenti rumore e vibrazioni, sono accentuati, per alcune aree dalla eccessiva contiguità di alcune aree destinate a residenza con la zona industriale e con la via per Foggia che, di fatto, ne rappresenta l'asse collettore, per altre aree dalle infrastrutture di trasporto, prima fra tutte le ferrovie, e dalla esigenza di mobilità di attraversamento da e per la zona industriale, Apricena ed il Gargano, la ferrovia e l'autostrada, ed intorno al nucleo centrale della città in cui sono ancora presenti negozi, attività di terziario ed uffici pubblici.

Dalla analisi delle tipologie edilizie e degli insediamenti nei diversi quartieri della città, diversi sono gli indicatori che con sempre maggiore evidenza tendono ad identificare l'area compresa tra la zona industriale e la città come la più adatta a questo ruolo, anche se il PRG in fase di studio individua aree a nord del centro abitato come le più adatte a questo ruolo.

Per quella che è l'estensione dell'area industriale effettivamente insediata e per quelle che sono le percentuali di occupazione del territorio al proprio interno, non sussistono condizioni di criticità ambientale all'interno di quei territori, fatte salve le zone di confine e quelle interessate dalla viabilità di accesso e collegamento a quelle aree per le quali sono state rilevate condizioni di criticità ambientale.

Tra le attività produttive, anche se con una accezione anomala della parola, rientrano le grosse strutture commerciali ed altre di diversa natura, che possono



creare condizioni puntuali di criticità ambientale per la loro natura di attrattori ([4]), caratterizzati da notevoli flussi di merci e persone, che si accavallano ai normali flussi veicolari all'interno della città.

Al momento non sono ancora presenti sul territorio, strutture commerciali di grande rilevanza, ma per la collocazione baricentrica di San Severo rispetto ad un territorio caratterizzato da notevoli flussi di persone, varrebbe la pena prevederne la presenza, anche per evitare che realtà vicine possano prevederne la realizzazione, della quale San Severo potrebbe beneficiare unicamente degli effetti negativi.

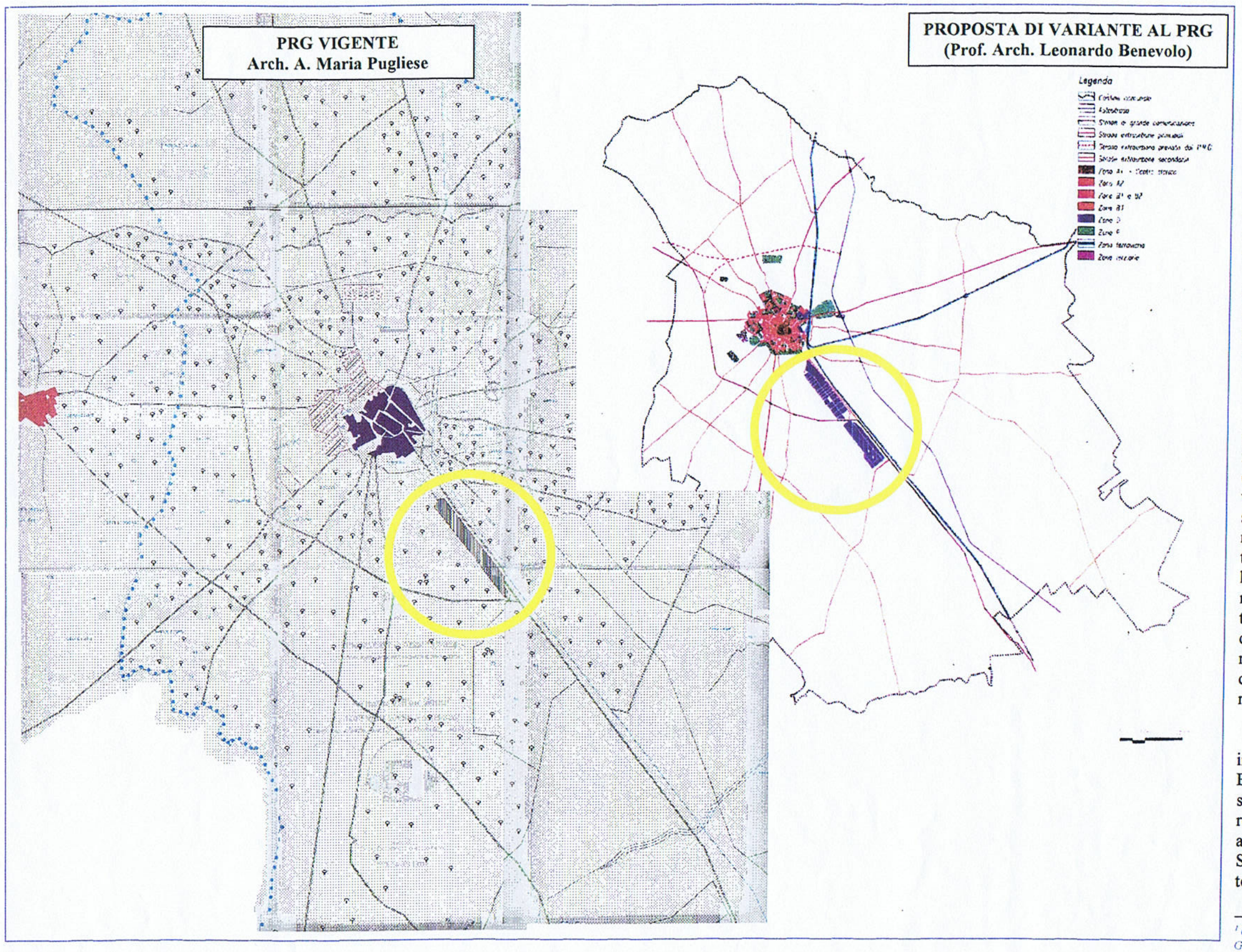
Questa affermazione non si riferisce a nessuna delle realtà limitrofe, ma rappresenta un'esigenza reale di programmazione che guardi ad un futuro tanto imminente da potersi considerare presente e verso il quale una programmazione attenta deve suggerire di tendere.

La figura accanto mostra il bacino di utenza di un'eventuale raggruppamento commerciale e di terziario localizzato su territorio di San Severo.

2.4. Aree ed impianti industriali

Le aree destinate alle attività produttive sono essenzialmente due ed entrambe nella *zona omogenea* 1; in esse vi è ancora una grande capacità ricettiva, ma la migrazione di attività dal nucleo centrale della città va incentivata attraverso azioni sia di natura culturale, finalizzate a dimostrare che molte attività possono essere remunerative indipenden-

[4] *stadio, area del mercato*



dentemente dalla maggiore o minore distanza dal centro città, sia di natura finanziaria, essendo la migrazione di fatto per molti versi onerosa.

La figura accanto pone a confronto il PRG vigente e la proposta di variante in corso; non può non essere notata l'estensione dell'area di sviluppo, e la maggiore estensione rispetto al PRG vigente, ed al tempo stesso e con riferimento ai luoghi ed alla qualità dell'ambiente, i pregi ed i difetti di tale scelta, che sovraccarica la SS 16 Adriatica e congestiona, al punto da immaginarne persino l'occlusione, l'asse di collegamento di San Severo con Foggia, lasciando irrisolto proprio il problema di una mobilità sovracomunale ([1]) che lasci indenne l'abitato di San Severo.

Da un punto di vista ambientale, di mobilità e di qualità della vita a San Severo, l'indirizzo per lo sviluppo sostenibile del territorio meno oneroso per la collettività dovrebbe tenere conto delle preesistenti infrastrutture e pertanto le aree che meglio si prestano all'insediamento di attività produttive sono quelle comprese tra l'attuale uscita dell'autostrada, l'autostrada medesima ed il sedime ferroviario, peraltro già servite da una discreta rete stradale, che consentirebbe di scaricare direttamente sull'autostrada il carico dei mezzi commerciali che inevitabilmente caratterizzano la vita di una zona industriale.

E' impensabile, infatti, che la zona industriale A.S.I. tracciata dal Prof. Arch. Benevolo, si limiti ad ospitare attività a servizio della sola comunità di San Severo; è facile immaginare, ed al tempo stesso auspicare nell'interesse della comunità di San Severo, quanto al contrario prodotti e tecnologie made in San Severo siano de-

[1] *Collegamenti da e per l'autostrada, da e per Apricena ed il Gargano*

stinate oltre il proprio territorio ed il territorio della stessa provincia di Foggia.

Per la contiguità dell'area industriale al centro abitato, considerato il decadimento naturale del rumore in funzione della distanza, la più alta classe di destinazione d'uso attribuita è la classe V .

Va ricordato che gli insediamenti industriali presenti, o di futura ristrutturazione o realizzazione, su queste aree, cui è stata assegnata una classe cui corrispondono elevati livelli di rumorosità ammissibili e che sono state omogeneizzate all'interno della zona artigiana, dovranno comunque rispettare i limiti di zona ed i limiti massimi negli ambienti abitativo e nell'ambiente esterno delle vicine aree a destinazione residenziale e classificata in classe II.

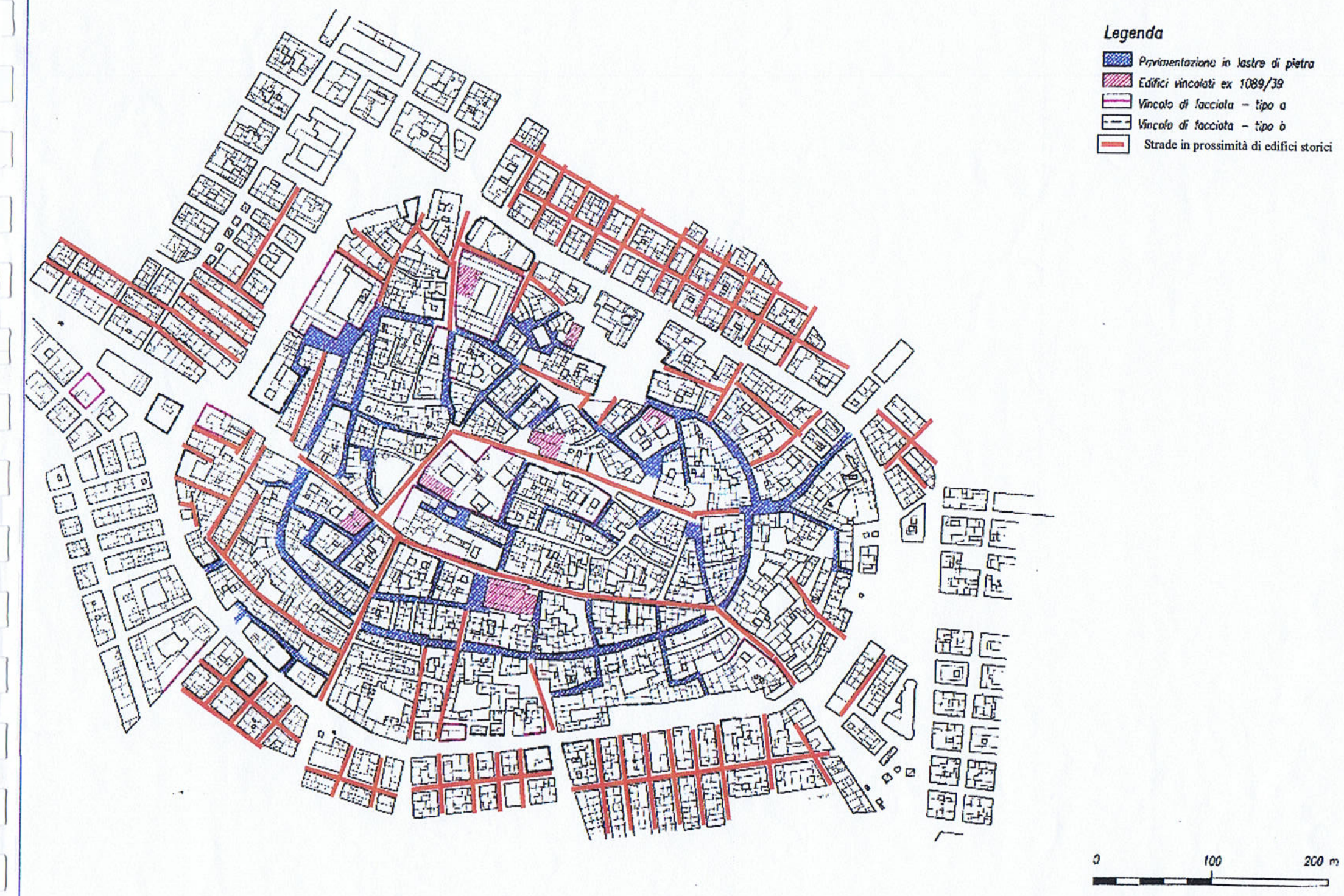
Fanno eccezione da questa distribuzione delle attività, alcune attività disseminate sul territorio, comunque fuori del confine urbano, tra cui la SAFAB s.p.a., comunque classificata in classe V.

