

**BORGOTOSSIGNANO • CASALFIUMANESE • CASTEL DEL RIO • CASTEL GUELFO •  
CASTEL SAN PIETRO TERME • DOZZA • FONTANELICE • IMOLA • MEDICINA • MORDANO**

# COMUNE DI CASTEL SAN PIETRO TERME

**Sindaco** Fausto Tinti

**Segretario Comunale** Simonetta D'amore

**Adozione** Delibera C.C. n. 72 del 01/08/2013  
**Controdeduzioni** Delibera C.C. n. 171 del 23/12/2015  
**Approvazione** Delibera C.C. n. 59 del 13/05/2016

**CA**

## CLASSIFICAZIONE ACUSTICA VARIANTE 2

Elaborato  
**RELAZIONE  
DI  
VARIANTE**

**Adozione** Del. C.C. n. del  
**Approvazione** Del. C.C. n. del

**RESPONSABILE DI PROGETTO**  
Arch. Alessandro Costa

**UFFICIO DI PIANO FEDERATO**  
Arch. Alessandro Costa  
Dott.ssa Raffaella Baroni  
Dott. Lorenzo Diani  
Ing. Morena Rabiti

**CONSULENTI DI PROGETTO**  
Arch. Franco Capra  
Arch. Piergiorgio Mongioj  
Arch. Mario Piccinini  
Arch. Ivano Serrantoni

 **AIRIS**  
INGEGNERIA PER L'AMBIENTE

**RESPONSABILE VARIANTE**  
Arch. Angelo Premi

**SERVIZIO EDILIZIA E  
URBANISTICA CSPT**  
Arch. Angelo Premi  
Arch. Fausto Zanetti  
Arch. Manuela Mega  
Geom. Stefania Mongardi

**Collaborazione**  
**UFFICIO DI PIANO FEDERATO**  
Arch. Piergiorgio Mongioj

Salvatore Giordano  
In. Franca Conti



## **VARIANTI ALLA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA APPROVATA**

VARIANTE n.1	ADOZIONE	Delibera C.C. n. 150 del 21/12/2016
	APPROVAZIONE	Delibera C.C. n. 93 del 28/09/2018

**ADOZIONE VARIANTE N.2 ALLA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA**  
**APPROVATA CON DEL. C.C. n.59 DEL 13/05/2016**  
**DICHIARAZIONE DI SINTESI AI SENSI DELL'ART. 18 COMMA 5 DELLA LR N° 24/2017**

L'Emilia-Romagna, con la nuova Legge Regionale n. 24 recante Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio, ha voluto introdurre un nuovo approccio di pianificazione volto a favorire il concetto della "**rigenerazione urbana**", rivolta alla riutilizzazione di "contenitori" edilizi ormai obsoleti e inadeguati ai nuovi bisogni della città.

Si tratta di un'occasione per una **ri-progettazione strategica e sostenibile di città e territori** in ottica di gestione dei cambiamenti climatici, riduzione del consumo di suolo e miglioramento della qualità sociale.

In questo senso l'Amministrazione Comunale del **Comune di Castel San Pietro Terme** ha già avviato, con la "**VALSAT della VARIANTE normativa al vigente regolamenti urbanistico edilizio (RUE)**", una prima verifica delle potenzialità di riorganizzazione edilizia con particolare riguardo al centro storico.

In ottica di estensione di tale percorso si sono quindi analizzati, in chiave acustica, anche i **fronti strada della via Emilia**, in attraversamento sia del Capoluogo di Comune, che della frazione di Osteria Grande, e della provinciale San Carlo, assi viari, il primo, di attraversamento urbano ed il secondo, di connessione con la grande rete (A14).

Questo, in ottica di rendere possibile, attraverso la predisposizione di norme ad hoc, il miglioramento qualitativo e funzionale del tessuto urbano fronte strada, da attuarsi attraverso il "**rinnovamento degli attuali edifici**". Tale rinnovamento avrà infatti come immediata conseguenza una qualità edilizia decisamente superiore rispetto al passato, e quindi una **maggiore capacità di "autoprotezione", sotto il profilo acustico, dei nuovi edifici**, di cui le norme devono tenere necessariamente conto.

A fronte di tali premesse, si è considerata quindi l'opportunità di procedere nel **parziale aggiornamento della Zonizzazione Acustica comunale**, limitatamente ai soli ambiti di intervento fronte strada.

Questo aggiornamento si configura in particolare come una prima anticipazione della necessaria revisione globale dello strumento, da attuarsi in scala comunale e legata all'imminente fase di **stesura del futuro PUG**, in recepimento della variata disciplina urbanistica regionale (LEGGE REGIONALE 21 DICEMBRE 2017, N.24 "DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO").

**L'obiettivo del presente aggiornamento ha dunque avuto l'obiettivo di introdurre delle norme acustiche più adeguate alle nuove trasformazioni di rigenerazione urbana.**

**Operativamente** si è proceduto nel riclassificare le porzioni territoriali di interesse, atualizzandone le assegnazioni in funzione del reale uso dei luoghi e delle caratteristiche della rete viaria coinvolta (in particolare, per detti fronti strada si è motivato il passaggio di classe acustica da III a IV per le fasce di prospicienza stradale, tenendo conto della valenza territoriale e funzionale degli assi viari citati), oltre ad introdurre un testo normativo ad esse dedicata, ai fini del relativo recupero.

La presente variante comporta modifiche sia normative all'elaborato B - Norme Tecniche Attuative che cartografiche alle tavole 1 e 2; in sede di adozione la relazione di aggiornamento della classificazione acustica comunale contiene gli stralci degli elaborati modificati che verranno integralmente allegati in sede di approvazione.





Città di  
**Castel San Pietro Terme**  
BOLOGNA - EMILIA ROMAGNA - ITALY

2020

# Aggiornamento della classificazione acustica comunale



NET  
TRAE  
ambienti di comunità  
ORK

Salvatore **GIORDANO**  
Founder – Environment specialist  
Mob. +39 3299434998  
s.giordano@tramenetwork.com



Studio di Ingegneria Ambientale  
**Ing. Franca CONTI**  
ing.francaconti@gmail.com  
Mob. 338/8265890



**AGGIORNAMENTO PARZIALE DELLA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE**  
APPROVATA CON DELIBERAZIONE C.C. N. 59 DEL 13/05/2016 IN VIGORE DAL 1° GIUGNO 2016

**SOMMARIO**

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>5</b>
<b>2. LE ATTUALI ASSEGNAZIONI DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA .....</b>	<b>6</b>
2.1. LETTURA COMMENTATA DELL'ATTUALE CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE, A FINI ACUSTICI .....	9
2.1.1. <i>Confronto con comuni contermini .....</i>	<i>13</i>
2.1.2. <i>Caratterizzazione quantitativa degli assi stradali in indagine (volumi di traffico e livelli sonori di bordo strada) .....</i>	<i>14</i>
<b>3. LA PROPOSTA DI RICLASSIFICAZIONE .....</b>	<b>18</b>
3.1. VERIFICA DI COERENZA DELLA PROPOSTA DI RICLASSIFICAZIONE, IN RIFERIMENTO AGLI USI PRESENTI FRONTE STRADA .....	22
3.2. VERIFICA DI COERENZA DELLA PROPOSTA DI RICLASSIFICAZIONE, IN RIFERIMENTO AGLI OBIETTIVI DELLA RIGENERAZIONE URBANA .....	27
<b>4. ALLEGATO: ELEMENTI GRAFICI DELLA VARIANTE .....</b>	<b>31</b>
<b>5. ALLEGATO: ELEMENTI NORMATIVI DELLA VARIANTE .....</b>	<b>33</b>

---

La presente relazione è stata redatta da:

Conti Franca e Giordano Salvatore, entrambi riconosciuti dalla Regione Emilia Romagna come Tecnici Competenti per l'Acustica Ambientale (D.P.C.M. 31/3/98), ed iscritti all'elenco pubblicato mediante delibera di Giunta 589/98 (BUR n.148 del 2/12/98; "Determinazione del Direttore Generale Ambiente n.11394/98") ed entrambi trascritti in ENTECA, Elenco Nazionale dei Tecnici Competenti in acustica

Ing. F. Conti, Numero iscrizione Elenco Nazionale: 5238; Numero iscrizione Elenco Regionale: RER/00192

Dott. S. Giordano, Numero iscrizione Elenco Nazionale: 5788; Numero iscrizione Elenco Regionale: RER/00745



## 1. PREMESSA

Le sfide del **cambiamento climatico**, del **consumo di suolo** e della **qualità sociale** come fattore di attrattività di territorio, costituiscono – anche in tempi di Covid19 dove si configureranno nuovi investimenti pubblici (come ad esempio Bonus 110%) – l'occasione per una **ri-progettazione strategica e sostenibile di città e territori**.

In attesa di un prossimo quadro normativo nazionale sulla rigenerazione urbana sostenibile, tutte le Regioni Italiane (in particolare Emilia-Romagna, Veneto e Lombardia) hanno legiferato **nuove leggi urbanistiche orientate al riuso, al recupero edilizio** e alle trasformazioni urbane orientate a nuove funzioni delle città-territorio.

Ad esempio, in Emilia-Romagna, con la nuova Legge Regionale n. 24 recante Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio, ha voluto introdurre un nuovo approccio di pianificazione volto a favorire la nuova stagione della **"rigenerazione urbana"** e quindi rivolta alla riutilizzazione di "contenitori" edilizi ormai obsoleti e inadeguati ai nuovi bisogni della città.

In questo senso l'Amministrazione Comunale del **Comune di Castel San Pietro Terme** ha già avviato, con la **"VALSAT della VARIANTE normativa al vigente regolamenti urbanistico edilizio (RUE)"**, una prima verifica delle potenzialità di riorganizzazione edilizia con particolare riguardo al centro storico.

In ottica di estensione di tale percorso vengono di seguito analizzati, in chiave acustica, anche i **fronti strada della via Emilia**, in attraversamento sia del Capoluogo di Comune, che della frazione di Osteria Grande, e della provinciale San Carlo, assi viari, il primo, di attraversamento urbano ed il secondo, di connessione con la grande rete (A14).

Questo, in ottica di rendere possibile, attraverso la predisposizione di norme ad hoc, il miglioramento qualitativo e funzionale del tessuto urbano fronte strada, da attuarsi attraverso il **"rinnovamento" degli attuali edifici**. Tale rinnovamento avrà infatti come immediata conseguenza una qualità edilizia decisamente superiore rispetto al passato, e quindi una **maggiore capacità di "autoprotezione", sotto il profilo acustico, dei nuovi edifici**, di cui le norme devono tenere necessariamente conto.

A fronte di tali premesse, si è considerata quindi l'opportunità di procedere nel **parziale aggiornamento della Zonizzazione Acustica comunale**, limitatamente ai soli ambiti di intervento fronte strada.

Questo aggiornamento si configura in particolare come una prima anticipazione della necessaria revisione globale dello strumento, da attuarsi in scala comunale e legata all'imminente fase di **stesura del futuro PUG**, in recepimento della variata disciplina urbanistica regionale (LEGGE REGIONALE 21 DICEMBRE 2017, N.24 "DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO").

**L'obiettivo del presente aggiornamento ha dunque avuto l'obiettivo di introdurre delle norme acustiche più adeguate alle nuove trasformazioni di rigenerazione urbana.**

**Operativamente** si è proceduto nel riclassificare le porzioni territoriali di interesse, atualizzandone le assegnazioni in funzione del reale uso dei luoghi e delle caratteristiche della rete viaria coinvolta, oltre ad introdurre un testo normativo ad esse dedicata, ai fini del relativo recupero.

## 2. LE ATTUALI ASSEGNAZIONI DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA

La classificazione vigente è stata prodotta assegnando le classi previste dalla Legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95 e norme discendenti, fra cui, in particolare:

- Legge Regionale 9 maggio 2001, n. 15 "Disposizioni in materia di inquinamento acustico";
- Delibera di Giunta Regionale n. 2053/01 "Criteri e condizioni per la classificazione del territorio".

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 59 del 13.5.2016 il comune di Castel San Pietro Terme, in unione con gli altri comuni dell'Associazione del Nuovo Circondario Imolese, ha portato in approvazione PSC e RUE e contestualmente ad essi anche la vigente stesura di Classificazione Acustica, inizialmente andata in adozione con Delibera di Consiglio Comunale n. 72 del 01/08/2013.

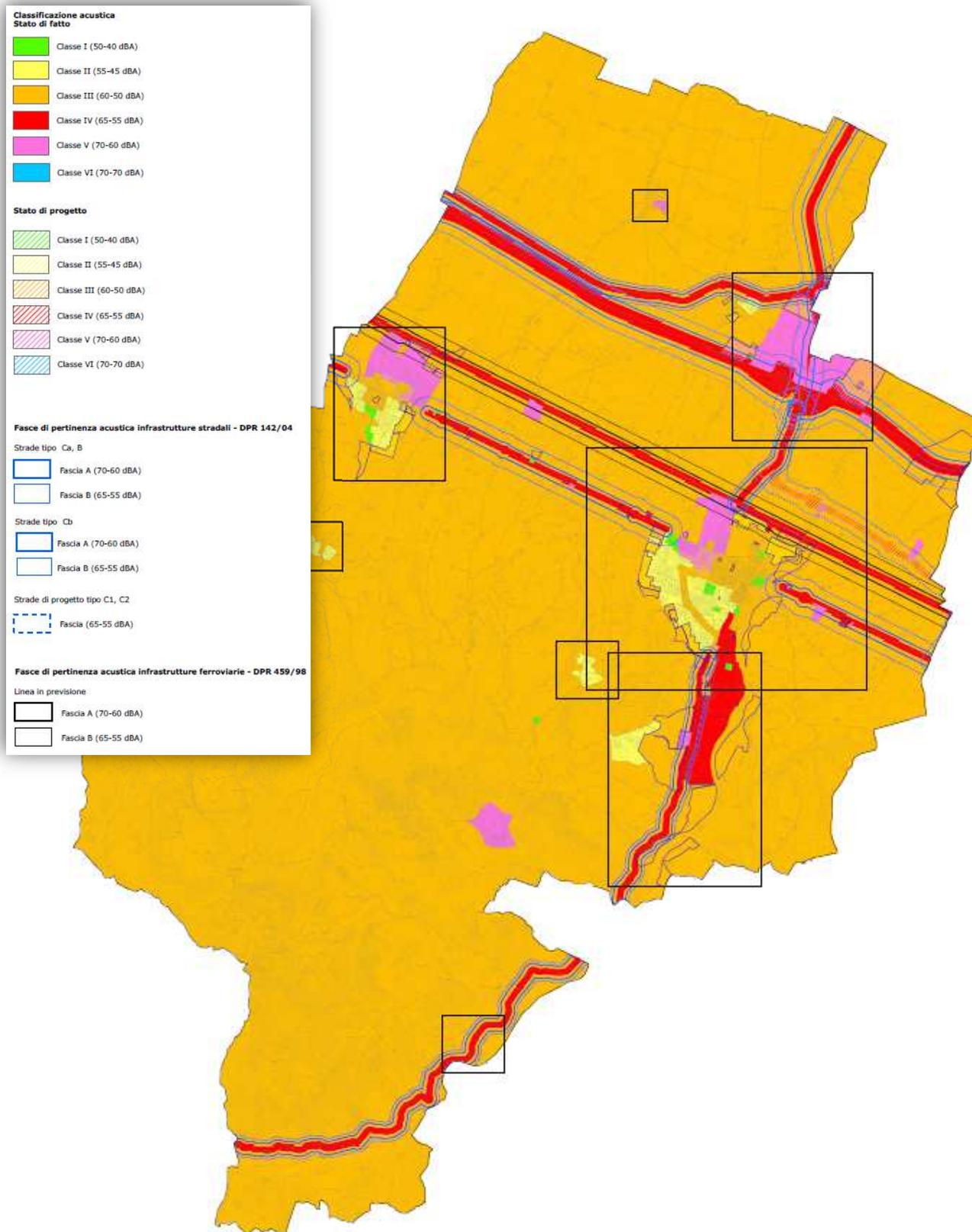
La Zonizzazione Acustica comunale è stata redatta in ottemperanza alla DGR 2053/2001.

