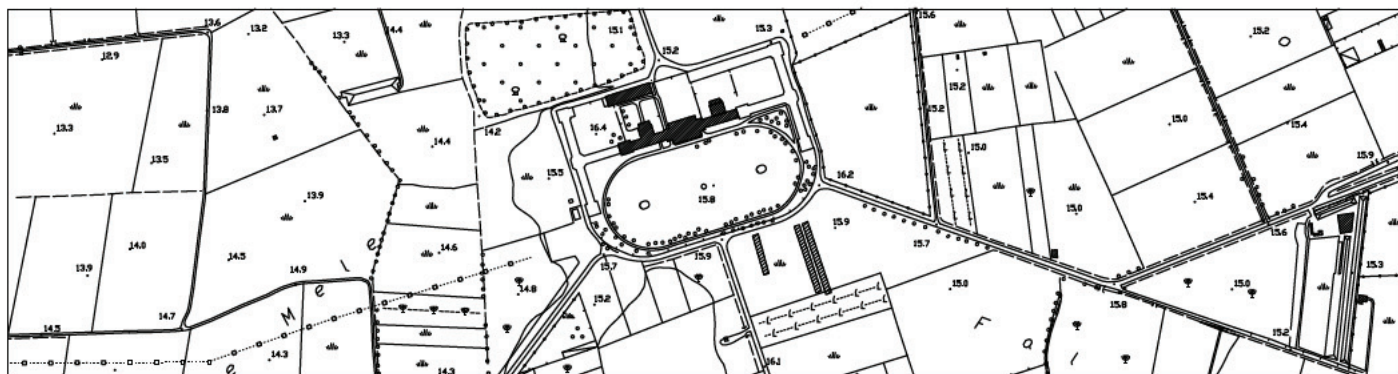




COMUNE DI SAN TAMMARO

PROVINCIA DI CASERTA

P.U.C. PIANO URBANISTICO COMUNALE



IL R.U.P. - DIRIGENTE U.T.C.
Ing. Luigi Vitelli

IL SINDACO
Dott. Emiddio Cimmino

ELABORATO:

Relazione

TITOLO:

Piano urbano dell'accessibilità

PROGETTO:

STUDIO ASSOCIATO D'INGEGNERIA ED ARCHITETTURA
CRISTIANO

Ing. Renato Cristiano
Ing. Mario Cristiano
Arch. Allan Cristiano
collaboratori:
Arch. Germana Di Gennaro
Arch. Adriano Pollice

DATA	SCALA	FORMATO
2016		

Piano urbano dell'accessibilità

Ai sensi dell'art. 58 delle Norme del vigente PTCP il PUC va corredato dell'elaborato "Piano urbano dell'accessibilità".

L'art. 58 delle Norme del vigente PTCP riguarda gli "Indirizzi per a pianificazione comunale nel settore della mobilità".

Detto articolo indica il "Piano urbano dell'accessibilità" quale piano di settore da far concorrere alla formazione del PUC per alcuni Comuni (e nella circostanza anche il Comune di San Tammaro).

Non sembra che tale disposizione, che individua il "Piano urbano dell'accessibilità" quale piano di settore, possa essere intesa quale obbligo di contestuale redazione, al pari dei molteplici ulteriori piani di settore che concorrono funzionalmente alla pianificazione locale, ma non risultano subordinati ad una successione temporale che li veda redatti prima, o dopo, o contemporaneamente al PUC.

Per altro il "Piano urbano dell'accessibilità" non è definito per contenuti tecnici da alcuna disposizione normativa statale o locale, e le indicazioni di metodo riportate nell'articolo delle Norme del PTCP in questione sono piuttosto rivolte ad orientare le scelte del PUC, che non a definire le modalità di redazione del detto Piano.

Tuttavia, in ossequio alla prescrizione dell'art. 58 delle Norme del vigente PTCP, sono stati redatti gli appositi elaborati che interpretano le disposizioni provinciali e formalizzano il Piano di settore richiesto, integrando il PUC.

Si riporta, preliminarmente in stralcio l'articolo n. 58 delle Norme del vigente PTCP di Caserta:

"Articolo 58 - Indirizzi per la pianificazione comunale nel settore della viabilità"

"1. I comuni degli ambiti di Caserta e Aversa e quelli superiori a 10.000 abitanti, nella formazione del PUC redigono, quale piano di settore, il piano urbano dell'accessibilità.

2. Sulla base della documentazione conoscitiva, i comuni valutano la sostenibilità del carico urbanistico sulla rete viaria, verificando la capacità delle strade in esercizio e di progetto rispetto ai flussi di traffico esistenti e indotti dai nuovi insediamenti.

3. I comuni definiscono, in sede di formazione del PUC i limiti fisici del centro urbano, ai fini dell'applicazione delle fasce di rispetto, in rapporto alla classificazione gerarchica della rete viaria provinciale.