Molte le attività commerciali ed artigianali disseminate sul territorio e presenti su aree a diversa destinazione; esse dovranno rispettare i limiti di zona che sono stati attribuiti considerando la prevalenza di destinazione di ciascuna area.

Nella mappa tematica accanto è riportata la distribuzione sul territorio urbano delle attività produttive e dei principali attrattori della città.

Va notato che le mappe tematiche si caratterizzano per i contenuti e non necessariamente per i rapporti di scala, che in questa, come nella altre mappe tematiche, non è necessariamente rispettata.

Strade pavimentate con basolato di pietra soggette a limitazione del traffico di mezzi commerciali con peso superiore a 35 quintali



2.5. I ricettori sensibili

Molti sono i ricettori sensibili presenti in città quotidianamente esposti al rumore oltre i limiti previsti dalla presente Zonizzazione Acustica ed alle vibrazioni.

Uno degli esempio più significativi di edificio ad elevata sensibilità esposto al rumore, è l'ospedale immerso in un sistema viabilistico fortemente congestionato sia di giorno che di notte.

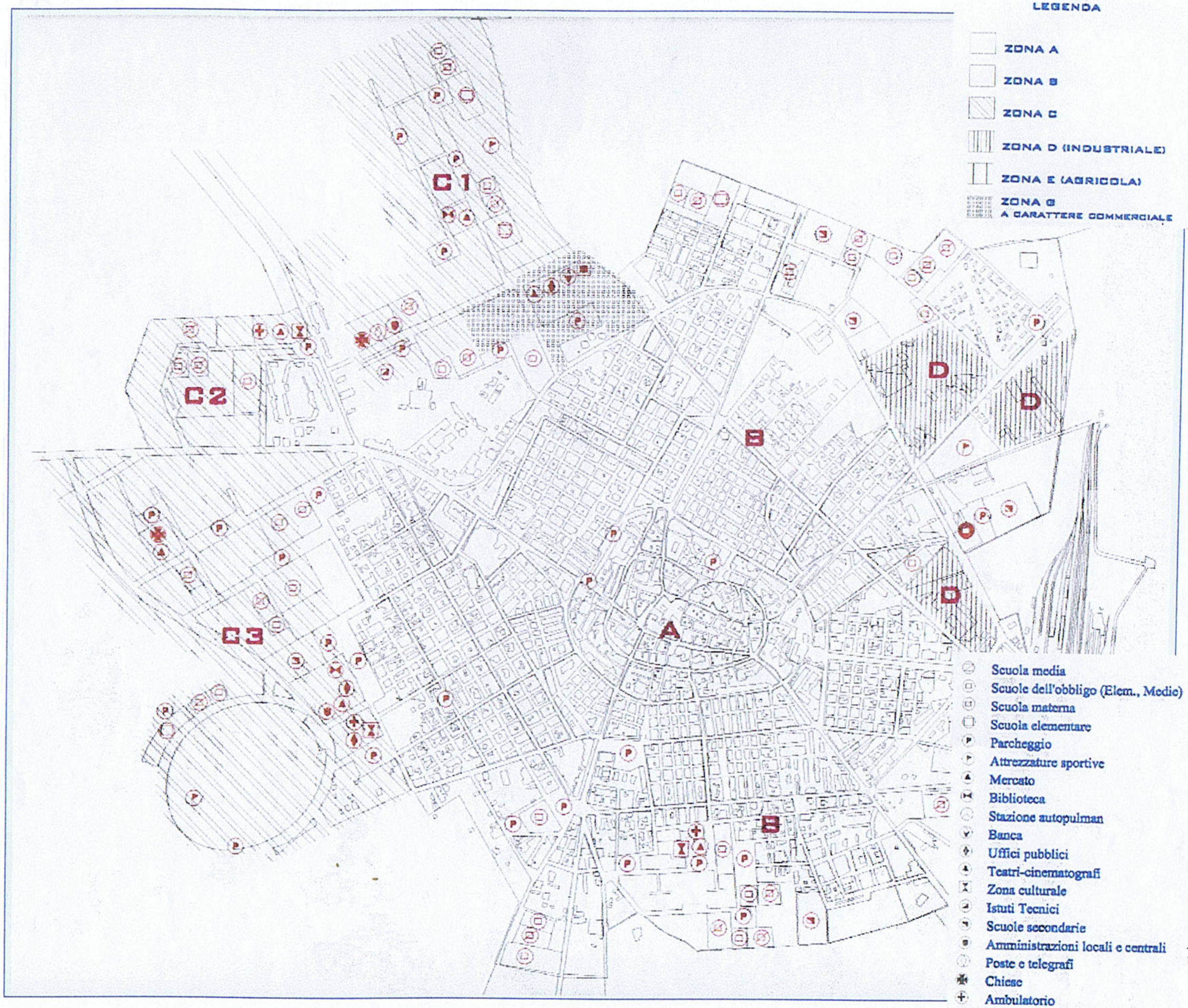
Neanche ad averlo fatto apposta, le scuole di ogni ordine e grado, sono ospitati in edifici divenuti col tempo, poco più che isole spartitraffico.

A questi vanno aggiunti una serie di edifici storici e monumentali interessati dalle vibrazioni da traffico, primi fra tutti quelli che affacciano sulle strade pavimentate con basolato di pietra naturale e quelli lungo le vie che contornano la città murata: via Tiberio Solis, via Nunziano, via Matteo Ton.

Nella cartografia a lato sono evidenziate le strade in basolato di pietra presenti in città e le altre strade del centro storico per le quali, causa la vulnerabilità degli edifici storici ad esse contigui, è stato inibito in via definitiva il transito agli automezzi commerciali con peso superiore a 35 quintali.

Più in generale, anche i parchi ed i giardini, hanno un valore molto modesto se l'unità di misura è la qualità dell'ambiente, pur conservando il loro valore in unità metriche rispondenti alle compensazioni cui alla normativa in materia urbanistica.

A tale proposito giova sottolineare quanto anche i parchi in futuro do-



vranno essere oggetto di diversa progettazione, in quanto fruibilità ed accesso sono sinonimo di vicinanza alle vie di comunicazione ed agli spazi urbani diversamente utilizzati e che quindi hanno esigenze e dinamiche diverse.

Per questo, per la villa comunale prospiciente piazza Felice Cavallotti, così come per altri parchi e giardini della città, sono in fase di predisposizione, e saranno consegnati con l'intero piano degli interventi di risanamento, la scheda tecnica ed il progetto di massima degli interventi necessari per raggiungere e mantenere il clima acustico e le condizioni ambientali corrispondenti alla classe attribuita.

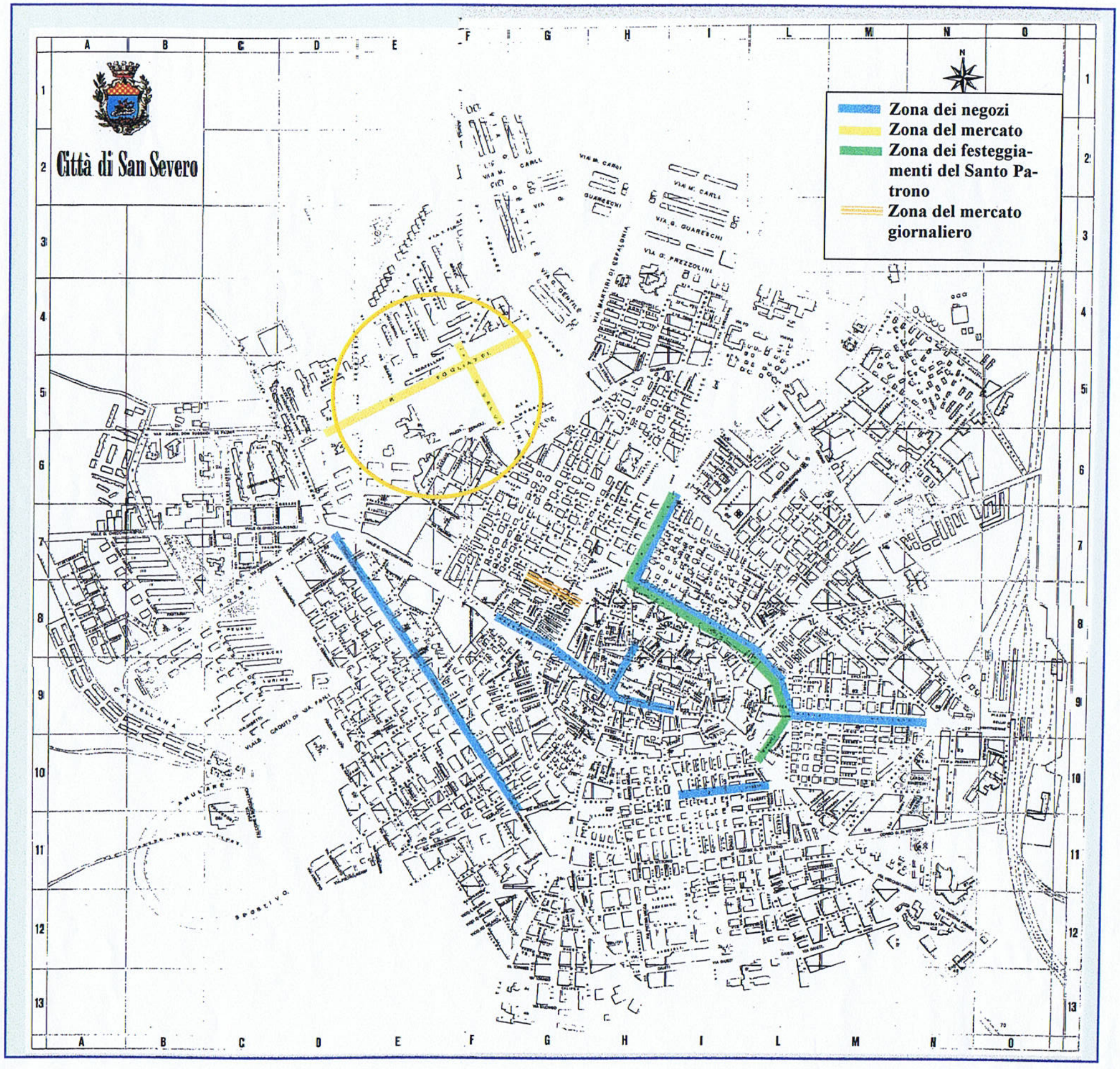
La posizione dei ricettori sensibili, dei parchi e dei giardini, così come gli attrattori di maggiore interesse, sono riportati a lato in una tavola tematica di insieme.