La metodologia seguita si è basata sulla conoscenza della base territoriale elementare (per uso e/o sezione di censimento) e sviluppata su base cartografica, sui dati di RUE/PSC, anagrafe, banche dati comunali e su conoscenza diretta del territorio. Tale fase conoscitiva preliminare ha permesso la successiva aggregazione di porzioni di territorio omogenee ovvero l'Unità Territoriale Omogenea (U.T.O.), per l'assegnazione diretta delle classi I, V e VI ed della IV per alcuni casi particolari, nonché per l'attribuzione delle classi II, III e IV, in base al metodo di calcolo indicato in DGR. La classificazione acustica delle infrastrutture di trasporto ha preso spunto dalla classificazione stradale del RUE/PSC, per l'individuazione delle fasce di pertinenza acustica infrastrutturale ai sensi del DPR 142/04.

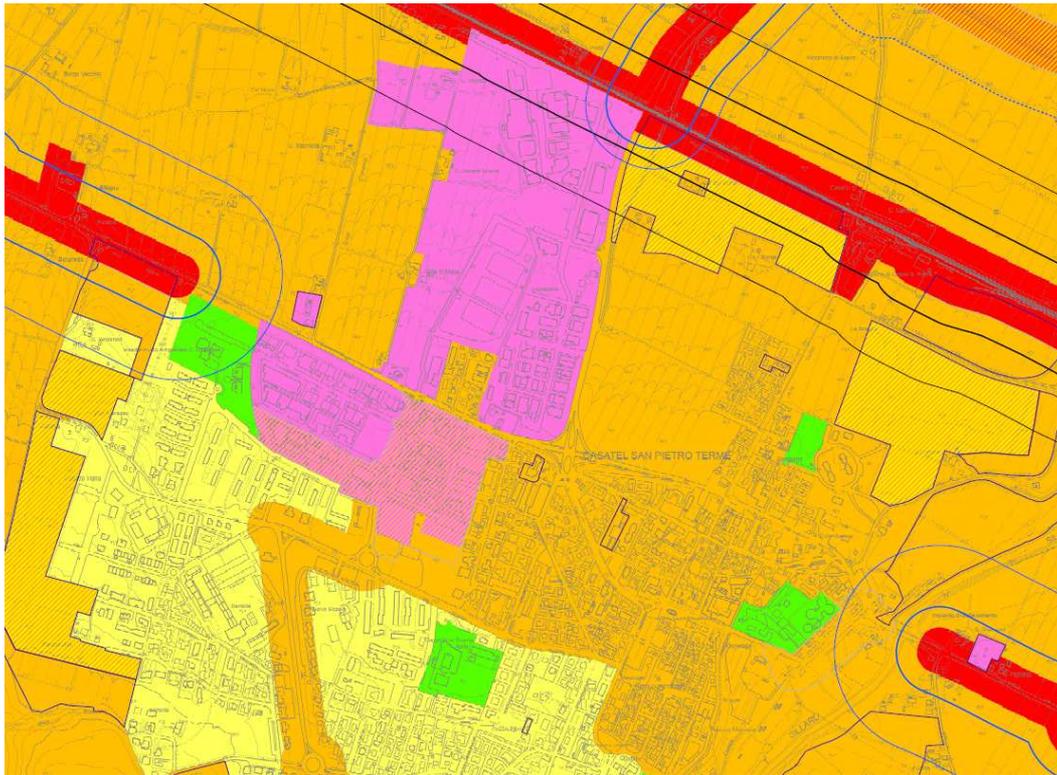
Quello vigente è però uno strumento oggi non più completamente rappresentativo dell'effettivo uso dei luoghi, considerato il tempo intercorso dalle iniziali fasi di analisi del territorio (antecedenti il 2013) che hanno portato alla stesura andata in approvazione. Ulteriormente, detto strumento non poteva tener conto dei nuovi indirizzi urbanistici della LR 24/2017, volti alla riduzione del consumo di suolo e quindi alla riqualificazione del tessuto urbano esistente, non prevedendo, nelle relative NTA, un articolato di dettaglio in quanto a tale tipologia di interventi, inevitabilmente relativi ad ambiti territoriali parte dell'urbanizzato e spesso acusticamente critici, oltre che localizzati in contesti entro cui non sono sempre possibili interventi mitigativi diretti alle sorgenti.

Per questi motivi, si è ritenuto necessario anticipare la presente proposta di Variante, a supporto del percorso che porterà poi alla redazione del PUG e del globale aggiornamento della Zonizzazione Acustica.

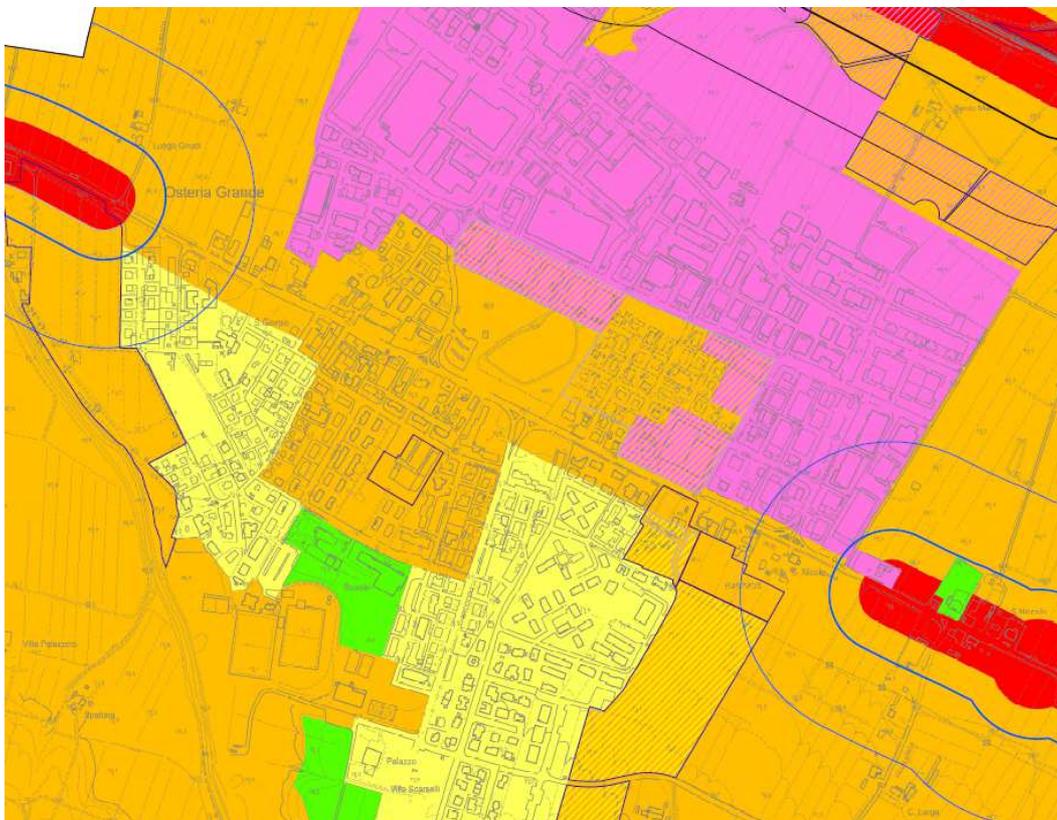
Vediamo dunque, innanzi tutto, quali siano le assegnazioni attuali e quali motivazioni, per quanto deducibile dalla lettura della relazione di accompagnamento alla zonizzazione, avessero portato alla vigente stesura.



Zonizzazione Acustica Comunale vigente, per il Comune di Castel San Pietro Terme



Zoom su via Emilia e provinciale San Carlo, in area CAPOLUOGO



Zoom su via Emilia, in area OSTERIA

## 2.1. LETTURA COMMENTATA DELL'ATTUALE CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE, A FINI ACUSTICI

Con particolare riferimento alle situazioni fronte strada per cui si intende procedere attraverso un globale processo di riqualificazione edilizio/urbanistica e quindi di contestuale riclassificazione, riportiamo di seguito il testo della relazione di accompagnamento alla zonizzazione vigente, ove si riferisce la metodica di classificazione applicata alle fasce di prospicienza stradale.

*“La Delibera prevede che venga condotta una gerarchizzazione della rete stradale sulla base della classificazione di cui all’art. 2 del D.Lgs. 30/04/1992 n. 285 (Nuovo codice della Strada) e definisce i criteri per l’individuazione e la classificazione delle fasce prospicienti. ...*

*L’attribuzione della classe acustica per tali aree si attiene ai seguenti criteri:*

- *appartengono alla classe IV le aree prospicienti le strade primarie e di scorrimento quali ad esempio tronchi terminali o passanti di autostrade, le tangenziali e le strade di penetrazione e di attraversamento, strade di grande comunicazione atte prevalentemente a raccogliere e distribuire il traffico di scambio fra il territorio urbano ed extraurbano, categorie riconducibili, agli attuali tipi A, B, C e D del comma 2, art. 2 D. Lgs. n. 285/92;*
- *appartengono alla classe III le aree prospicienti le strade di quartiere, quali ad esempio: strade di scorrimento tra i quartieri, ovvero comprese solo in specifici settori dell’area urbana, categorie riconducibili agli attuali tipi E ed F del comma 2, art. 2 D. Lgs. n. 285/92;*
- *appartengono alla classe II le aree prospicienti le strade locali, quali ad esempio: strade interne di quartiere, adibite a traffico locale, categorie riconducibili agli attuali tipi E ed F del comma 2, art. 2 D. Lgs. n. 285/92.*

*Qualora le reali condizioni di esercizio presentino elementi di criticità rispetto alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, queste potranno essere eventualmente assunte ai fini della classificazione acustica delle aree prospicienti.*

*Le aree prospicienti le strade vengono quindi classificate ed estese secondo i seguenti criteri:*

### *1) Aree prospicienti strade interne al centro abitato*

- a) se le aree appartengono a classi acustiche inferiori rispetto a quella delle UTO attraversate, esse assumono la classe acustica corrispondente a quella delle UTO;*
- b) se le aree appartengono a classi acustiche superiori rispetto alla UTO attraversata, mantengono la propria classificazione.*

*Dette aree hanno un’ampiezza tale da ricomprendere il primo fronte edificato purché questo si trovi ad una distanza non superiore a 50 m.*

*...”*

Ed ulteriormente:

*“Per quanto riguarda le strade, la Delibera Regionale suggerisce di classificare la rete viaria sulla base di quanto previsto dal D.lgs. 30/04/1992 (Nuovo Codice della Strada) che, in particolare all’art.2, prevede una classificazione delle strade in sei categorie sulla base delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali o in coerenza con quanto previsto dal PUT comunale.*

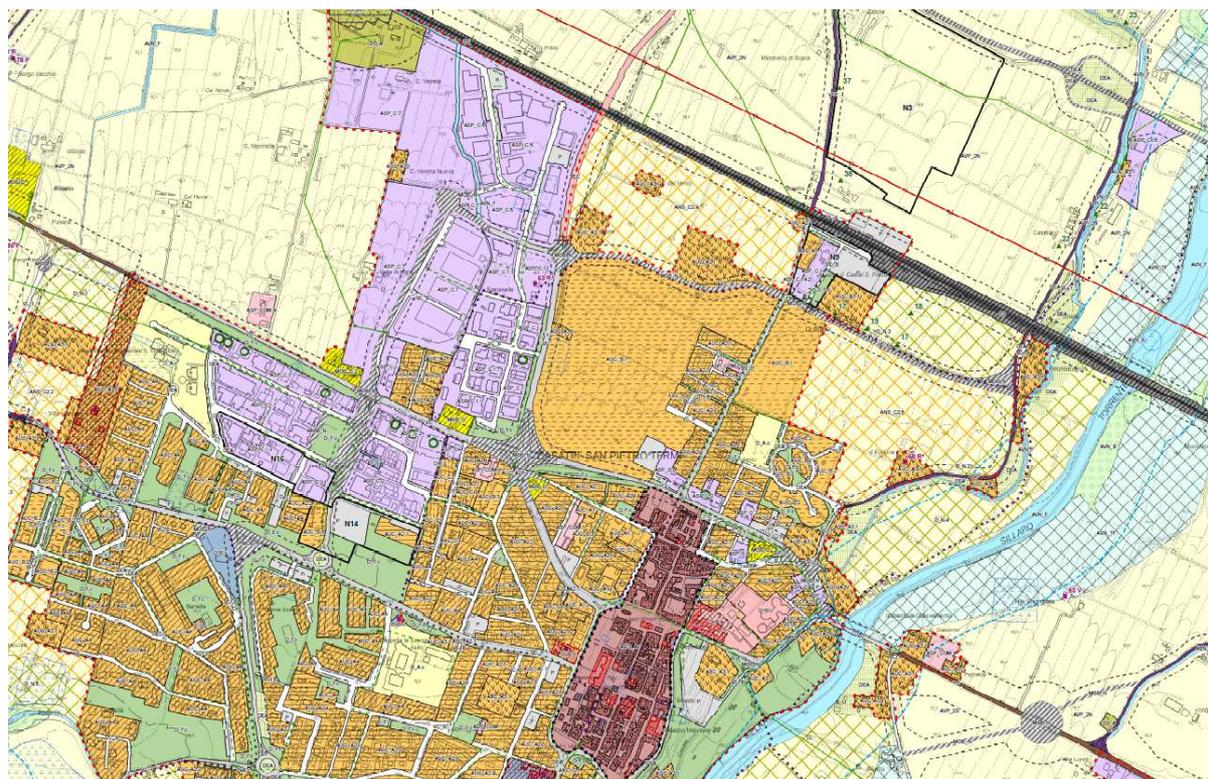
In particolare appartengono alla IV classe le strade primarie e di scorrimento (tangenziali, strade di penetrazione e attraversamento, strade di grande comunicazione atte prevalentemente a raccogliere e distribuire il traffico di scambio fra il territorio urbano ed extraurbano) riconducibili alle classi A, B, C e D del comma 2 art. 2 del D.Lgs. sopra citato.

Alla III classe le strade di scorrimento interquartiere riconducibili ai tipi E ed F sempre con riferimento al Nuovo Codice della Strada. Infine fanno parte della II classe le strade interne di quartiere, adibite al traffico locale (tipi E ed F del già citato decreto).

L'attribuzione della classe acustica alla rete stradale e delle fasce di pertinenza (definite dalla DGR) è stata effettuata, coerentemente a quanto previsto dalla DGR, sulla base della classificazione delle strade del RUE.

Analogamente, anche per l'ampiezza delle relative fasce si è fatto riferimento alla DGR. In particolare sono state considerate in IV classe le strade di tipo A (Autostrada) con una fascia 80 m, di tipo B con un fascia di 60 m, di tipo C con una fascia 50 m le strade classificate dal RUE come: grande rete della viabilità di interesse nazionale e regionale e, rete di base di interesse regionale, viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e viabilità extraurbana di rilievo intercomunale."

La classificazione stradale discende quindi dalle assegnazioni di RUE, che per i due assi in indagine riferisce quanto sotto illustrato su base grafica.



#### INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' (RUE NTA Tomo III)

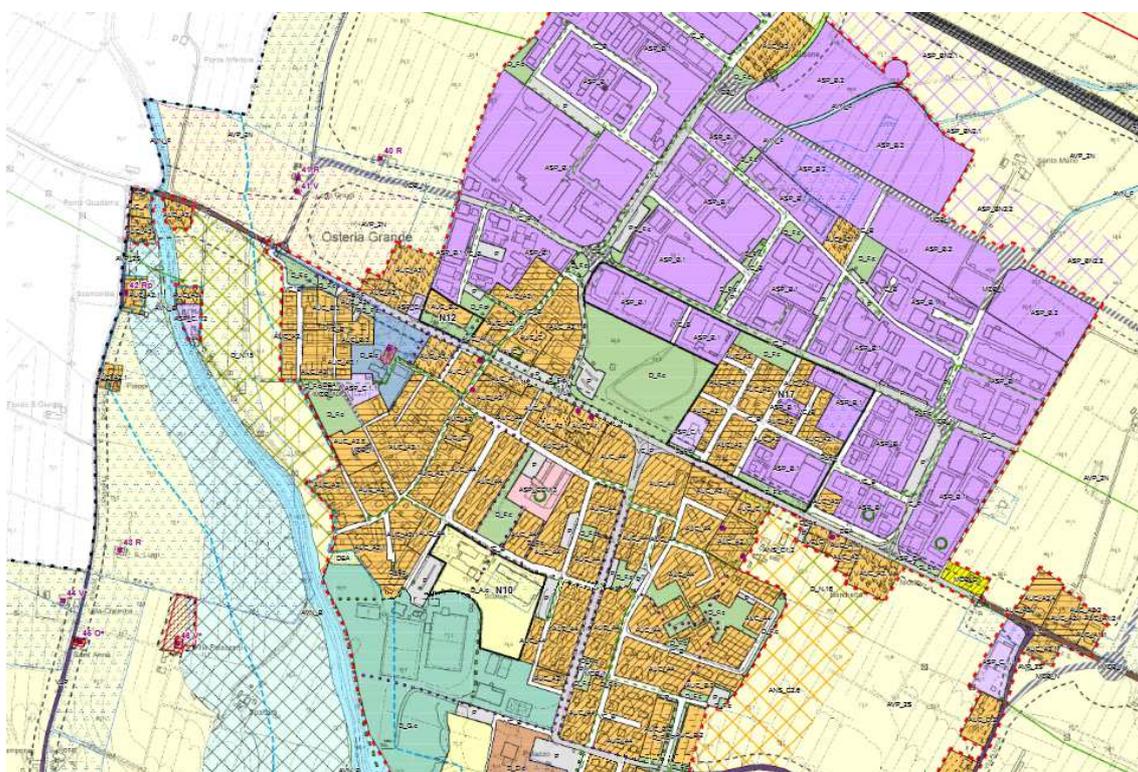
VR - Rete di base di interesse regionale - tratti esistenti o da potenziare (art. 10.1.2)

VU - Strade urbane principali di penetrazione e distribuzione - tratti esistenti (art. 10.1.2)

Stralcio tavola di RUE per l'abitato del capoluogo e relativo stralcio di legenda

## Attraversamento urbano del capoluogo:

- via Emilia e provinciale San Carlo in esterno all'abitato. Assegnazione alla VR, "Rete di base di interesse regionale – tratti esistenti o da potenziare". In classificazione acustica viene assegnata la IV classe, coerentemente con quanto indicato in termini metodologici nella relativa relazione di accompagnamento;
- via Emilia e provinciale San Carlo internamente all'abitato. Assegnazione alla VU, "Strade urbane principali di penetrazione e distribuzione". In classificazione acustica viene indicata un'assegnazione alla classe III, ritenuta non coerente con la descrizione tipologica di RUE, che avrebbe dovuto portare, al contrario, all'assegnazione della IV classe, considerato che tali assi svolgono sul territorio la funzione di "strade di grande comunicazione atte prevalentemente a raccogliere e distribuire il traffico di scambio fra il territorio urbano ed extraurbano".

**INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' (RUE NTA Tomo III)**

 VR - Rete di base di interesse regionale - tratti esistenti o da potenziare (art. 10.1.2)

 VU - Strade urbane principali di penetrazione e distribuzione - tratti esistenti (art. 10.1.2)

Stralcio tavola di RUE per l'abitato di Osteria e relativo stralcio di legenda

## Attraversamento urbano ad Osteria Grande:

- via Emilia in esterno all'abitato. Assegnazione alla VR, "Rete di base di interesse regionale – tratti esistenti o da potenziare". In classificazione acustica viene assegnata la IV classe, coerentemente con quanto indicato in termini metodologici nella relativa relazione di accompagnamento;

- via Emilia internamente all'abitato. Assegnazione alla VU, "Strade urbane principali di penetrazione e distribuzione". In classificazione acustica viene indicata un'assegnazione alla classe III, ritenuta non coerente con la descrizione tipologica di RUE, che avrebbe dovuto portare, al contrario, all'assegnazione della IV classe, considerato che tale asse svolge sul territorio la funzione di "strade di grande comunicazione atte prevalentemente a raccogliere e distribuire il traffico di scambio fra il territorio urbano ed extraurbano".

Detta valenza territoriale viene ratificata anche in seno al POC 2017-22, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 21/03/2019 ed in vigore dal 17/4/2019.

Leggendo il "Documento programmatico della Qualità Urbana" di POC (elab. B) possiamo infatti trovare conferma in quanto alla funzione svolta da questi assi sul territorio:

*"... disamina del sistema mobilità nei principali centri urbani del comprensorio territoriale di C.S.P.T., che sono rispettivamente il Capoluogo e la frazione di Osteria Grande, la cui analisi dovrà effettuarsi secondo i criteri di seguito indicati, con richiamo alla classificazione già proposta nel PGTU 2008, successivamente integrata ed aggiornata sulla scorta di quanto previsto nelle tavole delle opere pubbliche 1.a e 1.b del POC 2018-2023:*

- *il sistema viario del CAPOLUOGO risulta essere composto da reti stradali a diversa gerarchia e reciprocamente interconnesse a diversi livelli funzionali; si riconoscono innanzitutto la direttrice Est-Ovest SS9 "Via Emilia", la direttrice Nord SP19 "San Carlo" e la direttrice Sud SP21 "Sillaro", con il ruolo di vere e proprie dorsali primarie di scorrimento, sulle quali si incardina la rete principale a servizio del centro abitato.*

*La rete principale, in subordine gerarchico alla viabilità primaria, è invece rappresentata dall'itinerario di circonvallazione al centro abitato, definito dalla simultanea connessione di tratti stradali relativi alle Vie Torricelli, Scania, Moro, Viara, Vittorio Veneto, Carducci ed Oriani, le quali concorrono nel definire un semianello esterno all'abitato, con origine e termine in corrispondenza della SS9; Tale circonvallazione ha pertanto una duplice valenza: svolge prima di tutto la funzione di raccordo della viabilità collinare a Sud del Capoluogo, rappresentata dagli assi Via Tanari, SP21 "Sillaro" e Viale delle Terme, con la viabilità di pianura a Nord del Capoluogo, composta dalle dorsali SS9 "Via Emilia", SP19 "San Carlo" e dalla Via Gramsci, quest'ultima con funzione di collegamento alla stazione ferroviaria.*

*Inoltre, la circonvallazione, tenuto anche conto della direttrice Est-Ovest "Via Emilia", è altresì al servizio del traffico in penetrazione al Capoluogo, mediante le dorsali di quartiere Via Scania, Via Marconi, Via Roma e Piazza dei Martiri, a captazione e distribuzione dei diversi flussi veicolari in movimento da/per le strade urbane locali di destinazione;*

- *la frazione di OSTERIA GRANDE è invece collegata alla viabilità territoriale mediante l'asse di scorrimento della SS9 "Via Emilia", da cui dipartono le strade di quartiere Vie Calabria e Lombardia (a Nord), mentre a Sud si ha la Via Broccoli.*

*Allo stato attuale - 2017 - le espansioni del tessuto urbano, già realizzate o in corso di progettazione, richiedono un aggiornamento della classificazione della rete viaria, che pur non modificando nella sostanza l'assetto generale indicato nel PGTU 2008, ne determinano una ridefinizione in rapporto al modificarsi sia del contesto urbano che del quadro della mobilità, nonché tenuto anche conto delle opere infrastrutturali in previsione di realizzazione inserite nel POC 2018-2023.*

RETE PRIMARIA – Nello specifico, il sistema primario delle strade urbane che sono al servizio del traffico in attraversamento al comparto territoriale in esame, con funzione anche di selezione ed eventuale trasferimento del traffico in transito verso le arterie principali che alimentano il tessuto urbano, si compone attualmente, nel Capoluogo, dell'asse Est-Ovest SS9 "Via Emilia", nonché degli assi Nord SP19 "San Carlo" e Sud SP21 "Sillaro"; Gli assi Nord e Sud facevano parte del più ampio asse Nord-Sud di cui al PGTU 2008 (Vie Cova, Torricelli, Moro e Viara) e sono stati successivamente individuati come entità distinti per effetto dello stralcio di Via Torricelli, Via Moro e del tratto urbano di Via Viara, cui viene demandato il ruolo funzionale di strade principali di scorrimento, andando così a costituire parte della connessione interquartieri.

Anche nella frazione di Osteria Grande il sistema primario delle strade urbane di scorrimento è formato dal tratto urbano dell'asse Est-Ovest SS9 "Via Emilia" e dal tratto urbano della SP "San Giovanni" denominato Via Calabria, che si sviluppa dalla SS9 "Via Emilia" in direzione Nord fino all'intersezione con gli Stradelli Guelfi.

Pertanto, in entrambi i centri, quindi, il trasferimento del traffico dal territorio all'interno avviene mediante il tratto viario urbano della SS9 "Via Emilia" ed uno o più segmenti ad esso perpendicolari.

... “

Coerentemente dunque con la funzione svolta da detti due assi viari sul territorio, ed in ottemperanza agli indirizzi della DGR 2053, la classe IV indicata per le fasce di prospicenza in ambito extraurbano, attraverso la presente proposta di riclassificazione, viene estesa anche ai tratti in attraversamento urbano dell'infrastruttura.

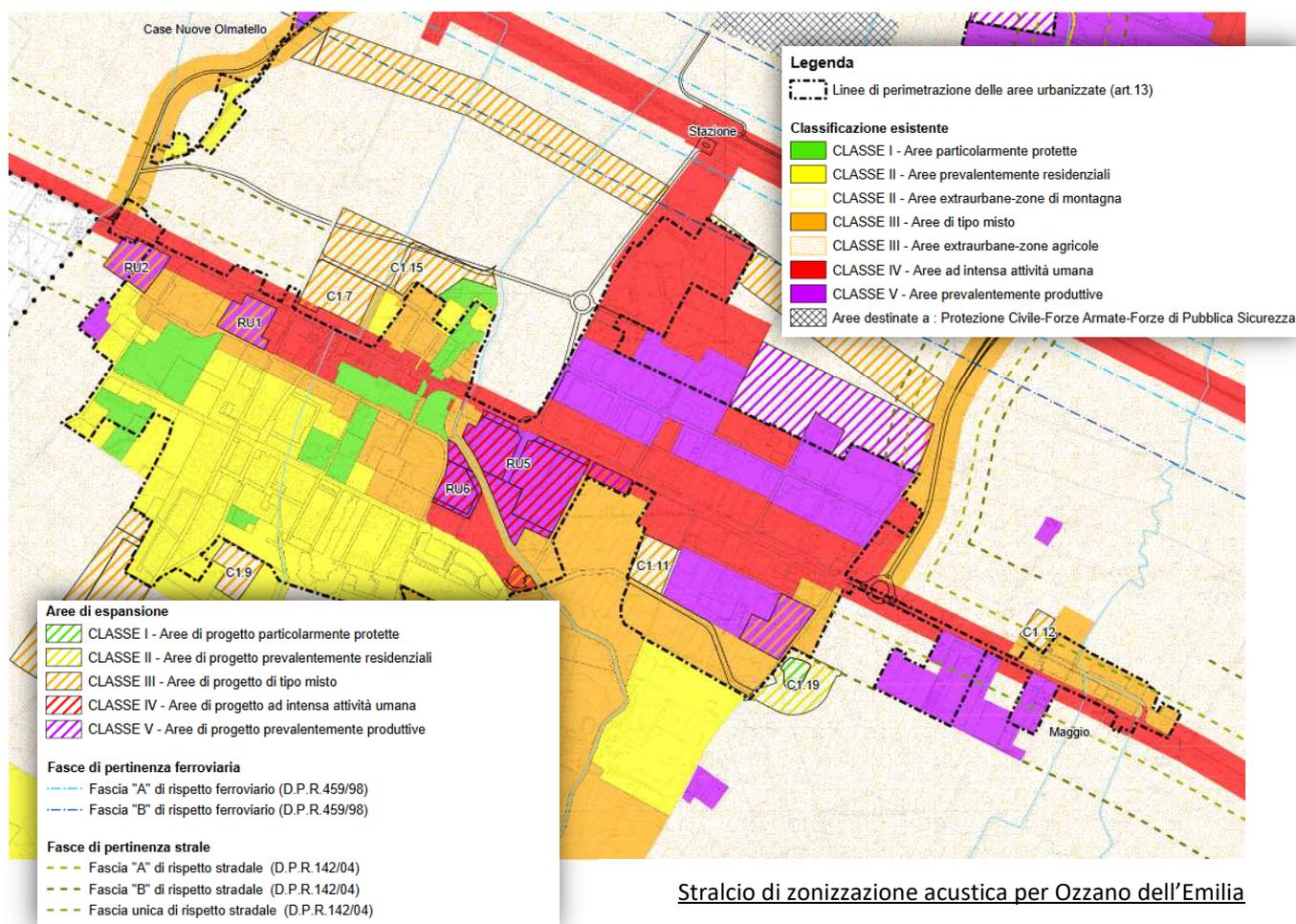
Questo, confermando la funzione di detti assi sul territorio, oltre che attraverso la lettura degli strumenti urbanistici che ne forniscono la caratterizzazione funzionale, anche attraverso il confronto con comuni contermini e la recente acquisizione di monitoraggi acustici fronte strada, di cui si riportano di seguito le risultanze.