Tra gli attrattori non sono stati riportati alcuni ricettori, quali le scuole materne, in quanto la loro capacità di attrazione è spazialmente molto limitata.

Appartengono all'elenco dei ricettori sensibili edifici, anche alcuni edifici rurali, in prevalenza *"masserie"* sparsi nell'agro di San Severo, soggetti a vincolo monumentale ([1]) i quali, per la loro localizzazione al di fuori del contesto urbano, sono esposti unicamente alle vibrazioni causate (solo in caso di sorvolo a bassa quota) dagli degli aerei militari operanti sulla vicina base di Amendola.

Per questo si suggerisce di trasmettere il loro elenco e la loro posizione, ben evidenziata sulla cartografia in scala 1:25000 del PRG comunale, unitamente

[1] *Legge 1089/39*



ad una copia della presente relazione, al Comando dell'aeroporto militare di Amendola, e per conoscenza al Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile ed all'ANAV con richiesta di prescrizione agli aerei in attività nella zona di mantenere dagli stessi una distanza minima di sorvolo ([2]).

In base ad opportuni calcoli effettuati con i software's INM ed IMMI con cui sono stati considerati l'orografia del territorio e le tipologie di aerei operanti sull'aeroporto di Amendola, la quota minima di sorvolo dovrebbe essere pari a 500 piedi sulla verticale, ovvero di una distanza di 0,5 NM dal singolo ricettore se il sorvolo avviene a quota più bassa.

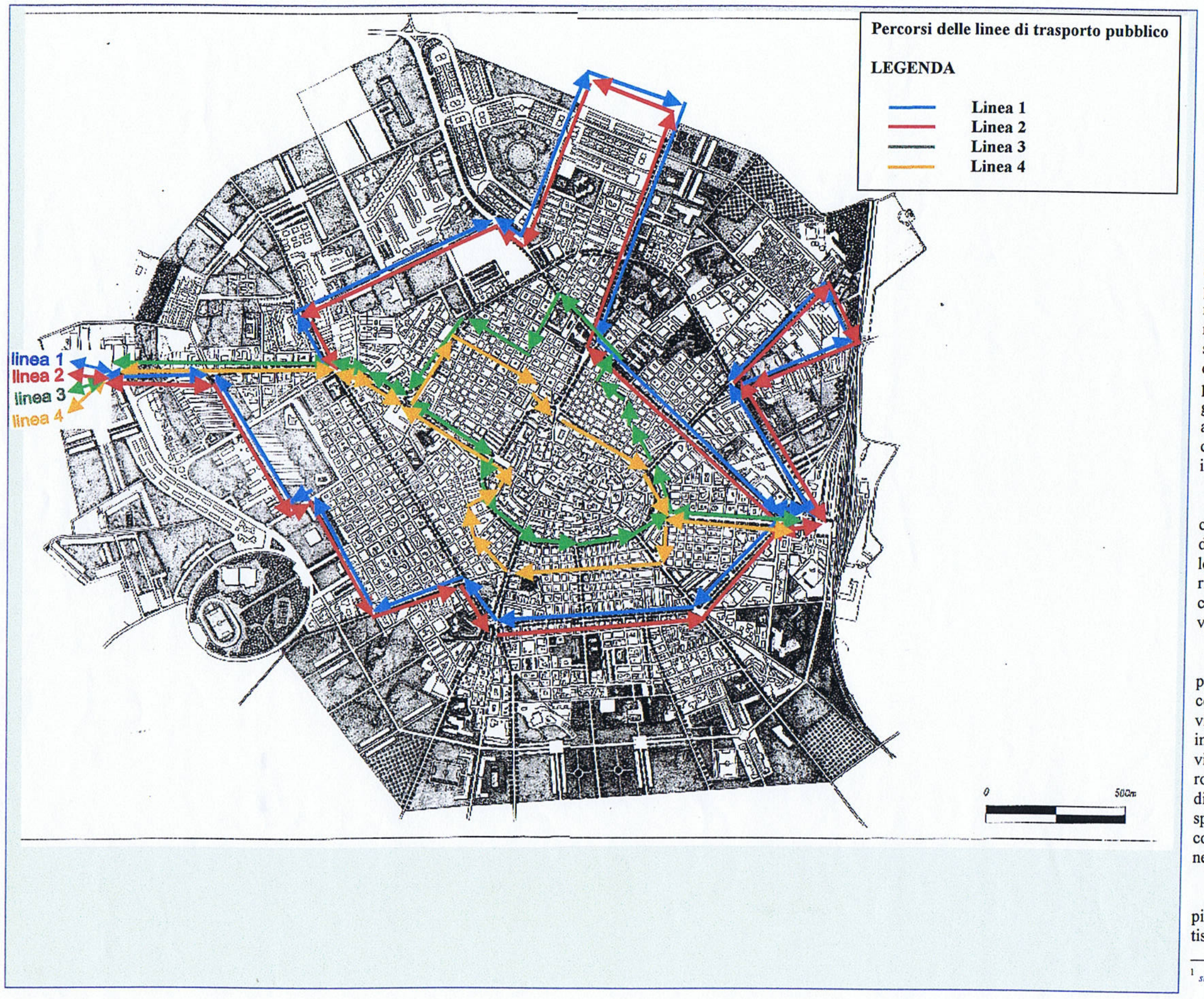
2.6. Gli attrattori

Diversamente dai ricettori sensibili, gli attrattori sono di diversa natura; da una parte gli attrattori che per loro natura sono anche ricettori sensibili : l'ospedale e le scuole, alcune chiese e luoghi di culto, il grande centro storico; dall'altra gli attrattori, la cui capacità di attrazione è proporzionale alla crescita della città : ferrovia, uffici pubblici non decentrabili (comune, ASL, Vigili del Fuoco, ecc.).

A questi vanno aggiunte, così come evidenziato nella mappa tematica a lato con orari e caratteristiche di attrazione diverse, l'area su cui si svolge il mercato settimanale, la zona in cui hanno luogo i festeggiamenti del santo patrono, ed alcune vie del centro caratterizzate da una maggiore densità di attività commerciali.

---

[2] *NOTAM*



Ancora una volta l'elemento di maggiore interesse è l'alternativa all'uso dell'auto privata che il servizio pubblico, così come è strutturato, non è in grado di offrire; la mappa tematica a lato illustra gli attuali percorsi delle linee di trasporto pubblico.

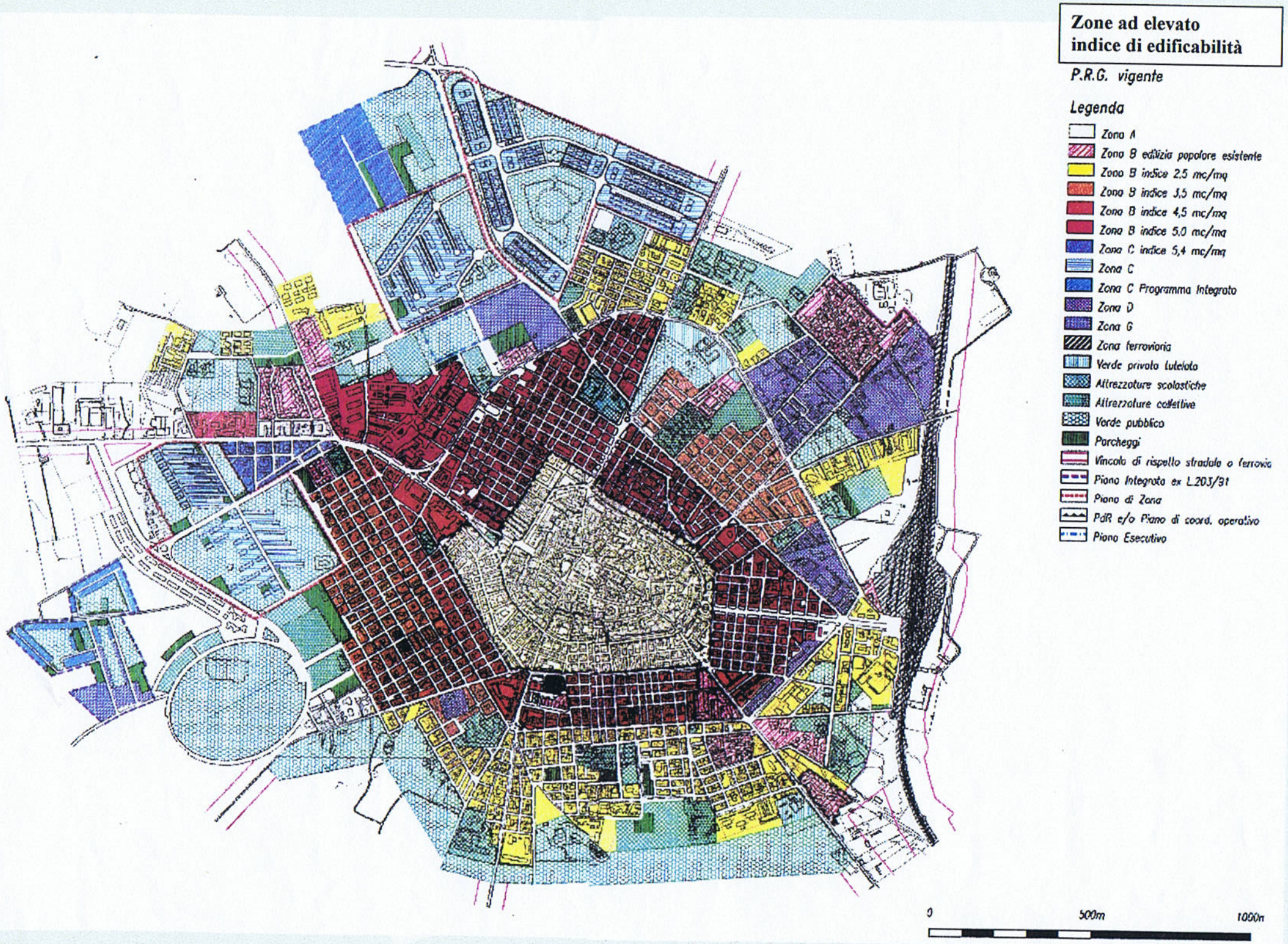
Osservando la cartografia a lato, è facile intuire le ragioni della disaffezione all'uso del mezzo pubblico anche per brevi percorsi; tra le principali cause che rendono il trasporto pubblico a San Severo oggi realisticamente poco appetibile non possono non essere sottolineate la bassa frequenza di passaggio di ciascuna corsa, il percorso di ciascuna linea, l'entità del raggio del bacino di utenza servito ed infine anche la distanza media del percorso di ciascuna linea da alcune aree di maggiore interesse.