#### 2.1.1. Confronto con comuni contermini

A verifica di coerenza della proposta di riclassificazione su anticipata, si sono verificate le assegnazioni di Zonizzazione Acustica, in particolare per la via Emilia, anche presso i comuni contermini ed in particolare ad Ozzano Emilia, dove detto asse, a differenza di Imola dove è presente un sistema di circonvallazioni sia interna che esterna all'abitato, si sviluppa come a Castel San Pietro, attraversando il centro urbano.

Ad Ozzano dell'Emilia la via Emilia svolge come a Castel San Pietro il ruolo di asse primario di attraversamento e possiamo verificarne l'assegnazione alla IV classe, come sotto riportato.

Troviamo quindi coerenza, in termini di assegnazioni di classe, per la presente proposta di riclassificazione.

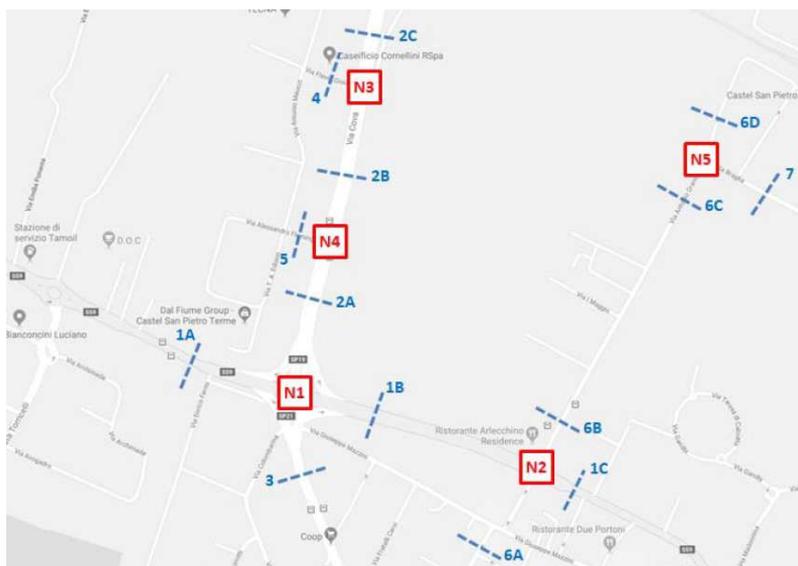


Stralcio di zonizzazione acustica per Ozzano dell'Emilia

### 2.1.2. Caratterizzazione quantitativa degli assi stradali in indagine (volumi di traffico e livelli sonori di bordo strada)

Oltre che in riferimento alla classificazione funzionale della rete, possiamo ulteriormente verificare la rilevanza territoriale degli assi viari in oggetto di proposta di riclassificazione, prendendo in esame i volumi di traffico che oggi li caratterizzano, oltre che i correlati livelli sonori di bordo strada.

A questo proposito, illustriamo di seguito la descrizione numerica dei volumi di traffico oggi circolanti sulla rete, in corrispondenza dell'intersezione fra via Emilia e provinciale S.Carlo, elementi tratti dallo studio viabilistico prodotto di recente, a corredo della proposta di urbanizzazione del comparto di espansione "Il Borgo", posto in fregio sia alla via Emilia che alla via S.Carlo (studio prodotto nel 2019 a firma dello studio Galileo Ingegneria).



FLUSSI ATTUALI													
		THP AM (08:00-09:00)				THP PM (17:30-18:30)				TGM			
		LEGGERI	PESANTI	TOTALI	EQUIV.	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	EQUIV.	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	EQUIV.
1A	VIA EMILIA (direz. Ovest)	761	45	806	851	869	14	883	897	23170	1090	24260	25350
	VIA EMILIA (direz. Est)	837	30	867	897	922	16	938	954				
1B	VIA EMILIA (direz. Ovest)	1052	37	1089	1126	721	12	733	745	23445	970	24415	25385
	VIA EMILIA (direz. Est)	565	30	595	625	797	16	813	829				
1C	VIA EMILIA (direz. Ovest)	924	40	964	1004	641	8	649	657	22330	1030	23360	24390
	VIA EMILIA (direz. Est)	616	31	647	678	871	12	883	895				
2A	VIA COVA (direz. Nord)	1169	39	1208	1247	629	15	644	659	22415	1095	23510	24605
	VIA COVA (direz. Sud)	589	47	636	683	1008	20	1028	1048				
2B	VIA COVA (direz. Nord)	1101	39	1140	1179	590	13	603	616	21550	1045	22595	23640
	VIA COVA (direz. Sud)	589	43	632	675	961	16	977	993				
2C	VIA COVA (direz. Nord)	1017	41	1058	1099	660	11	671	682	20540	1070	21610	22680
	VIA COVA (direz. Sud)	594	43	637	680	889	18	907	925				
3	VIA ROMA (direz. Nord)	516	11	527	538	327	1	328	329	12940	280	13220	13500
	VIA ROMA (direz. Sud)	499	11	510	521	683	4	687	691				

#### Sezioni di conteggio e volumi di traffico registrati sulla rete

In termini di TGM vediamo che la via Emilia presenta un carico medio di circa 25.000 transiti; la Provinciale S.Carlo, circa 23.000, quando l'ingresso all'abitato da via Roma è descritto secondo circa 13.500 passaggi.

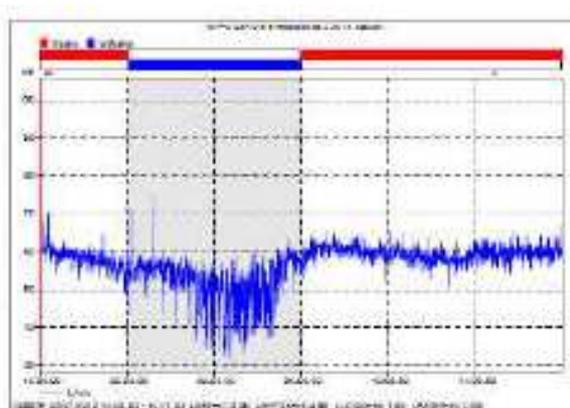
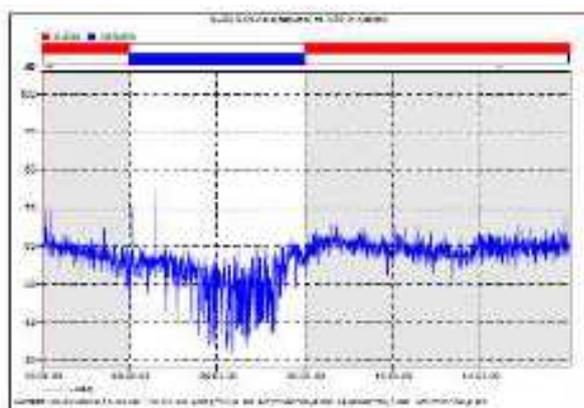
Appare dunque ulteriormente evidente l'incidenza del traffico in solo attraversamento, a definitiva validazione delle caratteristiche funzionali dei due assi in indagine.

I volumi di traffico su descritti si traducono poi in livelli sonori di bordo strada che appaiono pertanto maggiormente coerenti, ancorché non sempre indice del rispetto normativo in particolare in periodo notturno, con un'assegnazione della fascia di prospicenza stradale, caratteristici della IV classe.

Prendendo nuovamente a riferimento gli studi prodotti in accompagnamento alla proposta di urbanizzazione per il comparto "Il Borgo", vediamo quindi quali siano oggi il clima acustico di bordo strada.

Acquisizione in affaccio sulla via Emilia<sup>1</sup>, in corrispondenza dell'attraversamento urbano di Castel San Pietro, a 30m dal ciglio strada e a 4m di altezza da terra (posizione ribassata rispetto al piano strada di circa 2m): si registravano, nel 2012, 60dBA diurni e 54,6dBA notturni.

(fonte dati: studio acustico a firma AIRIS, relativo al comparto "Il Borgo")



Ulteriori acquisizioni di bordo strada, effettuate a 4m di altezza rispetto dal piano stradale, riferivano, nel 2013 ed in corrispondenza di un tratto extraurbano della via Emilia compreso fra Castel San Pietro ed Osteria, livelli di periodo diurno pari a 71,5dBA a 10m di distanza dal centro carreggiata e 68,4dBA a 20m sempre dal centro carreggiata, in una fascia oraria del periodo diurno, rappresentativa dell'intero TR.

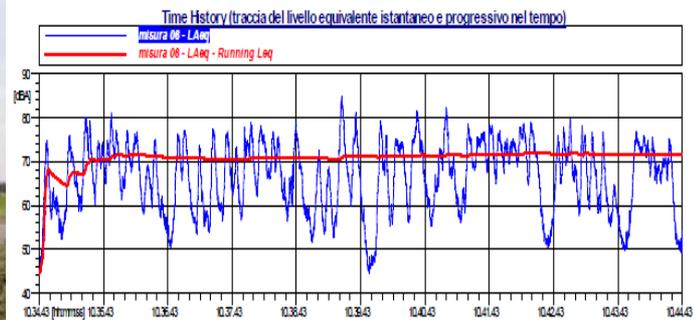
(fonte dati: studio acustico a firma Ing. Enrico Manzi, relativo all'area Vulcangas posta lungo la via Emilia, fra Castel San Pietro ed Osteria Grande, su di un tratto viario extraurbano)

<sup>1</sup> Quello descritto è un rilievo datato, riferito al 2012. Si è tuttavia potuto verificare, in base ai conteggi effettuati sulla rete da parte della Regione Emilia Romagna (portale "flussi on line"), che dal 2012 ad oggi il traffico sulla via Emilia è aumentato appena del 5% in termini di media diurna e di meno dell'1% in termini di media notturna, così da ritenere ancora attuali gli esiti del monitoraggio descritto nel testo.

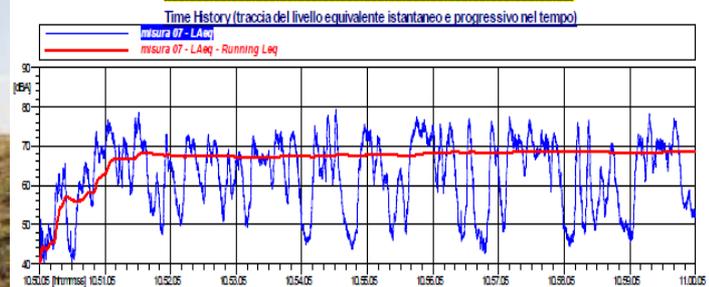
Parimenti, per la stessa motivazione, si ritengono ancora attuali anche le rilevazioni spot acquisite sempre lungo la via Emilia, ma nel tratto extraurbano compreso fra Castel San Pietro ed Osteria.



**Livello di rumore ambientale = 71.5 dBA**

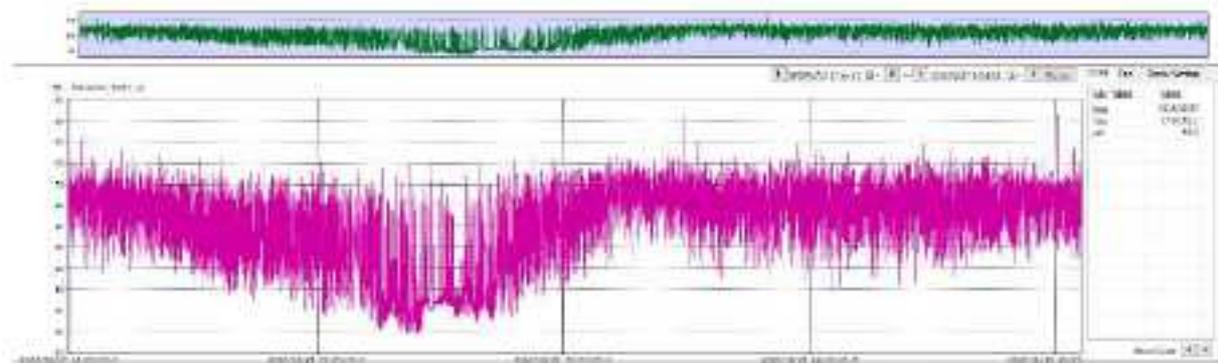


**Livello di rumore ambientale = 68.4 dBA**



Acquisizione in affaccio sulla Provinciale San Carlo, in corrispondenza dell'attraversamento urbano di Castel San Pietro, a 30m dal ciglio strada e a 6m di altezza da terra: si registravano, nel 2019, 66,7dBA diurni e 59,4dBA notturni.