La qualità dell'ambiente nell'area centrale è resa ancora più precaria, più che dalla carenza di aree di sosta, dalla volontà di mantenere integre porzioni di territorio su cui è presente un edificato vecchio, ma non antico, disadorno e senza valore.

A queste si aggiungeranno, se approvati, altri elementi peggiorativi della condizione ambientale e della qualità della vita a San Severo, rappresentati da elevati indici di edificabilità attribuiti dal PRG vigente ad aree centrali oggetto di recupero edilizio, sempre basati sulla opportunità di compensare le aree da destinare agli spazi vitali ([1]), che in centro non ci sono, con aree reperite da qualche altra parte nella città.

In una concezione moderna della pianificazione e dello sviluppo che garantiscono la priorità della qualità della vita,

[1] *strade, parcheggi, verde*



non può esservi compensazione tra aumenti di cubatura nell'area centrale e distribuzione di verde nella periferia, dove peraltro, considerate le caratteristiche e la vocazione di San Severo, gli alberi, è il caso di dire, sono a portata di mano.

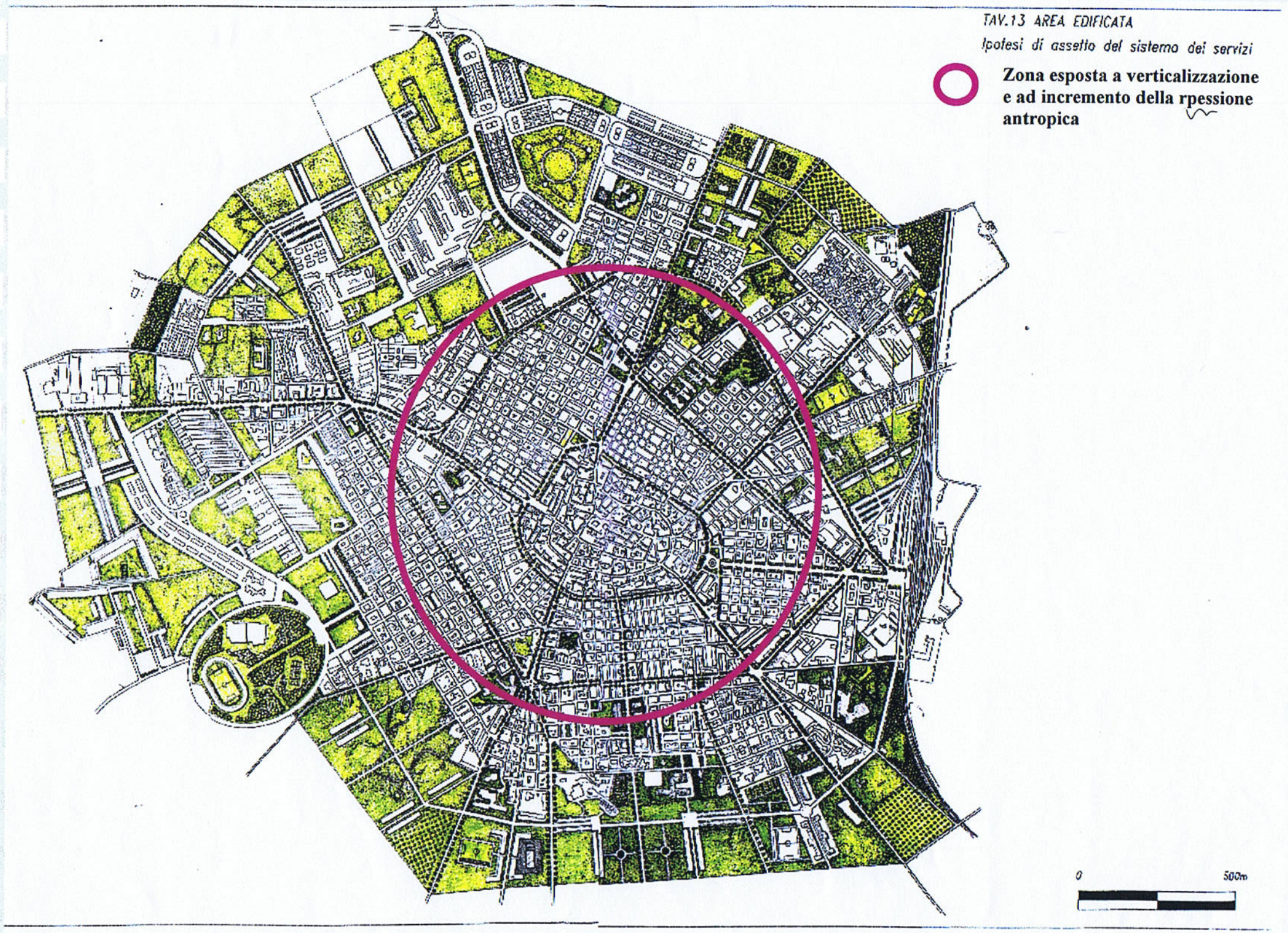
Il riferimento più evidente è alll'insieme dei comparti delle zone B a ridosso del centro storico, illustrati nella figura a lato, in cui gli indici di edificabilità variano tra 4,5 a 5,4 mc/mq, con evidente scadimento della qualità dell'ambiente e della vita.

E' nostra convinzione che, nell'area centrale della città di San Severo, così come nella grande maggioranza delle città italiane, perseguire l'obiettivo qualità ([2]) abbia come conseguenza immediata la rinuncia alla compensazione cui all'art. 3 del DM 1444 del 2.4.68, lasciando posto ad una variazione efficace del rapporto massimo tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio.

IL DM LL PP 1444 del 2 aprile 1968, che fino ad ora è stato il fondamento della programmazione urbanistica, va necessariamente superato per due ordini di motivi:

- perché alla data di emanazione dello stesso le conoscenze erano molto più limitate di quelle attuali e le previsioni di sviluppo non sono quelle che oggi sono divenuti l'elemento urbano, la città, la comunicazione;
- perché tra gli elementi di bilanciamento non figura il sistema infrastrutturale necessario a collegare al centro

[2] *art. 2 comma 1 lettera h L. Q. 447/95*



le diverse zone della città, e città diverse tra loro.

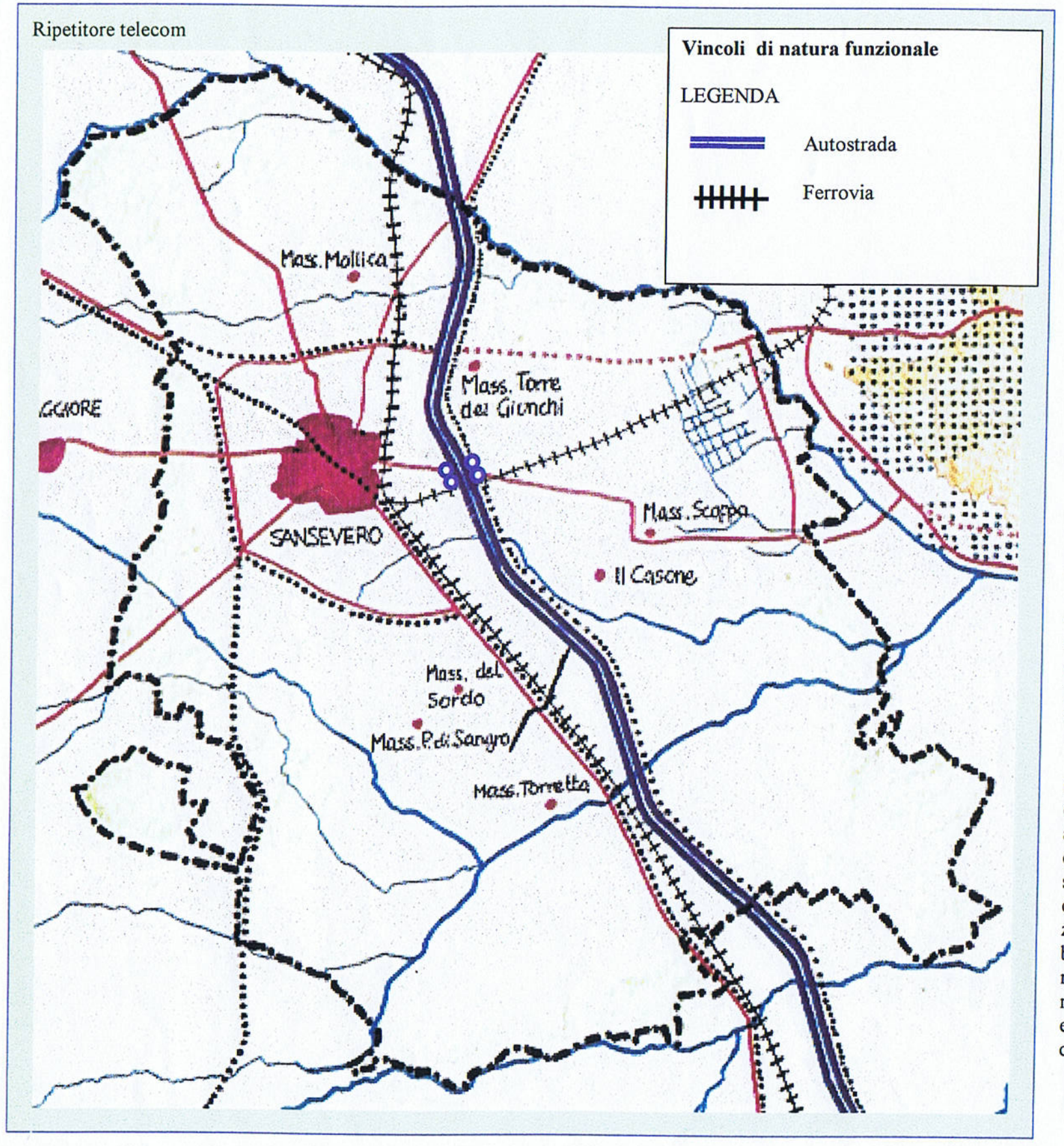
Con riferimento alla figura accanto, si nota quanto il ricorso alla compensazione che, nella proposta di variante al PRG redatta dal Prof. Arch. Benevolo, appare in tutta la sua dimensione, valorizza l'aspetto delle periferie comprimendo il centro costretto allo sviluppo verticale delle costruzioni edilizie.

Tale fenomeno di verticalizzazione, tuttavia, sarebbe il minore dei mali, soltanto se accompagnata dalla implementazione delle infrastrutture viarie, cosa questa che invece nella proposta non avviene.

Nei casi di città come San Severo, infatti, in cui l'offerta di sosta nell'area centrale è di gran lunga inferiore alla domanda, ed in cui il centro storico richiede interventi di salvaguardia non soltanto strutturale ma anche di natura sociale, il rimedio non è nel favorire la migrazione delle attività commerciali verso aree meno congestionate, ma nel creare i presupposti di rilancio del centro storico e di completamento del sistema infrastrutturale dei collegamenti, sia quelli funzionali alla mobilità interna, sia quelli funzionali alla mobilità sovracomunale.