(fonte dati: studio acustico a firma Ing. Franca Conti, relativo al comparto "Il Borgo" – Variante di PUA)



**Si ribadisce dunque in via definitiva la necessità di procedere alla riclassificazione della via Emilia e della Provinciale San Carlo, verso la IV classe acustica, in ragione della relativa valenza funzionale sul territorio, oltre che dell'intensità dei flussi di traffico oggi circolanti lungo tali assi, in ottemperanza agli indirizzi della DGR 2053/2001.**

### 3. LA PROPOSTA DI RICLASSIFICAZIONE

La proposta di riclassificazione su menzionata si completa attraverso una lettura d'area vasta che tiene conto delle previsioni di POC, in quanto alla rete infrastrutturale comunale, permettendo di ipotizzare, in correlazione con le previsioni di progetto di seguito descritte, il possibile futuro declassamento della rete alla classe III, così come oggi indicato in zonizzazione, ma solo a fronte di interventi infrastrutturali atti a rendere la via Emilia e la Provinciale San Carlo degli assi viari la cui valenza sia effettivamente quella di asse interquartiere e non asse di attraversamento urbano come oggi verificato sia in termini di volumi di traffico circolanti che di classificazione funzionale.

Possiamo infatti leggere, sempre dal "Documento programmatico della Qualità Urbana" di POC (elab. B), le previsioni attuative di cui si stralcia di seguito la descrizione sia testuale che grafica: dette previsioni porteranno alla realizzazione, a POC attuato, di percorsi di by-pass all'Emilia ed alla provinciale San Carlo atti ad alleggerire dal traffico gli attraversamenti urbani della "rete primaria".

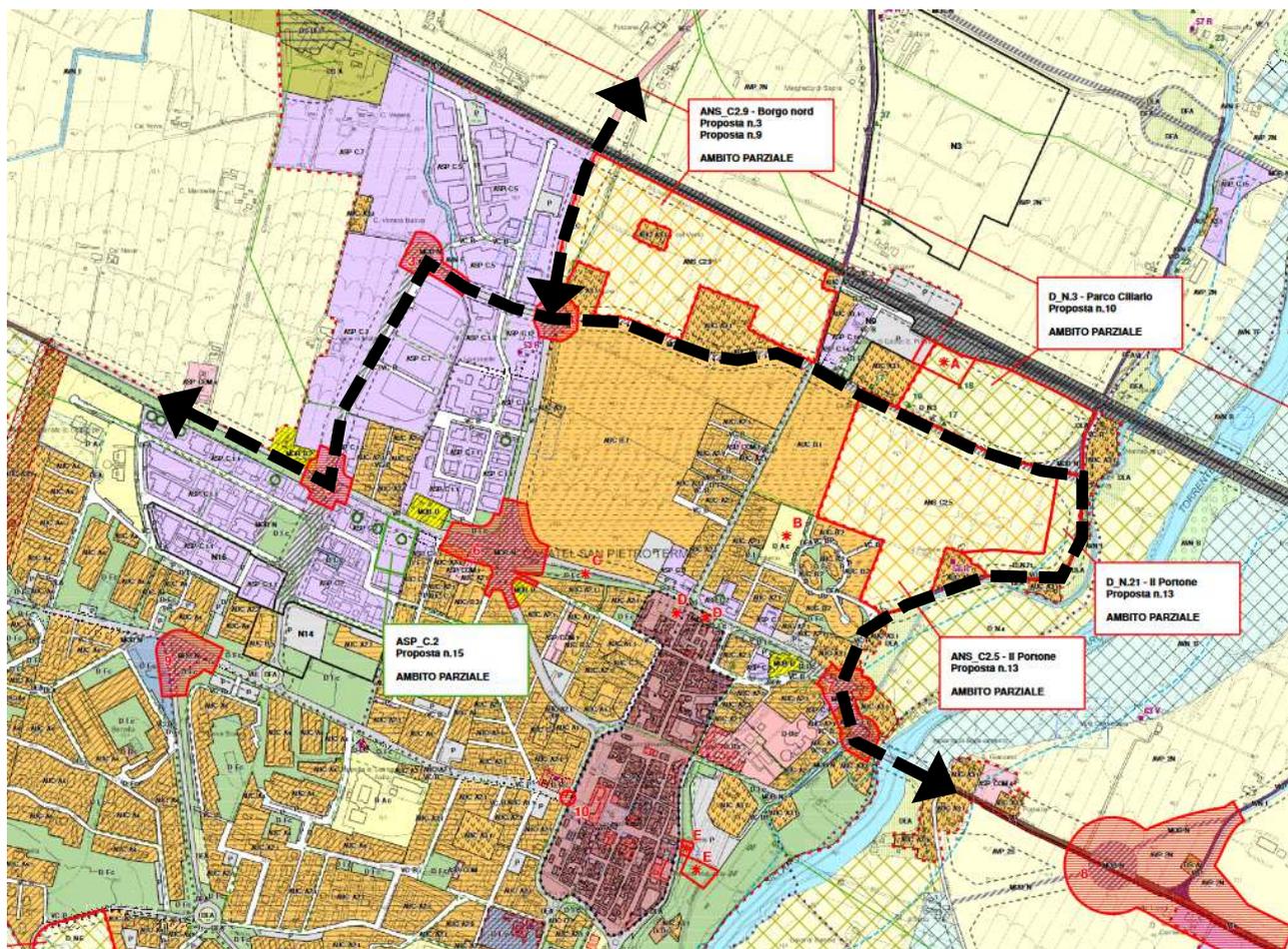
A titolo di precisazione si fa presente che il by-pass urbano per il capoluogo dipende anche dall'attuazione di alcuni comparti, oggi già parzialmente urbanizzati e/o in istruttoria per l'approvazione della proposta urbanistica di trasformazione (comparti "Valle di Malta", "il Borgo", "il Portone").

*"Per quanto concerne il sistema principale delle strade urbane, ...*

*Nella parte Ovest del Capoluogo si prevede altresì la riqualificazione con rotatoria dell'intersezione esistente tra l'asse primario Est-Ovest SS9 "Via Emilia" e la suddetta arteria di circonvallazione al centro abitato, con anche la realizzazione a Nord della statale di una nuova bretella nell'ambito dell'intervento di urbanizzazione del comparto PPIP "Valle di Malta", la quale collegandosi alla SC "Via Gioia" svolgerà una funzione primaria a servizio del traffico in transito da/per SP19 "San Carlo" a/da SS9 "Via Emilia" o interquartieri, nonché di distribuzione dei flussi veicolari con destinazione presso l'indotto industriale e commerciale previsto nella citata nuova lottizzazione.*

*La nuova bretella "Valle di Malta" dovrà pertanto intendersi come il prolungamento dell'interquartieri a Nord della SS9, come percorso alternativo a connessione della statale "Emilia" con la provinciale "San Carlo", anche al fine di contribuire allo scarico dei flussi in approccio all'intersezione tra le citate strade e la SC "Via Roma", che sono in movimento per raggiungere la viabilità collinare del Capoluogo o la statale "Emilia" in direzione Bologna.*

*..."*

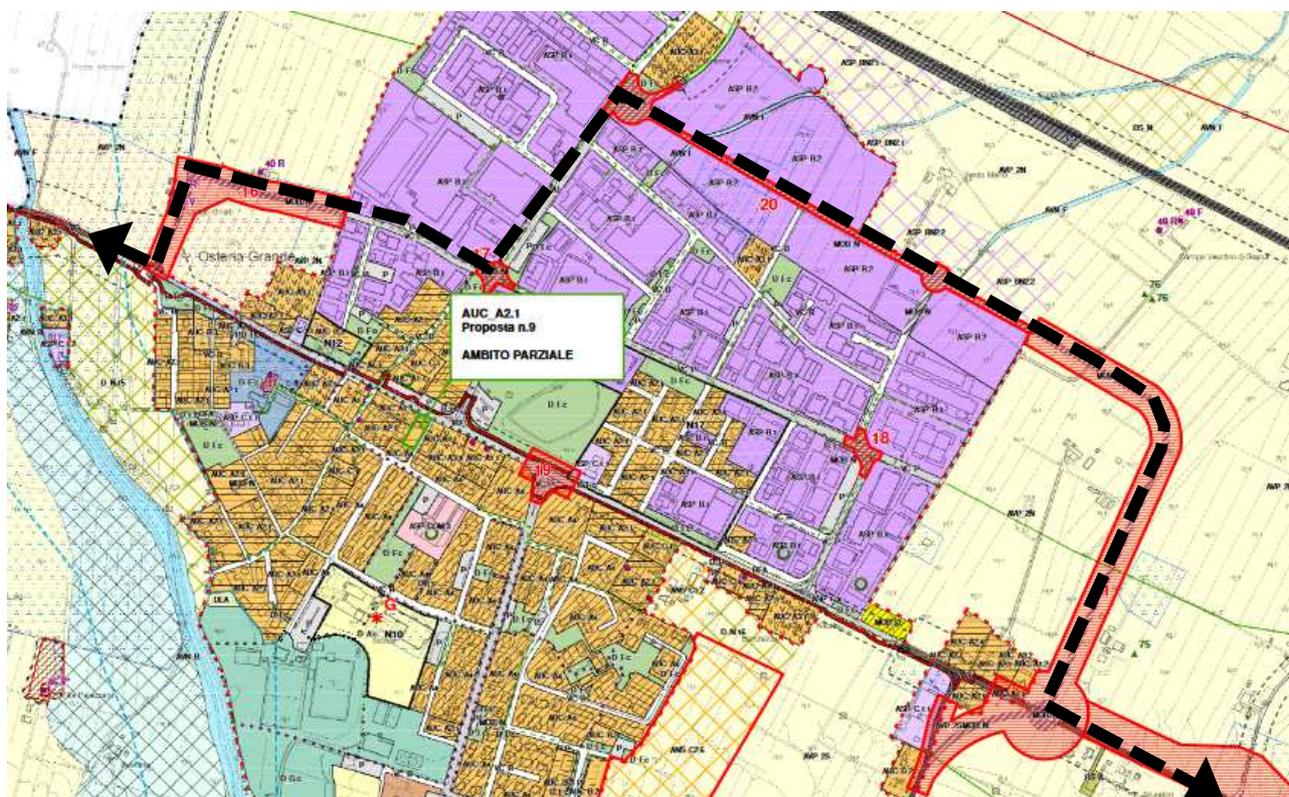


Individuazione percorsi di bypass all'attraversamento urbano di Emilia e San Carlo

“Presso la frazione di Osteria Grande, si riscontra invece la presenza di un asse primario al confine Sud-Est del centro abitato, il quale consiste nella traversa di Via Magnani, che figura a connessione della SC “Via Villalunga” con la strada di quartiere “Via Broccoli”, entrambe con origine sulla Via Emilia.

Nella parte Nord, esterna al centro abitato, è inoltre in previsione di realizzazione, secondo il POC 2018-2023, una serie di interventi infrastrutturali, che vengono di seguito elencati, atti a definire un vero e proprio asse interquartiere che si pone al servizio della zona industriale già esistente, nonché per quella di nuova realizzazione:

- - nuova bretella Nord-Ovest (opera 16) esterna al centro abitato, costituita dal prolungamento della SC “Via Abruzzo” fino all’innesto con la SC “Via Pilastrino” e successivo potenziamento del tratto di “Via Pilastrino” compreso tra il nuovo innesto e l’intersezione con la “Via Emilia”, per far fronte ai maggiori flussi in attraversamento;
- - nuovo asse Nord, parallelo alla Via Emilia (opera 20) e facente parte della viabilità del nuovo comparto industriale “San Giovanni”, con origine ad Ovest dalla SP “San Giovanni” e termine ad Est, in corrispondenza della connessione con la bretella Est di nuova realizzazione in immissione alla Via Emilia; rientrando altresì nella presente opera la nuova rotatoria di Via “San Giovanni” e quella in intersezione con la strada locale Via Umbria;
- - nuova bretella Est (opera 21) esterna al centro abitato e configurata ad L, a prolungamento dell’asse Nord di cui al punto precedente, con innesto sulla Via Emilia in corrispondenza di una rotatoria di nuova realizzazione, dalla quale diparte il ramo Sud di raccordo con la SC “Via Villalunga”.



Individuazione percorso di bypass all’attraversamento urbano della via Emilia

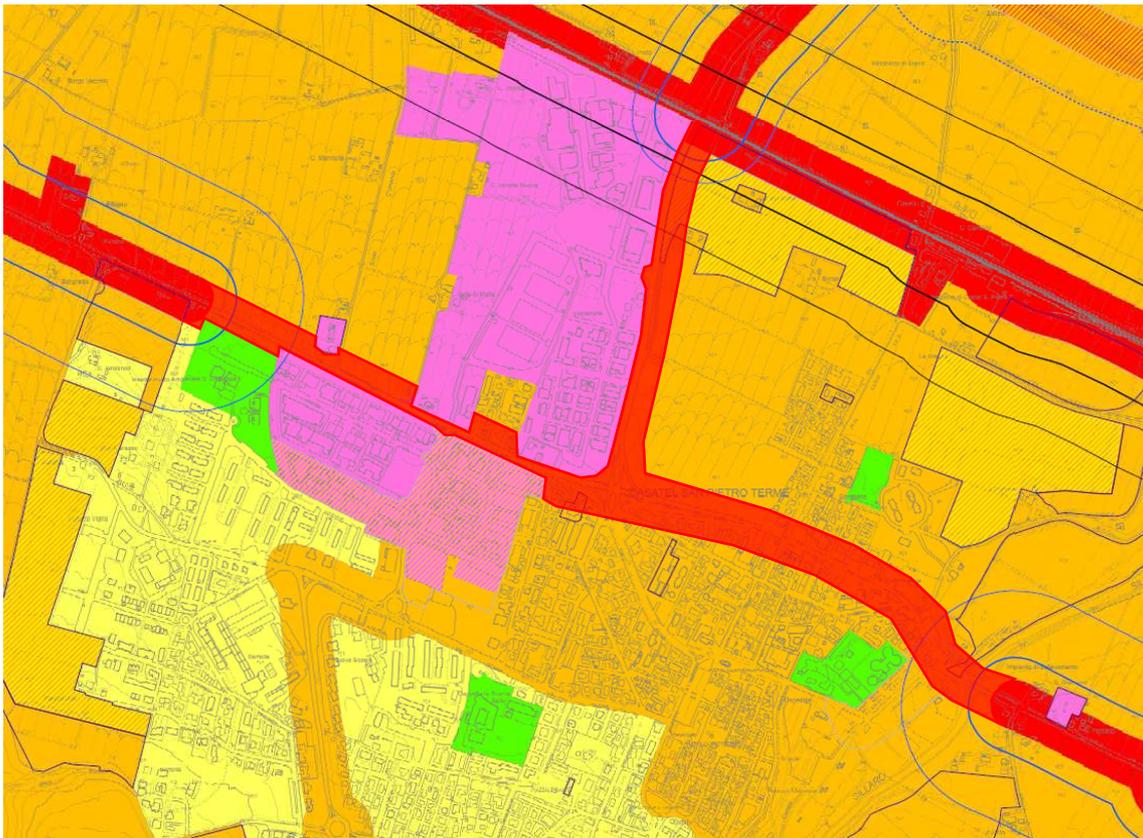
Le previsioni di POC sono pertanto coerenti con quanto avanzato in termini di proposta di riclassificazione: preso atto della valenza di via Emilia e provinciale San Carlo, in quanto parte della rete primaria, le relative fasce di prospicienza verranno assegnate alla IV classe acustica.