E' questa, dunque, una delle perplessità espresse poc'anzi relativamente all'incremento degli indici di edificabilità nell'area centrale; infatti, poiché a quell'incremento non corrisponde un potenziamento, ed al tempo stesso un miglioramento del sistema infrastrutturale, rimane invariata la capacità di deflusso delle principali strade del centro cittadino e si ottiene un effetto contrario a quello sperato.

In particolare, negli anni futuri si



avrà un aumento del fenomeno della congestione, avendo creato, da una parte, una barriera via via più impenetrabile al centro storico che progressivamente si svuoterebbe, dall'altra, un contenitore enorme con una piccola via di uscita.

Naturalmente, compito dei redattori del Piano di Disinquinamento Acustico non è la revisione del Piano Regolatore Generale, e conseguentemente degli indici di edificabilità attualmente concessi, bensì il loro raccordo con le esigenze ambientali e di qualità della vita, dettate dalla normativa vigente e più specificamente dalla LQ 447/95.

Tale raccordo prevede, tra l'altro, per ciascun indirizzo considerato l'indicazione dei costi, dei tempi e delle modalità di intervento, informazioni relative al reperimento delle risorse ed alle eventuali responsabilità in materia di risanamento di Enti, in modo che l'Amministrazione comunale possa operare scelte di indirizzo e di scenari diversi di crescita e sviluppo, garantendo ai propri cittadini, qualunque sia l'indirizzo e l'impostazione privilegiata, qualità della vita e sviluppo sostenibile in egual misura.

In tal senso le valutazioni espresse, per il solo fatto che, a parità di qualità dell'ambiente, all'aumento della pressione antropica corrisponde l'esigenza di un ricorso a tecnologie, servizi e tipologie costruttive di elevato standard, il cui costo a carico della collettività per la loro attuazione, in un bilancio di sviluppo sostenibile non soltanto di natura finanziaria, non può non essere considerato in alternativa ad altre forme di programmazione e sviluppo del territorio interessato e dei cittadini fruitori di beni e servizi.

2.7. I vincoli e le relazioni territoriali

I vincoli al territorio del comune di San Severo sono di diversa natura:

- *ambientale e paesaggistico*, in parte rispettato (zona del centro storico) in parte ormai non più esistente ("tratturi");
- *funzionale* ([3]), per la presenza dell'autostrada e dell'infrastruttura ferroviaria ([4]);

cui si aggiunge il vincolo di conservazione della facciata nell'area storica della città, così come indicato nella cartografia del PRG.

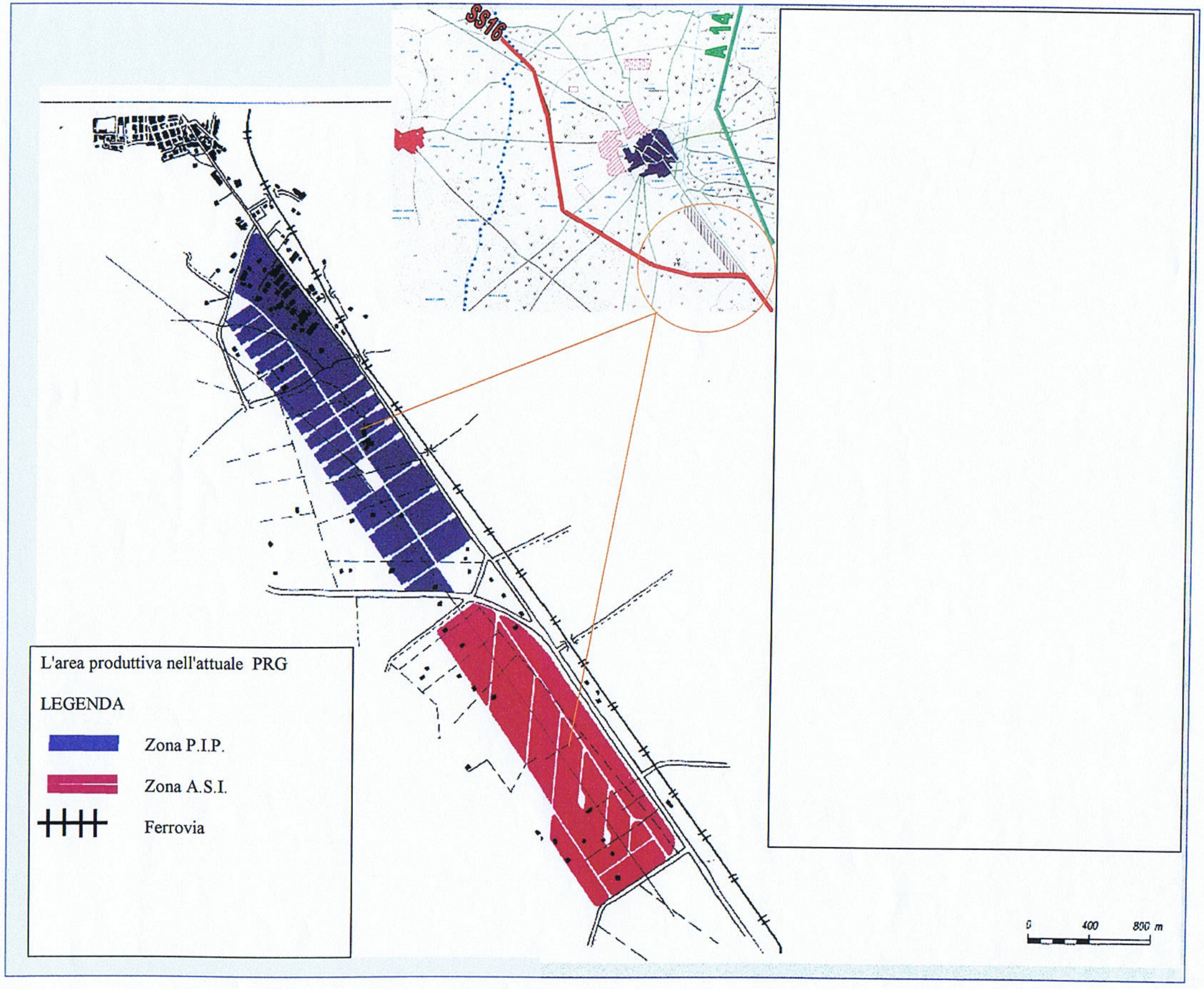
Naturalmente il vincolo di conservazione della facciata, in una interpretazione moderna della affermazione, non significa soltanto conservare il colore e la forma, ma anche l'aspetto e la consistenza, troppe volte resi critici dalle fessure e dai distacchi dell'intonaco a causa degli agenti atmosferici e delle vibrazioni da traffico.

Un'attenzione particolare assumono le relazioni con le Ferrovie per il possibile sviluppo, oltreché della rete ferroviaria e dei collegamenti, anche di alcune aree dismesse o dismissibili, oggetto di un piano nazionale delle Ferrovie affidato alla Società Metropolis del Gruppo FS.

---

[3] *l'asse autostradale, pur essendo un vincolo in senso assoluto, nel caso di San Severo non lo è per la posizione nettamente decentrata dello stesso rispetto alla città*

[4] *stazione ferroviaria e delle linee Bologna - Bari e Foggia - San Severo - Peschici*



2.8. Aree ad elevato rischio ambientale

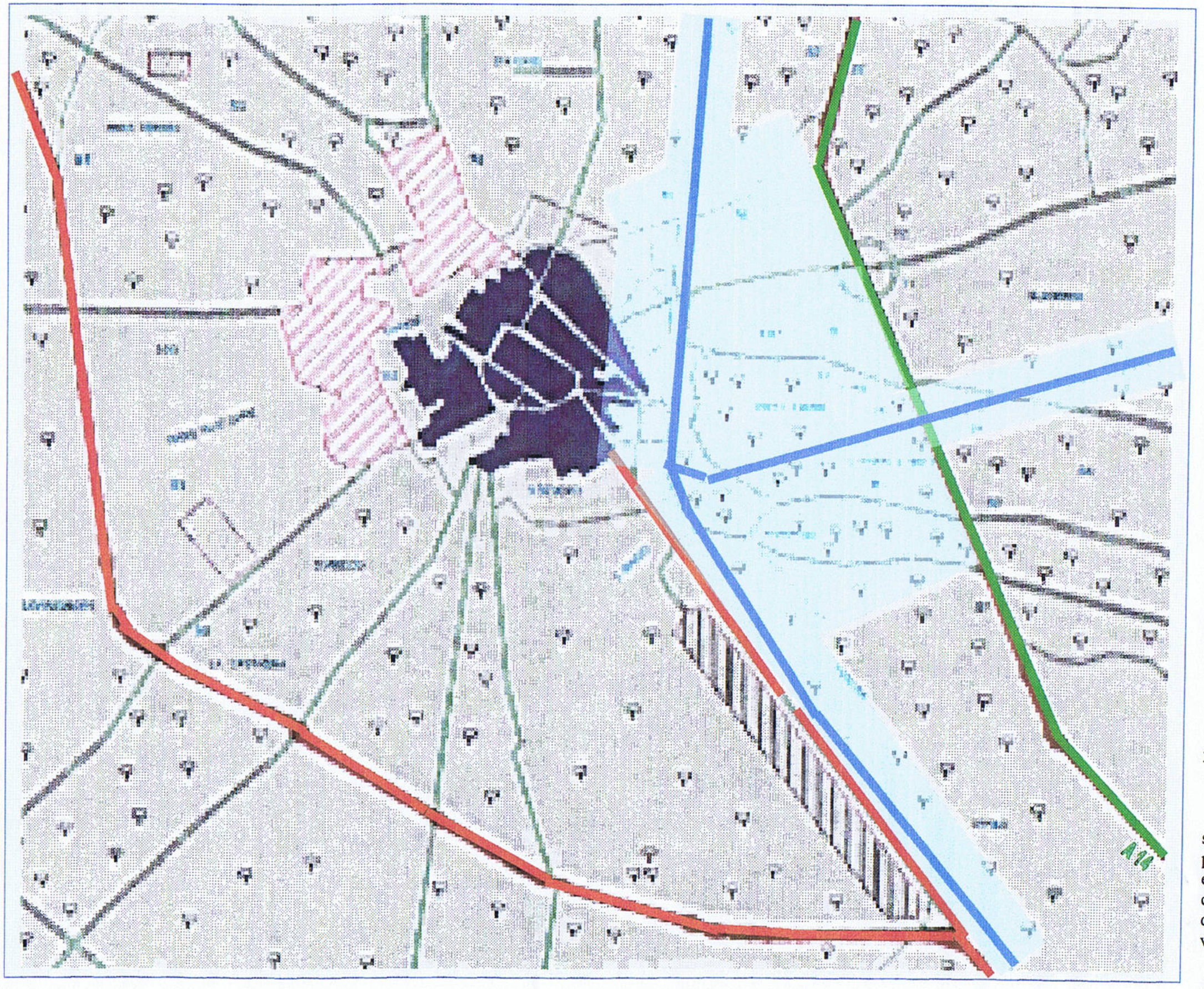
Da un'indagine svolta presso la Prefettura di Foggia, non vi sono in San Severo attività ad elevato rischio ambientale, fatta eccezione per il ripetitore della Telecom Italia (illustrato nella figura accanto) eccessivamente a ridosso della città, degli elettrodotti e delle cabine di trasformazione poste all'interno degli edifici, per i quali, sarà necessario prevedere interventi di delocalizzazione e di riduzione alla fonte dei campi magnetici, di pari passo ad una disciplina delle costruzioni in relazione a questa forma di inquinamento.

2.9. Le previsioni di sviluppo delle attività produttive

Lo sviluppo all'esterno della città della SS 16 Adriatica è tale da scaricare all'esterno la quasi totalità del traffico nelle direttrici nord sud ad essa non destinato, ma, come si è detto, non libera la città dal traffico causa la mancanza di raccordi tra la SS 16 Adriatica (sia a nord, che da sud della città) e l'autostrada, Apricena ed il Gargano.

Ciò apparentemente riduce alle sole fasce di influenza degli assi viari il fenomeno dell'inquinamento acustico, comunque da non sottovalutare; già oggi, infatti, la condizione acustica dei quartieri residenziali periferici della città è perturbati rispettivamente dal rumore del traffico sulla tangenziale e sull'autostrada.

Del pari la quantità di spazi ancora disponibili nella zona industriale, sono tali da consentire lo sviluppo di nuove attività senza l'insorgere di fenomeni di interfe-



renza, fatti salvi le conseguenze connesse agli incrementi dei volumi di traffico ed episodi di contiguità di singoli ricettori sensibili che verranno presi in considerazione di volta in volta.

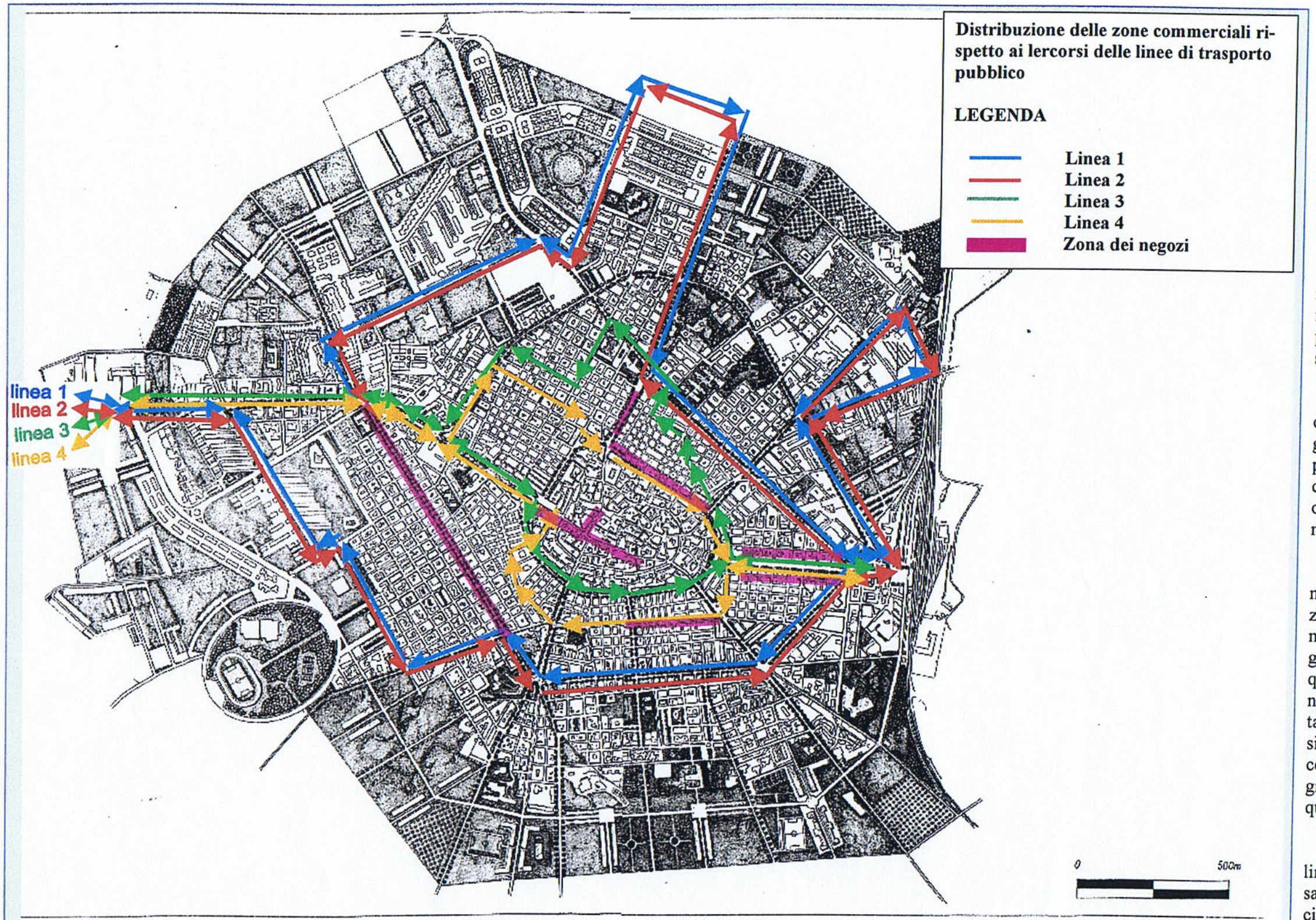
Particolare attenzione, inoltre, verrà posta nella seconda fase del Piano di Disinquinamento Acustico della Città, alla zona di confine della città con l'area industriale in relazione alla distribuzione ottimale delle attività all'interno di quest'ultima, sia per gli effetti diretti del rumore immesso, sia per gli effetti del traffico indotto, sia per gli effetti dei campi magnetici che elevati assorbimenti di energia elettrica possono creare.

Al tempo stesso, molta attenzione va posta al possibile sviluppo dell'area ferroviaria che, per la sua collocazione all'interno della città, a seconda della organizzazione degli spazi, dei volumi e della viabilità, potrà rappresentare un miglioramento od un peggioramento della condizione ambientale e della qualità della vita dell'intera città.

L'area evidenziata in azzurro è indicativa del possibile sviluppo, i cui confini dipenderanno da accordi FS - Amministrazione comunale.

2.9. Il PRG e le previsioni di sviluppo urbanistico

Il PRG della città di San Severo si sviluppa su due direttrici distinte: il recupero edilizio nel nucleo centrale della città ed il completamento delle aree più esterne comprese tra quartieri tipicamente residenziali, in cui le diverse funzioni, tuttavia, sono tutte correlate ad un unico ele-



Distribuzione delle zone commerciali rispetto ai lercorsi delle linee di trasporto pubblico

LEGENDA

- **Linea 1**
- **Linea 2**
- **Linea 3**
- **Linea 4**
- **Zona dei negozi**

mento di aggregazione costituito dal centro storico.

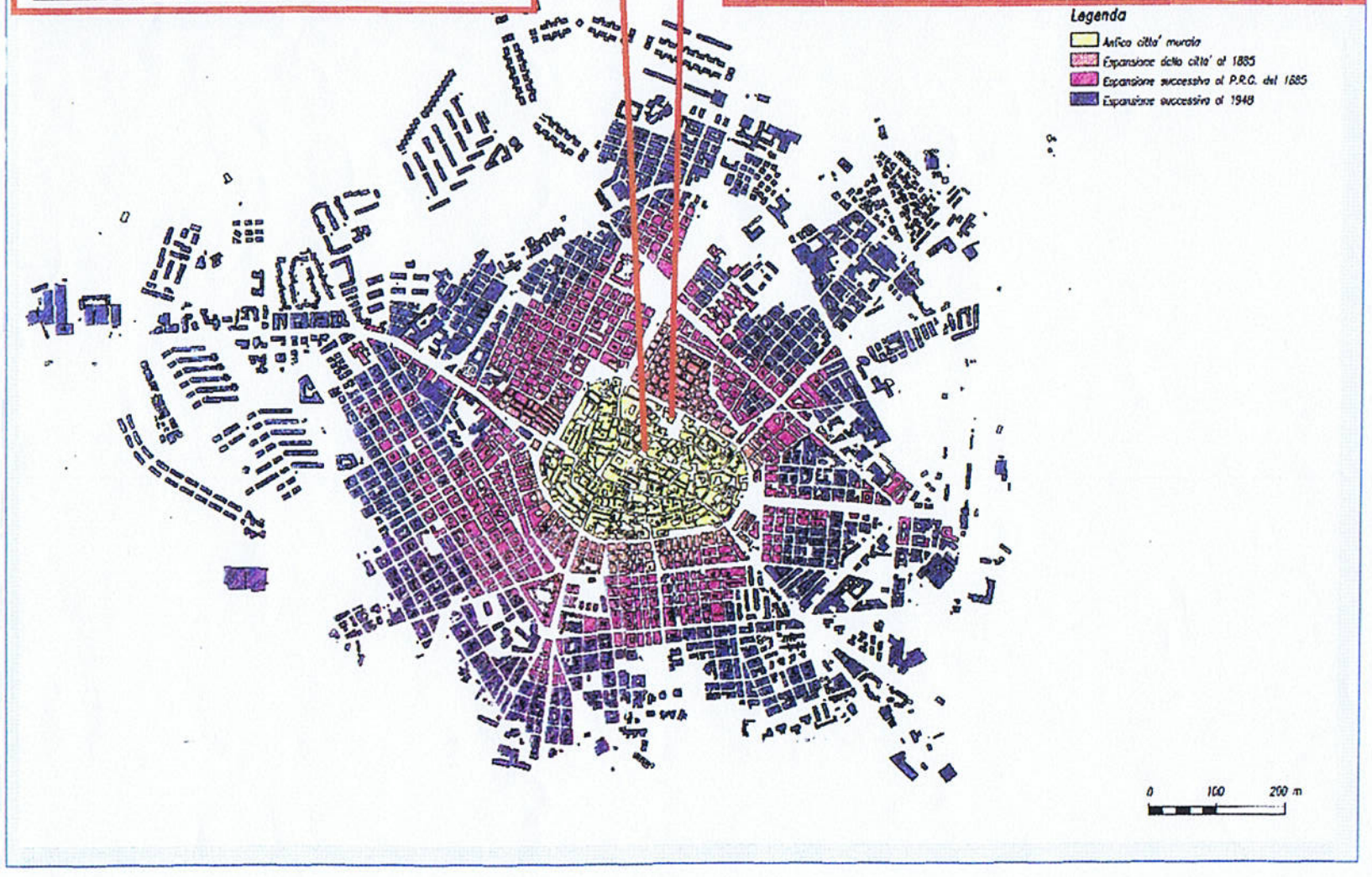
La tendenza alla conservazione del nucleo centrale ed alla aggregazione della vita sociale della città intorno ad esso, ha favorito l'incremento del traffico e lo scadimento qualitativo delle aree più centrali.

La figura accanto evidenzia le "zone" della città in cui è venuta a crearsi una maggiore concentrazione di negozi ed i percorsi delle linee del servizio di trasporto pubblico.

E' immediato constatare quanto il centro storico sia caratterizzato da un progressivo svuotamento e quanto la grande periferia tenda a perdere contatto con il centro storico "protetto", forse sarebbe più opportuno dire occluso, dalla barriera dei negozi.

La migrazione delle attività commerciali dal nucleo centrale verso posizioni ancora centrali, ma indubbiamente meno compresse rispetto ad esse, è un segno tanto evidente, quanto premonitore di quello che sarà il progressivo degrado del nucleo centrale della città, se, con importanti interventi, non si impone una inversione di tendenza che dia nuovamente al centro storico elementi di attrazione in grado di rilanciarne il ruolo ed il livello qualitativo.