Questo, in attesa dell'attuazione di POC e piani attuativi contermini, fino alla definizione ed alla messa in esercizio dei percorsi di by-pass precedentemente menzionati.

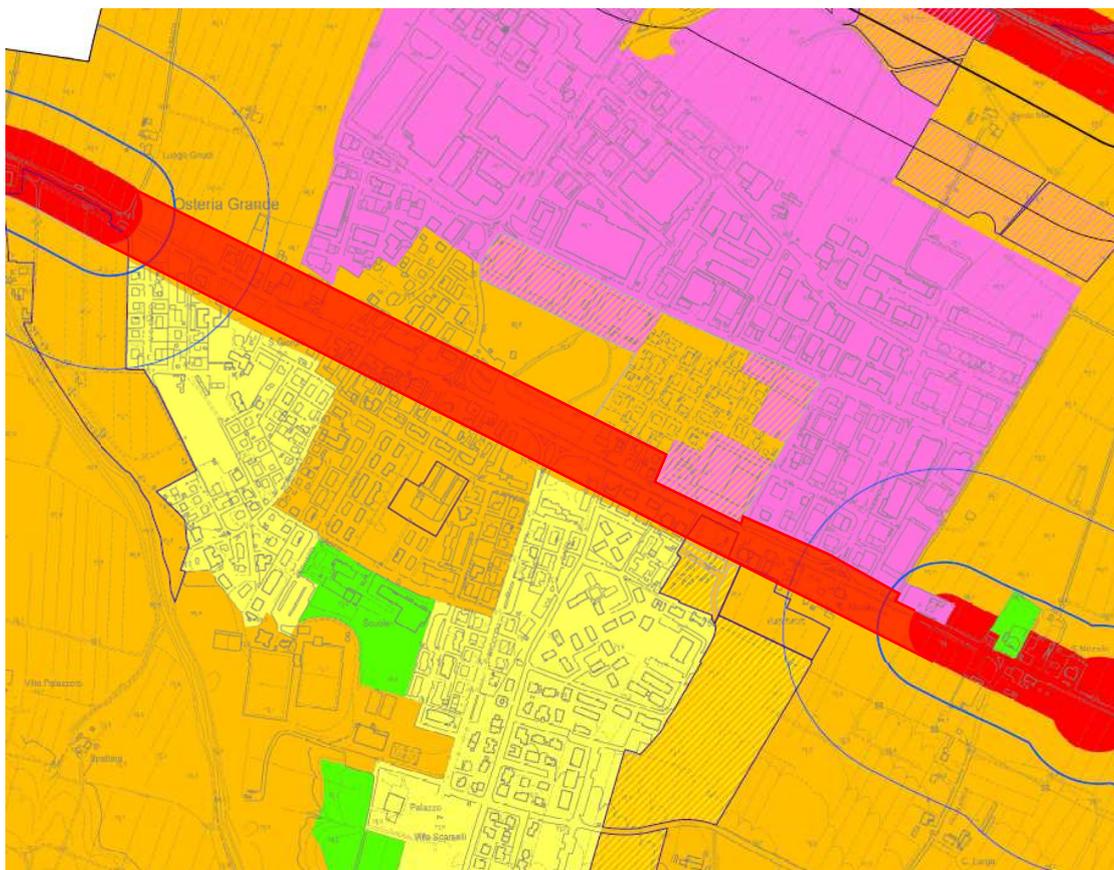
In tale sede, in ottica di revisione globale delle assegnazioni per l'intero territorio comunale, in sede di formazione del nuovo strumento urbanistico, il PUG, si procederà anche nella più generale revisione di classificazione, rendendo possibile solo allora, come già accennato poco sopra, l'eventuale declassamento verso la classe III dei due assi viari indicati, in coerenza con un necessario e preliminare declassamento funzionale degli stessi, in seno agli strumenti urbanistici generali di nuova redazione.

Vediamo di seguito, a livello grafico, come muterebbero le assegnazioni di zonizzazione, in riferimento ai due centri urbani coinvolti.

Zoom su via Emilia e provinciale San Carlo, in area CAPOLUOGO



Zoom su via Emilia, in area OSTERIA



### 3.1. VERIFICA DI COERENZA DELLA PROPOSTA DI RICLASSIFICAZIONE, IN RIFERIMENTO AGLI USI PRESENTI FRONTE STRADA

La proposta di riclassificazione avanzata è relativa alle fasce di prospicienza di via Emilia e provinciale San Carlo, assi viari che, per propria valenza sul territorio, vengono assegnati alla IV classe acustica.

Tale assegnazione entra in relazione con l'urbanizzato fronte strada, costituito in gran parte da ambiti che, al pari del centro storico, saranno parte di un più ampio progetto di riqualificazione edilizio-urbanistica.

In particolare lungo la via Emilia troviamo infatti una commistione di usi (coerenti con l'assegnazione della IV classe, trattandosi di ambiti "ad intensa attività umana", definendo come tali le "aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie") e soprattutto un tessuto edilizio ormai datato e di scarso pregio, per il quale si propongono, in seno a PSC e RUE (categorie prevalenti: AUC\_A1: Ambiti urbani consolidati costituiti da nuclei compatti; AUC\_A2: Ambiti urbani consolidati di completamento dei nuclei esistenti), interventi di riqualificazione, fino alla demolizione e ricostruzione, spesso anche a fronte di un maggior indice edificatorio rispetto all'attuale.

**Come usi di progetto, a conferma d'assegnazione, nuovamente verso la classe IV, sono previste le macrocategorie di seguito descritte** (stralcio normativo di RUE).

In riferimento alla normativa di RUE segnaliamo inoltre che nella definizione degli usi di progetto ammissibili per i fronti strada, in particolare in affaccio sulla via Emilia, troviamo uno specifico indirizzo all'insediamento in loco di usi extra residenziali, in ottica di costituzione di una sorta di "vetrina terziario commerciale" lungo l'asse primario di attraversamento dell'urbanizzato, coerentemente con la stessa classe IV definita per indotto della rete viaria.

**AUC A1: Ambiti urbani consolidati costituiti da nuclei compatti**

1. RESIDENZA (a1) *Residenza ordinaria; a2) Residenze collettive o specialistiche*
2. FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ANCHE ALLA RESIDENZA (ammesse complessivamente in misura non prevalente rispetto alla funzione abitativa del singolo lotto edificabile: b3) *Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati; b6) Attività d'interesse privatistico culturali, politiche, religiose, istruzione; b7) Limitatamente alle attività d'interesse privatistico ricreative, sportive; b8) Attività d'interesse privatistico sanitarie e salutistiche; b10) Micro nidi e servizi parascolastici per l'infanzia; b11) Attività socio assistenziali*
3. FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ANCHE ALLA RESIDENZA (ammesse complessivamente - comprensive delle superfici destinate alle funzioni di cui al punto 4 e 5- in misura non superiore al 20% della Su edificabile del lotto di intervento; quantità superiori sono ammesse se già presenti alla data di adozione del RUE o nel caso di subentro a funzioni di cui al punto 2; quantità superiori sono inoltre ammesse nelle zone AUC A1.1 prospicienti la via Emilia ed in tutte le altre ubicate al di fuori del territorio urbanizzato del Capoluogo e di Osteria Grande: b1) Esercizi commerciali di vicinato (con superficie di vendita non superiore a 250 mq, fatte salve le situazioni esistenti); b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione; b4) Artigianato di servizio; b5) Artigianato laboratoriale
4. FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI (ammesse complessivamente -comprensive delle superfici destinate alle funzioni di cui al punto 3 e 5- in misura non superiore al 20% della Su edificabile del lotto di intervento; quantità superiori sono ammesse se già presenti alla data di adozione del RUE o nel caso di subentro a funzioni di cui al punto 2; quantità superiori sono inoltre ammesse nelle zone AUC A1.1 prospicienti la via Emilia ed in tutte le altre ubicate al di fuori del territorio urbanizzato del Capoluogo e di Osteria Grande: c1) Attività direzionali, assicurative, finanziarie e di intermediazione; c5) limitatamente agli ambulatori veterinari
5. FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI (ammesse complessivamente -comprensive delle superfici destinate alle funzioni di cui al punto 3 e 4- in misura non superiore al 20% della Su edificabile del lotto di intervento; quantità superiori sono ammesse se già presenti alla data di adozione del RUE: d3) *Magazzini, autorimesse anche con attività di autonoleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositiva senza vendita*
6. DOTAZIONI E INFRASTRUTTURE PUBBLICHE O CONVENZIONATE DI TIPO COMUNALE E SOVRACOMUNALE (g1.2) *Servizi sanitari e assistenziali; g1.4) Attività culturali sociali e politiche; g2.1) Istruzione dell'obbligo e per l'infanzia; g2.2) Sanita, Servizi sociali e assistenziali; g2.4) Attività culturali sociali e politiche; g3.1) Sicurezza, Protezione Civile e Vigili del Fuoco).*

AUC A2: Ambiti urbani consolidati di completamento dei nuclei esistenti

1. RESIDENZA (a1) *Residenza ordinaria; a2) Residenze collettive o specialistiche)*
2. FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ANCHE ALLA RESIDENZA (ammesse complessivamente in misura non prevalente rispetto alla funzione abitativa del singolo lotto edificabile: b3) *Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati; b6) Attività d'interesse privatistico culturali, politiche, religiose, istruzione; b7) Limitatamente alle attività d'interesse privatistico ricreative, sportive; b8) Attività d'interesse privatistico sanitarie e salutistiche; b10) Micro nidi e servizi parascolastici per l'infanzia; b11) Attività socio assistenziali*
3. FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ANCHE ALLA RESIDENZA (ammesse complessivamente - comprensive delle superfici destinate alle funzioni di cui al punto 4 e 5- in misura non superiore al 10% della Su edificabile del lotto di intervento; quantità superiori sono ammesse se già presenti alla data di adozione del RUE o nel caso di subentro a funzioni di cui al punto 2; quantità superiori sono inoltre ammesse nelle zone AUC A1.1 prospicienti la via Emilia ed in tutte le altre ubicate al di fuori del territorio urbanizzato del Capoluogo e di Osteria Grande: b1) *Esercizi commerciali di vicinato (con superficie di vendita non superiore a 250 mq, fatte salve le situazioni esistenti); b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione; b4) Artigianato di servizio; b5) Artigianato laboratoriale*
4. FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI (ammesse complessivamente -comprensive delle superfici destinate alle funzioni di cui al punto 3 e 5- in misura non superiore al 10% della Su edificabile del lotto di intervento; quantità superiori sono ammesse se già presenti alla data di adozione del RUE o nel caso di subentro a funzioni di cui al punto 2; quantità superiori sono inoltre ammesse nelle zone AUC A1.1 prospicienti la via Emilia ed in tutte le altre ubicate al di fuori del territorio urbanizzato del Capoluogo e di Osteria Grande: c1) *Attività direzionali, assicurative, finanziarie e di intermediazione; c5) limitatamente agli ambulatori veterinari*
5. FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI (ammesse complessivamente -comprensive delle superfici destinate alle funzioni di cui al punto 3 e 4- in misura non superiore al 10% della Su edificabile del lotto di intervento; quantità superiori sono ammesse se già presenti alla data di adozione del RUE: d3) *Magazzini, autorimesse anche con attività di autonoleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositiva senza vendita*
6. DOTAZIONI E INFRASTRUTTURE PUBBLICHE O CONVENZIONATE DI TIPO COMUNALE E SOVRACOMUNALE (g1.2) *Servizi sanitari e assistenziali; g1.4) Attività culturali sociali e politiche; g2.1) Istruzione dell'obbligo e per l'infanzia; g2.2) Sanita, Servizi sociali e assistenziali; g2.4) Attività culturali sociali e politiche; g3.1) Sicurezza, Protezione Civile e Vigili del Fuoco).*



Viste street view relative all'attraversamento urbano di Osteria Grande, da cui è possibile apprezzare la commistione d'usi presente: per lo più terziario commerciale-artigianale ai piani terra dell'edificato e terziario residenziale ai livelli superiori.



Viste street view relative all'attraversamento urbano di Castel San Pietro, da cui è possibile apprezzare la commistione d'usi presente: per lo più terziario commerciale-artigianale ai piani terra dell'edificato e terziario/residenziale ai livelli superiori.

### 3.2. VERIFICA DI COERENZA DELLA PROPOSTA DI RICLASSIFICAZIONE, IN RIFERIMENTO AGLI OBIETTIVI DELLA RIGENERAZIONE URBANA

Si tratta di ambiti, quelli fronte strada, di scarso pregio architettonico, come da stralci fotografici precedentemente inseriti, che ben si prestano ad entrare in un più ampio **progetto di riqualificazione urbana e rigenerazione del territorio**, in ottemperanza agli indirizzi della nuova legge urbanistica regionale, L.R. 21 dicembre 2017, N.24, "DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO".

All'art. 7 detto riferimento riporta infatti le indicazioni seguenti:

*"1. La Regione Emilia-Romagna promuove, assieme alla limitazione del consumo di suolo, la rigenerazione di aree edificate con continuità, per aumentarne l'attrattività attraverso la riqualificazione dell'ambiente costruito secondo criteri di sostenibilità e per accrescerne la vivibilità con la qualificazione e l'ampliamento dei servizi e delle funzioni strategiche ivi insediati.*

*2. Per realizzare le finalità di cui al comma 1, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica disciplinati dalla presente legge privilegiano il riuso dei suoli urbani e la loro rigenerazione, secondo quanto stabilito dal presente capo. Gli interventi di riuso e di rigenerazione urbana riguardano spazi ed edifici, sia pubblici che privati, da qualificare anche attraverso interventi di demolizione e ricostruzione, nuova costruzione e densificazione, e prevedono l'inserimento di nuove funzioni diversificate, di edilizia residenziale sociale, di spazi e strutture di servizio pubblico. Gli interventi di riuso e di rigenerazione urbana sono diretti a elevare gli standard di qualità ambientale e architettonica*

*..."*

La rigenerazione urbana appare auspicabile, in termini generali, in ottica di miglioramento del territorio, potendo in tal modo combattere il consumo di suolo in ambito extraurbano.