E' nostra convinzione che l'attuale linea di tendenza che mira unicamente alla salvaguardia dell'identità storica del centro città attraverso l'inibizione generalizzata di qualunque attività di trasformazione dell'esistente sia sinonimo di una volontà, ancorché involontaria, che giorno dopo giorno favorirà il degrado dell'intera area, rendendo il centro storico sempre meno abitato e più privo di servizi.



Al contrario, è necessario dare alla storia della città ed ai profili architettonici una continuità nel moderno; proprio quella continuità che è mancata nei PRG della città di San Severo, e manca ancora oggi, così come manca la previsione di destinazioni per un'edilizia di pregio.

La figura accanto illustra due edifici storici e la loro localizzazione sulla mappa delle epoche storiche di sviluppo urbano.

Persino il lay-out del servizio pubblico dei trasporti, che pure istituzionalmente dovrebbe svolgere una funzione sociale, tiene il centro storico in scarsa considerazione, non altro per le difficoltà di transito e di manovra; ma questo non è sufficiente a giustificare, da una parte, la mancanza di attenzione verso una fascia sociale che per caratteristica dei luoghi è sicuramente più debole, dall'altra la mancanza di lungimiranza per lo scadimento qualitativo verso il quale inesorabilmente spingono lo strumento urbanistico ed i vincoli della Sovrintendenza.

La conservazione dei profili architettonici, caratteristici della città antica, tanto nelle nuove costruzioni, quanto per le ristrutturazioni di facciate, accostati naturalmente agli standards moderni che garantiscono funzionalità e sviluppo, consentirebbe di realizzare all'interno del centro storico interventi, quale quello di Napoli citato in un precedente paragrafo, che ne garantirebbero la rinascita ed il miglioramento delle condizioni ambientali.

Gli indici di edificabilità all'interno delle aree destinate a recupero ed a nuove costruzioni sono eccessivamente elevati rispetto al sistema infrastrutturale esistente e/o destinato alla mobilità, sia pubblica che privata, con conseguenze sia in termini di scadimento della qualità dell'ambiente, sia in relazione alla prevedibile congestione del traffico, sia in termini di maggiori costi per rispettare i nuovi standards che la normativa di recente emanazione impone per le costruzioni edilizie (nuove e/o interessate da ristrutturazione) per la difesa dal rumore.

La città si è sviluppata e continua a svilupparsi su standard di edilizia economica e popolare, anche se di iniziativa privata.

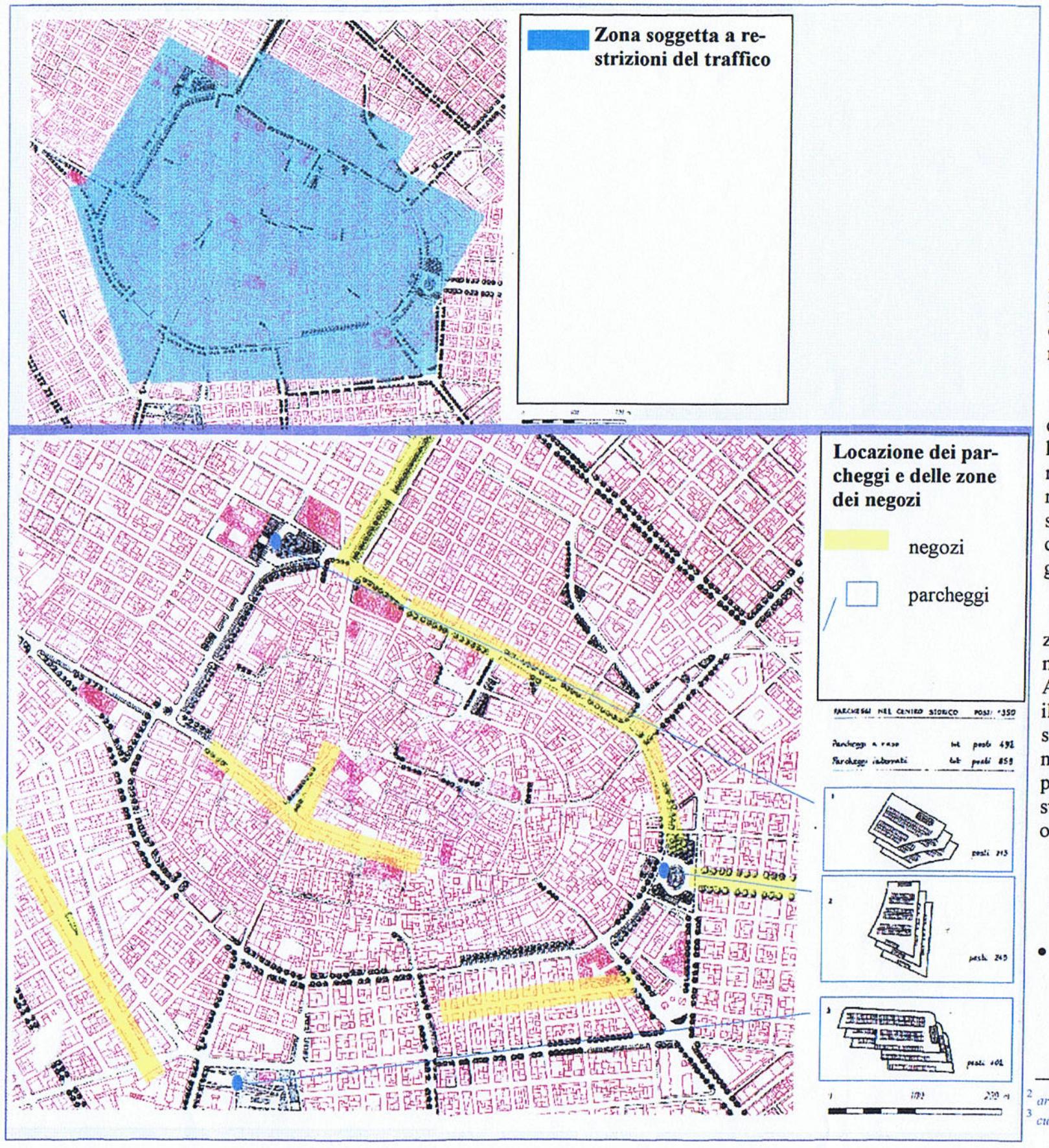
Probabilmente, e questo è il nostro desiderio, l'introduzione di incentivi correlati agli indici di qualità previsti dal regolamento di igiene parte integrante del piano di disinquinamento acustico, consentirà di invertire questa tendenza.

Da un altro punto di vista, va notato che il nuovo PRG sembra tenere conto in minima parte degli elementi dinamici che caratterizzano la funzione urbana nel suo complesso, dove per elementi dinamici si intendono il traffico veicolare che a qualunque titolo si sviluppa interno a ciascun comparto edilizio, la distribuzione delle aree di sosta e dei servizi in funzione della mobilità, delle servitù spaziali delle attività che potranno insediarsi in una determinata area, delle distanze minime che in relazione alle destinazioni d'uso cui ai DPCM 1.3.91 e DPCM 14.11.97 dovranno essere considerate.

L'adozione della Zonizzazione Acustica, che per sue caratteristiche precederà l'adozione del nuovo PRG ([1]), consentirà di colmare eventuali lacune in tal senso.

---

[1] *art. 4 comma 1 lettera c e 6 comma 1 lettera b L.Q. 447/95*



2.10. Elementi del Piano Urbano del Traffico di interesse e subordinati alla zonizzazione acustica ([2])

Uno degli elementi importanti della Zonizzazione Acustica, prima, e del Piano di Disinquinamento Acustico, dopo, è il Piano Urbano del Traffico.

I volumi di traffico sulla rete viaria all'interno del confine urbano sono più consistenti di quanto effettivamente funzionale e necessario alla mobilità delle persone e delle cose, a causa di carenze strutturali e di indirizzo.

La carenza di aree di sosta, del collegamento della SS16 Adriatica all'autostrada ed alla viabilità per Apricena ed il Gargano, sono tali da condizionare negativamente gran parte del tessuto urbano sia per quanto riguarda la componente rumore, sia per quanto riguarda la componente vibrazioni.

In questo contesto, in applicazione della Zonizzazione Acustica, prima, e del Piano di Disinquinamento Acustico, dopo, derivano indicazioni per il PUT attraverso le quali prediligere scelte di natura programmatica, perché necessarie, meno onerose e pertanto prioritarie rispetto ad interventi di natura strutturale sulla infrastruttura stradale, ovvero sugli edifici.

Gli elementi del PUT di interesse della Zonizzazione Acustica sono :

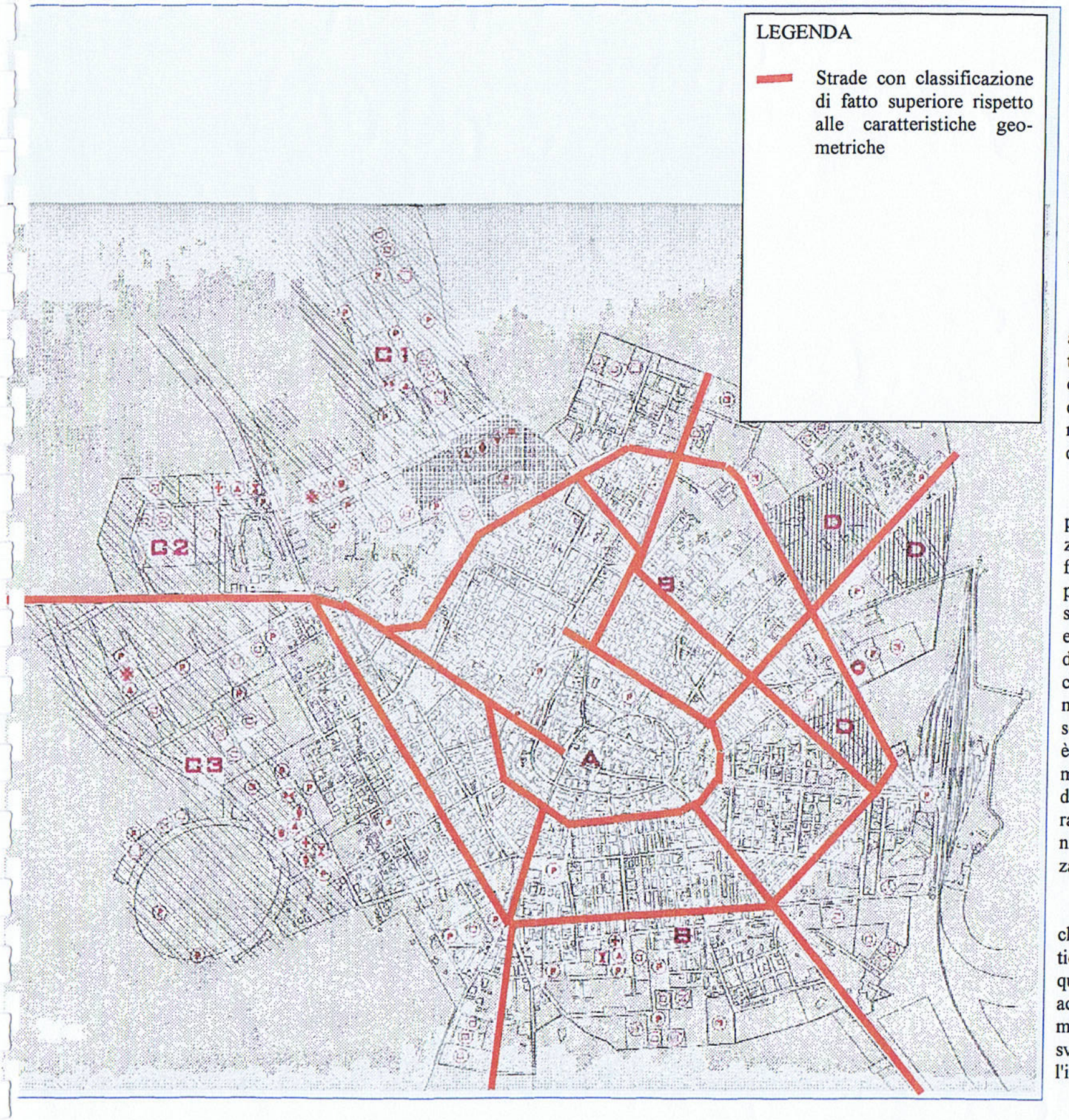
- la capacità di deflusso nei diversi punti della rete viaria, in particolare della viabilità principale di primo e secondo livello ([3]);
- l'entità e la localizzazione delle aree di sosta rispetto agli attrattori, e quindi alle esigenze di mobilità della popolazione; al momento quelle individuate dal progettista del nuovo PRG sono insufficienti e scarsamente significative ai fini ambientali ed intrinseci del PUT;
- le modalità di gestione del traffico sia pubblico che privato, con particolare riguardo all'area del centro storico;
- le AP e le ZTL ([4]) eventualmente individuate, per la ricaduta in termini ambientali che esse possono stimolare.