Ciò non di meno, spesso i contesti entro cui si viene ad operare appartengono ad ambiti territoriali ambientalmente e/o urbanisticamente critici, presso i quali le trasformazioni e gli eventuali cambi d'uso devono essere necessariamente verificati in termini di sostenibilità.

La rigenerazione in ambito urbano deve pertanto approcciarsi all'evoluzione del tessuto edificato, attraverso interventi di demolizione, ricostruzione e rifunzionalizzazione delle sue parti che tengano conto delle esigenze specifiche del contesto, affrontando l'analisi di sito in base a tutte le matrici ambientali coinvolte, in ottica di globale sostenibilità dell'intervento proposto.

Sono imperniati sul tema della rigenerazione urbana i programmi di recupero e riqualificazione del patrimonio immobiliare alla scala urbana che puntano a garantire qualità e sicurezza dell'abitare sia dal punto di vista sociale che ambientale.

Si tratta di interventi che, rivolgendosi al patrimonio edilizio preesistente, limitano il consumo di territorio salvaguardando il paesaggio e l'ambiente; attenti alla sostenibilità, tali progetti si differenziano sostanzialmente da quelli di *urban renewal*, o «rinnovamento urbano», spesso rivelatisi interventi prevalentemente di demolizione e ricostruzione, a carattere più o meno apertamente speculativo.

I quartieri o le parti di città oggetto di interventi di R.U. vengono pertanto sottoposti a una serie di miglioramenti tali da renderne l'edificato compatibile dal punto di vista ambientale, con l'impiego di materiali ecologici, e il più possibile autonomo dal punto di vista energetico, con il progressivo ricorso alle fonti rinnovabili; ma anche tali da limitare l'inquinamento acustico e raggiungere standard adeguati per i

parcheggi, gli esercizi commerciali, i trasporti pubblici, la presenza di luoghi di aggregazione sociale, culturale e religiosa, di impianti sportivi e aree verdi ecc., in modo da ottenere un complessivo innalzamento della qualità della vita degli abitanti.

**Attraverso la presente proposta di riclassificazione si intende quindi “governare” il processo della rigenerazione urbana dei fronti strada di via Emilia e provinciale San Carlo, con esplicito e specifico riferimento alla matrice rumore.**

L'ambiente acustico in cui avverranno tali trasformazioni appare oggi compromesso per indotto del traffico, motivo per cui, coerentemente con l'attuale stato dei luoghi e con la reale funzione sul territorio dei tratti della rete stradale primaria su indicati, si è approcciato in primo luogo al problema, attraverso la presente proposta di riclassificazione delle fasce di prospicienza stradale, verso la IV classe.

Come su specificato, il processo di rigenerazione si rende necessario per motivi che non sono strettamente connessi al solo tema rumore, ma che analizzano il contesto nella propria complessità così da rendere auspicabili le trasformazioni in un'ottica di riqualificazione e rinnovamento generale dell'edificato, rispondendo alle esigenze del territorio e della relativa popolazione.

La trasformazione degli ambiti che entreranno a far parte delle fasce di prospicienza stradale dovrà quindi sottostare, in termini generali, alle NTA della zonizzazione acustica comunale, oltre che alla normativa tecnica di settore.

Si introduce un nuovo comma dedicato al governo della rigenerazione urbana, nel corpo dell'art. 15 delle NTA di Classificazione Acustica, così come di seguito indicato, sostituendone in parte i contenuti (testi di colore blu).

#### ***“Art. 15 - PIANI URBANISTICI ED INTERVENTI EDILIZI***

1. *I POC e i PUA devono garantire ... (invariato)*
2. *I POC e i PUA devono puntare ... (invariato)*
3. *I POC e i PUA devono garantire ... (invariato)*
4. *Nei casi di previsione di edifici con usi residenziali o sensibili all'interno delle fasce in IV classe acustica (per la presenza di strade o ferrovie) e/o delle fasce di pertinenza delle infrastrutture (DPR 142/04 DPCM459/98), per Nuova Costruzione escluso Demolizione e Ricostruzione, Ristrutturazione Urbanistica e Mutamento d'uso totale, sono ammessi interventi se i nuovi edifici con usi residenziali o sensibili garantiscono il rispetto dell'obiettivo di III classe (leq 60 dBA per il periodo diurno e 50 dBA per il periodo notturno) a prescindere dai limiti della classe acustica, se uguali o superiori.*

*Tali limiti (di III classe) devono essere considerati quei livelli sonori che non devono essere superati dall'insieme delle possibili sorgenti sonore. I limiti di classificazione acustica, quando inferiori alla III classe rimangono validi per le sorgenti che normano.*

*La verifica deve essere svolta con uno studio acustico facendo riferimento a quanto previsto dalle presenti norme e dalla DGR 673/2004 e considerando sia le sorgenti (strade, ferrovie, ecc.) attuali che quelle in previsione, quando significative.*

- 4 bis. *La presente norma viene applicata ai soli interventi edilizi di rigenerazione urbana secondo gli indici consentiti dalla normativa di RUE (capo 15.2, relativo a tutte le categorie di AUC e capo 16.1*

per gli ambiti N12, N17 e N20), quando compresi entro le fasce di prospicienza infrastrutturale di IV classe acustica, anche per i casi di futura destinazione residenziale.

Dovendo intervenire su lotti di vecchio impianto di piccole dimensioni, qualora nella Documentazione Previsionale del Clima Acustico venga dimostrato che:

- il contesto urbanistico dell'intervento non permetta organizzazioni plani-volumetriche funzionali alla ottimizzazione del clima acustico;
- non siano tecnicamente applicabili efficaci interventi di mitigazione acustica alla sorgente (per motivi tecnici, di sicurezza, economici o di inserimento ambientale delle opere);

è comunque possibile ottenere una valutazione positiva, qualora sia comunque garantito il rispetto della IV classe acustica definito dalla fascia di prospicienza stradale (indipendentemente dalla classe acustica altrimenti assegnabile direttamente agli usi di progetto per applicazione della DGR 2053/2001) e sia garantito il rispetto dei requisiti contenuti nel D.P.C.M. 5 dicembre 1997 "Determinazione dei requisiti acustici degli edifici".

Ciò senza prescindere dall'obbligo di indirizzare la progettazione verso soluzioni che minimizzino il più possibile l'esposizione al rumore dei residenti, attraverso, per esempio:

- la corretta progettazione della forma dell'edificio, in ottica di autoprotezione rispetto alla sorgente viaria impattante;
- la corretta progettazione della distribuzione interna dei vani così da minimizzare la presenza di zone notte fronte strada e potendo così ritenere verificato il rispetto dei limiti differenziando l'analisi d'impatto verso le zone giorno e le zone notte (dove saranno oggetto di verifica i soli limiti notturni) dell'alloggio.

5. *La documentazione di previsione di impatto acustico (DO.IM.A.), ... (invariato)*

6. *...(invariato)*

7. *...(invariato)*

8. *...(invariato)*

9. *Nei casi di Demolizione e Ricostruzione con sagoma diversa dall'originaria è ammesso per usi residenziali, sanitari o scolastici solo nel caso in cui il nuovo fabbricato sia ubicato e progettato in modo da ridurre eventuali criticità acustiche esistenti, da dimostrare attraverso idoneo studio acustico.*

Nei casi di "rigenerazione urbana" valgono i disposti del su riportato art. 4 bis, anche per questa categoria di interventi.

10. *...(invariato)*

11. *...(invariato)*

12. *...(invariato)*

13. *...(invariato)*

14. *...(invariato)*

15. *...(invariato)*

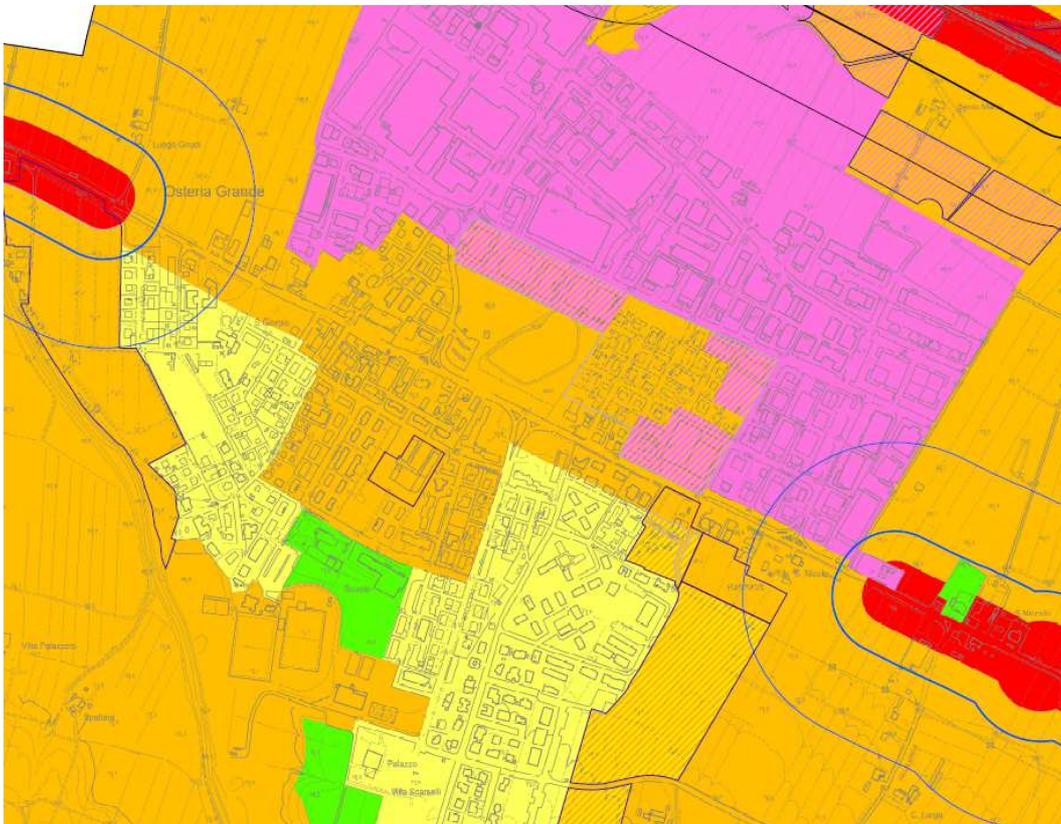
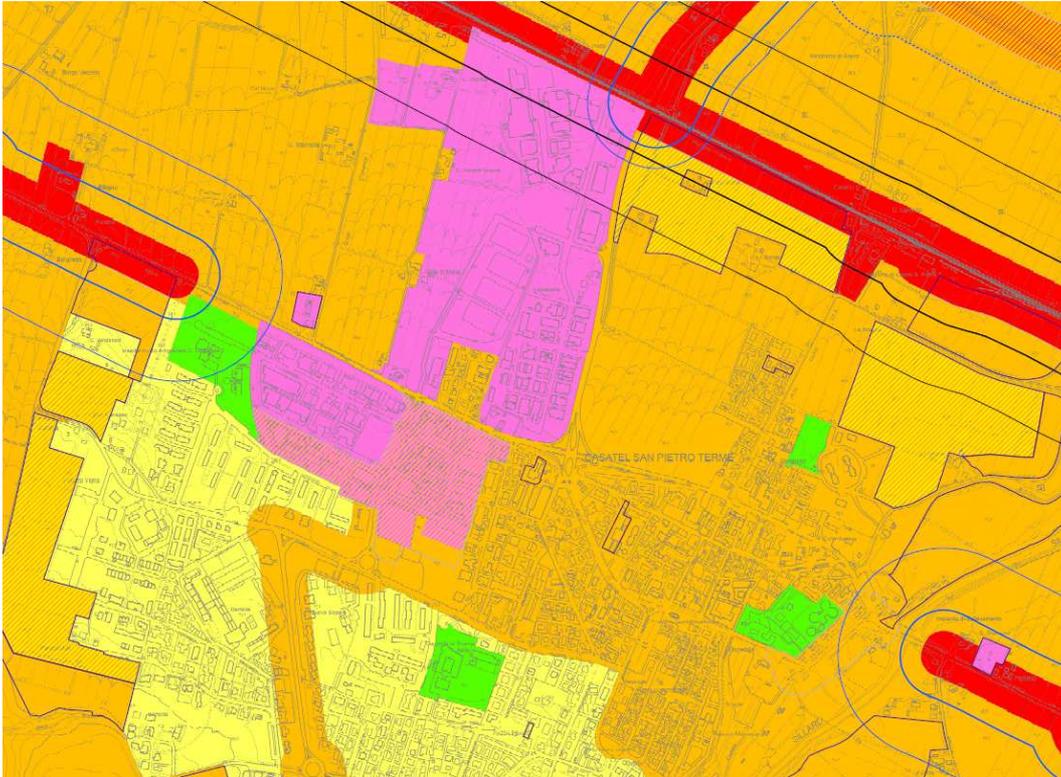
16. *Tutti i nuovi edifici, nei casi previsti, dovranno rispettare i requisiti acustici passivi con i limiti e le prestazioni specifiche dettate dalla normativa vigente in materia e dai requisiti del RUE.*

*Il rispetto dei requisiti acustici passivi degli edifici non deve essere inteso quale forma di mitigazione acustica per i nuovi edifici, ad eccezione degli alberghi dotati di idonei impianti di climatizzazione di cui al punto 11, comunque destinati e valutati nell'ambito di qualsiasi procedimento amministrativo,*

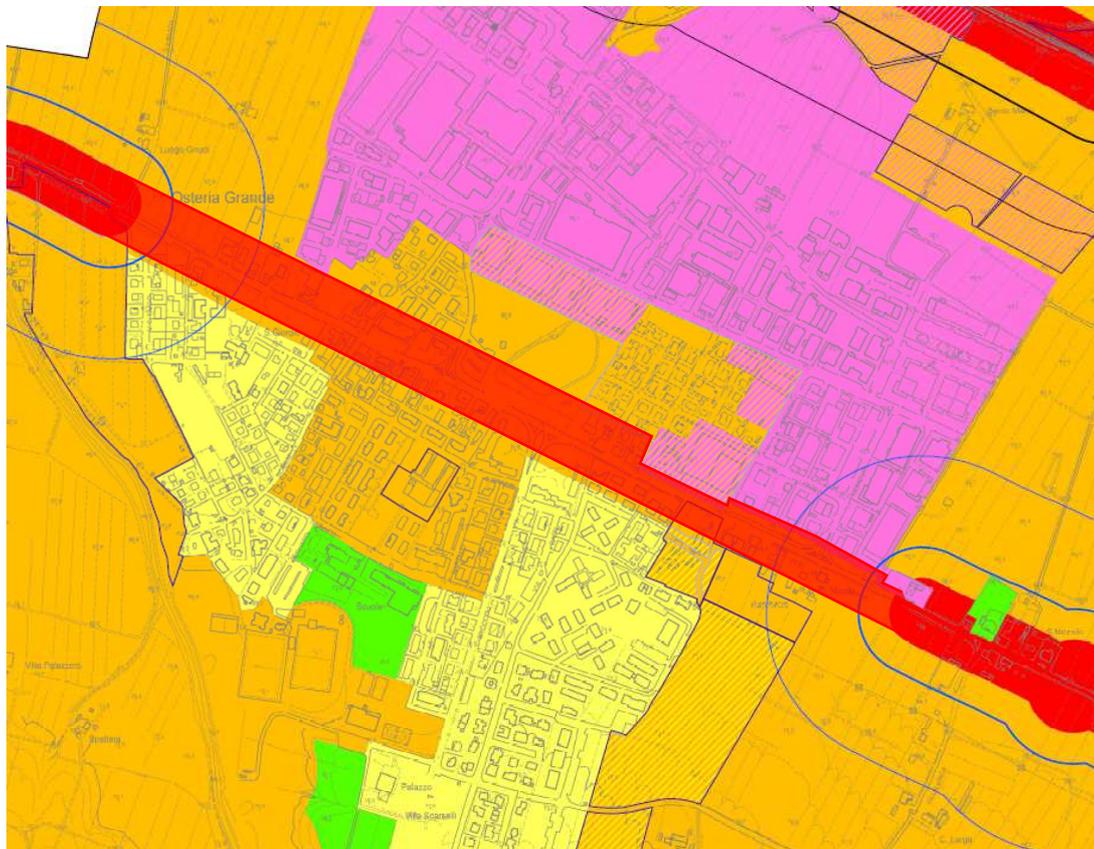
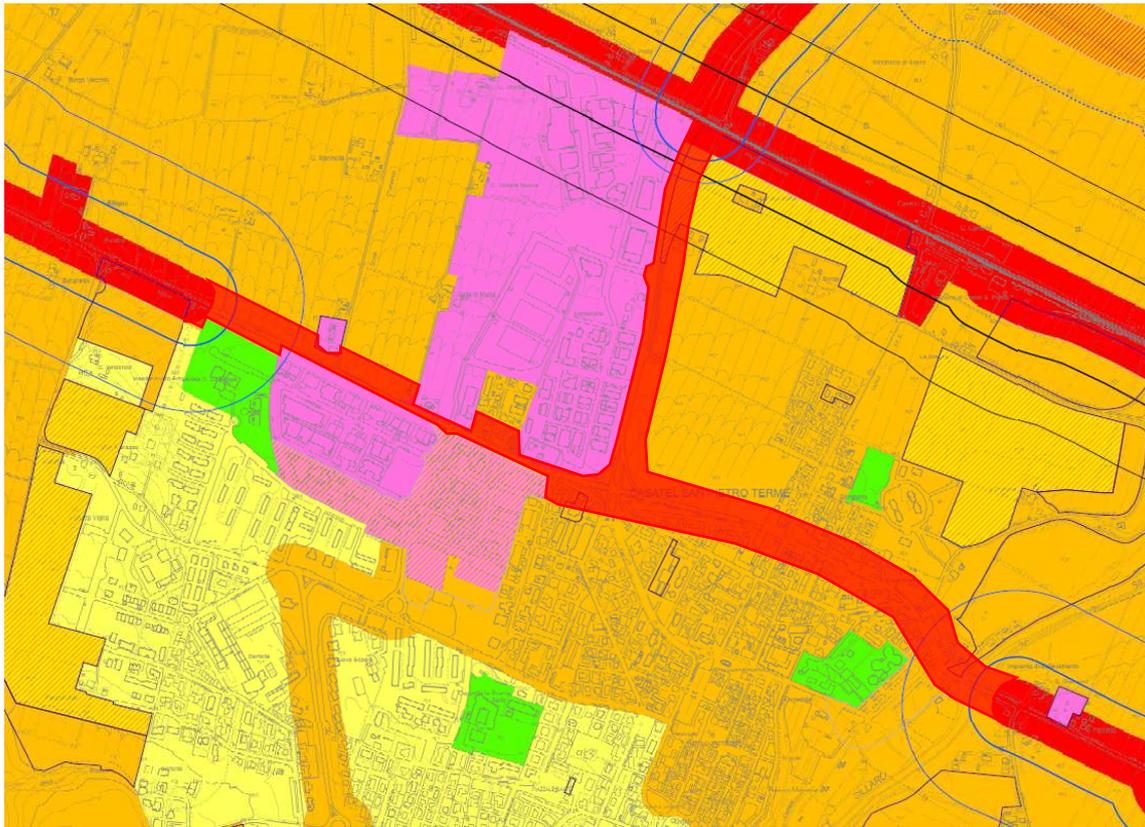
*per i quali dovrà sempre essere garantito il rispetto dei limiti definiti dalla classificazione acustica in facciata agli edifici.*

*Gli interventi diretti sui ricettori (utilizzo di finestre silenti, ecc..) possono costituire una mitigazione acustica solamente per gli edifici esistenti nell'ambito degli interventi di risanamento acustico delle infrastrutture di trasporto, ed unicamente qualora il gestore dell'infrastruttura dimostri l'impossibilità di ricorrere ad altre tipologie di intervento; possono inoltre costituirsi come mitigazione acustica nei processi di "rigenerazione urbana", qualora si siano verificati inapplicabili gli interventi di cui al precedente punto 4 bis.*

17. ...(invariato)

**4. ALLEGATO: ELEMENTI GRAFICI DELLA VARIANTE**

Zoom su via Emilia, in area CAPOLUOGO ed OSTERIA– Zonizzazione Acustica vigente



Zoom su via Emilia, in area CAPOLUOGO ed OSTERIA- PROPOSTA DI VARIANTE

**5. ALLEGATO: ELEMENTI NORMATIVI DELLA VARIANTE****“Art. 15 - PIANI URBANISTICI ED INTERVENTI EDILIZI – VERSIONE VIGENTE**

1. *I POC e i PUA devono garantire ... (invariato)*
2. *I POC e i PUA devono puntare ... (invariato)*
3. *I POC e i PUA devono garantire ... (invariato)*
4. *Nei casi di previsione di edifici con usi residenziali o sensibili all'interno delle fasce in IV classe acustica (per la presenza di strade o ferrovie) e/o delle fasce di pertinenza delle infrastrutture (DPR 142/04 DPCM459/98), per Nuova Costruzione escluso Demolizione e Ricostruzione, Ristrutturazione Urbanistica e Mutamento d'uso totale, sono ammessi interventi se i nuovi edifici con usi residenziali o sensibili garantiscono il rispetto dell'obiettivo di III classe (leq 60 dBA per il periodo diurno e 50 dBA per il periodo notturno) a prescindere dai limiti della classe acustica, se uguali o superiori.*

*Tali limiti (di III classe) devono essere considerati quei livelli sonori che non devono essere superati dall'insieme delle possibili sorgenti sonore. I limiti di classificazione acustica, quando inferiori alla III classe rimangono validi per le sorgenti che normano.*

*La verifica deve essere svolta con uno studio acustico facendo riferimento a quanto previsto dalle presenti norme e dalla DGR 673/2004 e considerando sia le sorgenti (strade, ferrovie, ecc.) attuali che quelle in previsione, quando significative.*

5. *La documentazione di previsione di impatto acustico (DO.IM.A.), ... (invariato)*
6. *...(invariato)*
7. *...(invariato)*
8. *...(invariato)*
9. *Nei casi di Demolizione e Ricostruzione con sagoma diversa dall'originaria è ammesso per usi residenziali, sanitari o scolastici solo nel caso in cui il nuovo fabbricato sia ubicato e progettato in modo da ridurre eventuali criticità acustiche esistenti, da dimostrare attraverso idoneo studio acustico.*
10. *...(invariato)*
11. *...(invariato)*
12. *...(invariato)*
13. *...(invariato)*
14. *...(invariato)*
15. *...(invariato)*
16. *Tutti i nuovi edifici, nei casi previsti, dovranno rispettare i requisiti acustici passivi con i limiti e le prestazioni specifiche dettate dalla normativa vigente in materia e dai requisiti del RUE.*

*Il rispetto dei requisiti acustici passivi degli edifici non deve essere inteso quale forma di mitigazione acustica per i nuovi edifici, ad eccezione degli alberghi dotati di idonei impianti di climatizzazione di cui al punto 11, comunque destinati e valutati nell'ambito di qualsiasi procedimento amministrativo, per i quali dovrà sempre essere garantito il rispetto dei limiti definiti dalla classificazione acustica in facciata agli edifici.*

*Gli interventi diretti sui ricettori (utilizzo di finestre silenti, ecc..) possono costituire una mitigazione acustica solamente per gli edifici esistenti nell'ambito degli interventi di risanamento acustico delle infrastrutture di trasporto, ed unicamente qualora il gestore dell'infrastruttura dimostri l'impossibilità di ricorrere ad altre tipologie di intervento.*

17. ...*(invariato)*

#### **“Art. 15 - PIANI URBANISTICI ED INTERVENTI EDILIZI – VERSIONE DI VARIANTE**

1. *I POC e i PUA devono garantire ... (invariato)*
2. *I POC e i PUA devono puntare ... (invariato)*
3. *I POC e i PUA devono garantire ... (invariato)*
4. *Nei casi di previsione di edifici con usi residenziali o sensibili all'interno delle fasce in IV classe acustica (per la presenza di strade o ferrovie) e/o delle fasce di pertinenza delle infrastrutture (DPR 142/04 DPCM459/98), per Nuova Costruzione escluso Demolizione e Ricostruzione, Ristrutturazione Urbanistica e Mutamento d'uso totale, sono ammessi interventi se i nuovi edifici con usi residenziali o sensibili garantiscono il rispetto dell'obiettivo di III classe (leq 60 dBA per il periodo diurno e 50 dBA per il periodo notturno) a prescindere dai limiti della classe acustica, se uguali o superiori.*

*Tali limiti (di III classe) devono essere considerati quei livelli sonori che non devono essere superati dall'insieme delle possibili sorgenti sonore. I limiti di classificazione acustica, quando inferiori alla III classe rimangono validi per le sorgenti che normano.*

*La verifica deve essere svolta con uno studio acustico facendo riferimento a quanto previsto dalle presenti norme e dalla DGR 673/2004 e considerando sia le sorgenti (strade, ferrovie, ecc..) attuali che quelle in previsione, quando significative.*

- 4 bis. *La presente norma viene applicata ai soli interventi edilizi di rigenerazione urbana secondo gli indici consentiti dalla normativa di RUE (capo 15.2, relativo a tutte le categorie di AUC e capo 16.1 per gli ambiti N12, N17 e N20), quando compresi entro le fasce di prospicienza infrastrutturale di IV classe acustica, anche per i casi di futura destinazione residenziale.*

*Dovendo intervenire su lotti di vecchio impianto di piccole dimensioni, qualora nella Documentazione Previsionale del Clima Acustico venga dimostrato che:*

- *il contesto urbanistico dell'intervento non permetta organizzazioni plani-volumetriche funzionali alla ottimizzazione del clima acustico;*
- *non siano tecnicamente applicabili efficaci interventi di mitigazione acustica alla sorgente (per motivi tecnici, di sicurezza, economici o di inserimento ambientale delle opere);*

*è comunque possibile ottenere una valutazione positiva, qualora sia comunque garantito il rispetto della IV classe acustica definito dalla fascia di prospicienza stradale (indipendentemente dalla classe acustica altrimenti assegnabile direttamente agli usi di progetto per applicazione della DGR 2053/2001) e sia garantito il rispetto dei requisiti contenuti nel D.P.C.M. 5 dicembre 1997 "Determinazione dei requisiti acustici degli edifici".*

*Ciò senza prescindere dall'obbligo di indirizzare la progettazione verso soluzioni che minimizzino il più possibile l'esposizione al rumore dei residenti, attraverso, per esempio:*

- la corretta progettazione della forma dell'edificio, in ottica di autoprotezione rispetto alla sorgente viaria impattante;
- la corretta progettazione della distribuzione interna dei vani così da minimizzare la presenza di zone notte fronte strada e potendo così ritenere verificato il rispetto dei limiti differenziando l'analisi d'impatto verso le zone giorno e le zone notte (dove saranno oggetto di verifica i soli limiti notturni) dell'alloggio.

5. *La documentazione di previsione di impatto acustico (DO.IM.A.), ... (invariato)*

6. *...(invariato)*

7. *...(invariato)*

8. *...(invariato)*

9. *Nei casi di Demolizione e Ricostruzione con sagoma diversa dall'originaria è ammesso per usi residenziali, sanitari o scolastici solo nel caso in cui il nuovo fabbricato sia ubicato e progettato in modo da ridurre eventuali criticità acustiche esistenti, da dimostrare attraverso idoneo studio acustico.*

Nei casi di "rigenerazione urbana" valgono i disposti del su riportato art. 4 bis, anche per questa categoria di interventi.

10. *...(invariato)*

11. *...(invariato)*

12. *...(invariato)*

13. *...(invariato)*

14. *...(invariato)*

15. *...(invariato)*

16. *Tutti i nuovi edifici, nei casi previsti, dovranno rispettare i requisiti acustici passivi con i limiti e le prestazioni specifiche dettate dalla normativa vigente in materia e dai requisiti del RUE.*

*Il rispetto dei requisiti acustici passivi degli edifici non deve essere inteso quale forma di mitigazione acustica per i nuovi edifici, ad eccezione degli alberghi dotati di idonei impianti di climatizzazione di cui al punto 11, comunque destinati e valutati nell'ambito di qualsiasi procedimento amministrativo, per i quali dovrà sempre essere garantito il rispetto dei limiti definiti dalla classificazione acustica in facciata agli edifici.*

*Gli interventi diretti sui ricettori (utilizzo di finestre silenti, ecc..) possono costituire una mitigazione acustica solamente per gli edifici esistenti nell'ambito degli interventi di risanamento acustico delle infrastrutture di trasporto, ed unicamente qualora il gestore dell'infrastruttura dimostri l'impossibilità di ricorrere ad altre tipologie di intervento; possono inoltre costituirsi come mitigazione acustica nei processi di "rigenerazione urbana", qualora si siano verificati inapplicabili gli interventi di cui al precedente punto 4 bis.*

17. *...(invariato)*