Dal flusso informativo alle prescrizioni il passo è breve; infatti, nelle aree in cui la quiete e/o la salvaguardia degli edifici storici e monumentali dipendono dal traffico, non sono possibili soltanto scelte di natura organizzativa, ma occorre che queste tengano conto delle ulteriori restrizioni dettate, in seno al Piano di Disinquinamento Acustico, dal regolamento di igiene ([5]).

Con riferimento alle componenti rumore e vibrazioni, ad esempio, la parte più vulnerabile della città è quella caratterizzata da strade aventi la pavimentazione in pietra naturale, per le quali, come prevede il regolamento di igiene, per il futuro si renderà necessario inibire l'accesso ai mezzi commerciali con peso superiore a 35 quintali.

Va notato che, sotto il profilo della viabilità, in relazione alle aree di sviluppo, il disegno urbano è fortemente disequilibrato; a San Severo, infatti sono contrapposti nella stessa area, un elevato

[2] *art. 2 comma 5 lettera d L.Q. 447/95*
[3] *cui alla classificazione funzionale delle strade*
[4] *AP: Aree pedonali, ZTL: Zone a Traffico Limitato*
[5] *art. 6 comma 2 L.Q. 447/95*



numero di ricettori sensibili tutti confinanti con una strada che, per struttura ha le caratteristiche geometriche e funzionali per le quali è classificabile a livello di "strada locale o di quartiere", ma che, per mancanza di una viabilità di classe superiore e dei relativi spazi e parcheggi di pertinenza, è sovraccaricata e di fatto malamente interpreta il ruolo di una viabilità di classe superiore: per inquinamento, senza alcun dubbio !

Al contrario, è necessario dare alla storia della città ed ai profili architettonici una continuità nel moderno, cosa questa, che è mancata nei PRG della città di San Severo, e manca ancora oggi, così come manca la previsione di destinazioni per un'edilizia di pregio.

Persino il lay-out del servizio pubblico dei trasporti, che pure istituzionalmente dovrebbe svolgere una funzione sociale, tiene la relazione tra la periferia ed il centro storico ed il centro storico stesso in scarsa considerazione, e non sono per le difficoltà di transito e di manovra; questo, però, non è sufficiente a giustificare, da una parte, la mancanza di attenzione verso una fascia sociale che per caratteristica dei luoghi è sicuramente più debole, dall'altra la mancanza di lungimiranza per lo scadimento qualitativo verso il quale inesorabilmente spingono lo strumento urbanistico ed i vincoli della Sovrintendenza.

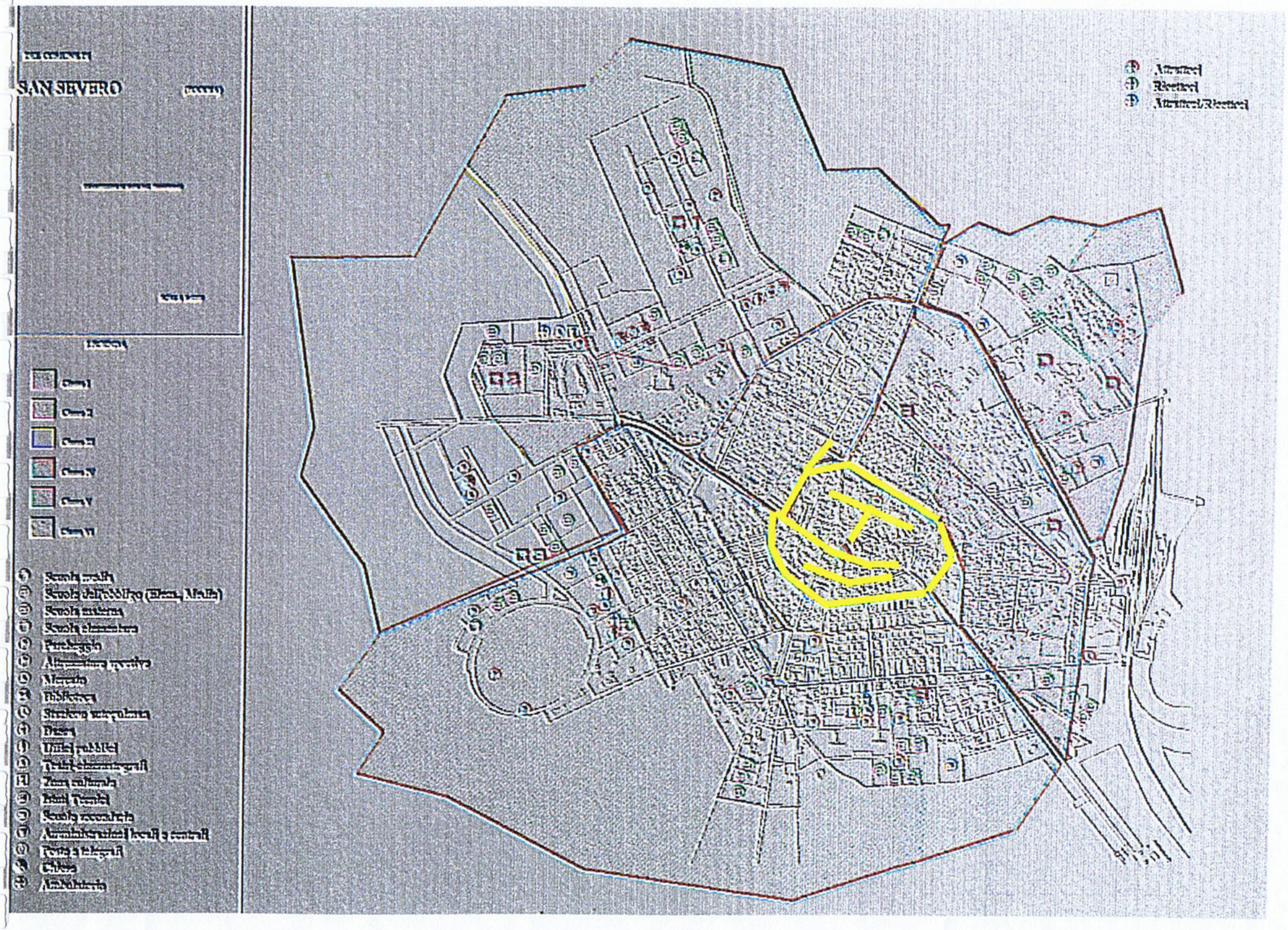
La conservazione dei profili architettonici, caratteristici della città antica, tanto nelle nuove costruzioni, quanto per le ristrutturazioni di facciate, accostati naturalmente agli standards moderni che garantiscono funzionalità e sviluppo, consentirebbe di realizzare all'interno del centro storico interventi, quale quello di Napoli citato in un precedente paragrafo, che ne garantirebbero la rinascita ed il miglioramento delle condizioni ambientali.

Gli indici di edificabilità all'interno delle aree destinate a recupero ed a nuove costruzioni sono eccessivamente elevati rispetto al sistema infrastrutturale esistente e/o destinato alla mobilità, sia pubblica che privata, con conseguenze sia in termini di scadimento della qualità dell'ambiente, sia in relazione alla prevedibile congestione del traffico, sia in termini di maggiori costi per rispettare i nuovi standards che la normativa di recente emanazione impone per le costruzioni edilizie (nuove e/o interessate da ristrutturazione) per la difesa dal rumore.

La città si è sviluppata e continua a svilupparsi su standard di edilizia economica e popolare, anche se di iniziativa privata.

Probabilmente, e questo è il nostro desiderio, l'introduzione di incentivi correlati agli indici di qualità previsti dal regolamento di igiene parte integrante del piano di disinquinamento acustico, consentirà di invertire questa tendenza.

Da un altro punto di vista, va notato che il nuovo PRG sembra tenere conto in minima parte degli elementi dinamici che caratterizzano la funzione urbana nel suo complesso, dove per elementi dinamici si intendono il traffico veicolare che a qualunque titolo si sviluppa interno a ciascun comparto edilizio, la distribuzione delle aree di sosta e dei servizi in funzione della mobilità, delle servitù spaziali delle attività che potranno insediarsi in una determinata area, delle distanze minime che in relazione alle destinazioni d'uso cui a



DPCM 1.3.91 e DPCM 14.11.97 dovranno essere considerate.

L'adozione della Zonizzazione Acustica, che per sue caratteristiche precederà l'adozione del nuovo PRG ([1]), consentirà di colmare eventuali lacune in tal senso.

Infine, molta attenzione va posta ai ciclomotori e più precisamente all'uso improprio che di essi se ne fa; nelle ore serali la parte antica della città è scossa dal fragore di auto e di ciclomotori che si lanciano per le strade, per mano dei loro conducenti, a velocità superiore di quella consentita.

Le vie del centro maggiormente esposte a questo fenomeno, zone a traffico limitato e le aree pedonali dovranno quindi essere protette da queste scorribande, con l'impiego di dossi artificiali opportunamente segnalati che, in quanto impedimento di natura fisica alla velocità, ne limitano di fatto il fenomeno che oltre a produrre rumore e vibrazioni crea condizioni di pericolo per le persone.

Nella figura accanto sono evidenziate le strade per le quali alla posa di dossi artificiali è necessario dare attuazione immediata, considerando una distanza media non superiore a 200 metri tra un dosso e l'altro e non superiore a 20 metri dalle aree pedonali che, a nostro parere andrebbero rese protette con separazione fisica dalle altre componenti di traffico.

[1] *art. 4 comma 1 lettera c e 6 comma 1 lettera b L.Q. 447/95*