4. I comuni stabiliscono per quali casi e quali condizioni l'attuazione degli interventi ricadenti in aree destinate ad interventi di trasformazione urbanistica e di nuovi insediamenti debba essere subordinata alla verifica da parte del proponente ed a carico dello stesso delle ricadute indotte sul sistema dell'accessibilità.

5. I PUC localizzano le aree per i nuovi insediamenti e stabiliscono la conformazione degli stessi avendo cura di evitare o, almeno di contenere lo sviluppo parallelo e direttamente connesso ai tracciati della viabilità principale.

6. I PUC possono stabilire misure e incentivi per realizzare e incrementare la rete di percorsi ciclopedonali urbani, possibilmente separati e protetti dalla viabilità ordinaria.

7. La pianificazione della rete dei percorsi ciclopedonali di livello urbano, deve tenere conto dei percorsi extraurbani già realizzati o in progetto, assicurandone la connessione.

8. I PUC stabiliscono gli indirizzi per favorire la modalità di spostamento alternativo all'uso dei veicoli privati, al fine di ridurre i carichi di punta sulla rete stradale."

*

Si premette una sintetica illustrazione qualitativa della situazione attuale e delle caratteristiche del sistema delle infrastrutture per l'accessibilità del Comune, nonché delle soluzioni progettuali adottate dal PUC per rendere più razionale ed efficiente la complessiva struttura della locale rete stradale.

Il Comune di San Tammaro si inserisce e ricade al margine dell'agglomerato urbano che si sviluppa senza soluzione di continuità tra la città di Caserta, di Santa Maria Capua Vetere e di Capua.

Elementi caratterizzanti il territorio, sia sotto l'aspetto infrastrutturale che morfologico-ambientale sono rispettivamente la strada statale 7 bis (ora strada provinciale) ed il tracciato della ferrovia ad Alta Velocità (TAV), che attraversano longitudinalmente l'intero Comune in direzione nord-sud.

Inoltre in prossimità del margine orientale del Comune corre la ferrovia Alifana (di cui è prevista la riqualificazione quale metropolitana leggera).

Sotto l'aspetto delle potenzialità di realizzazione di nuove infrastrutture il cui impatto potrà risultare molto positivamente avvertito dal Comune, si devono segnalare la citata previsione di una Stazione metropolitana sulla linea ferroviaria dell'Alifana al confine con il territorio di Santa Maria Capua Vetere ed il progetto di un asse viario con caratteristica superstradale di collegamento tra l'esistente svincolo sull'Autostrada Napoli-Roma (di Santa Maria C.V.), l'area di Grazzanise e la fascia costiera presso Castel Volturno.

Il Comune di San Tammaro, nell'ambito del comprensorio occidentale dell'area metropolitana di Caserta, riveste una collocazione funzionale relativamente marginale.

Infatti presenta dimensioni insediative e demografiche relativamente ridotte rispetto ai centri urbani contermini ed una collocazione infrastrutturale "derivata" nei confronti delle direttrici stradali portanti..

Tuttavia, come è evidente, la sua collocazione nell'area vasta di appartenenza è definita da una rete di rapporti territoriali e funzionali ben più ampia ed articolata di quella apparentemente "periferica" sopra accennata.

San Tammaro, nel suo insieme, si dispone geograficamente sulla direttrice nord-sud tra i centri di Aversa e di Capua e, collocandosi in posizione contigua a Santa Maria Capua Vetere, partecipa al contempo anche in parte alla direttrice Caserta Capua.

Sotto l'aspetto degli attuali assi stradali principali il territorio di San Tammaro è attraversato dalla Strada Statale 7 bis, rispetto alla quale il centro abitato risulta disposto su entrambe i lati, creando per le inevitabili interferenze tanto una "dequalificazione" del percorso, quanto un ostacolo funzionale all'unitarietà del tessuto urbano.

In definitiva la Strada Statale, a cui è affidato il compito dei collegamenti esterni del Comune, non presenta caratteristiche di percorribilità adeguate a tale funzione.

Rispetto alla situazione delle infrastrutture stradali, rilievo particolare riveste poi la previsione progettuale di un ramo autostradale che, partendo dallo svincolo sull'Autostrada del Sole di Santa Maria Capua Vetere punta su Grazzanise, attraversando a nord il territorio comunale, dove è previsto anche uno svincolo di uscita.

Il raggiungimento del percorso alternativo, efficiente e non congestionato, della direttrice longitudinale est-ovest rappresenta l'obiettivo primario sul versante della rete infrastrutturale viaria locale.

Sotto l'aspetto infrastrutturale il Comune di San Tammaro presenta quindi una situazione in fase di potenziale significativa evoluzione, almeno sotto l'aspetto della viabilità di collegamento esterno.

Il sistema delle urbanizzazioni locali, basato sul complesso delle attrezzature ed infrastrutture costituenti l'ossatura portante dell'insediamento, così come il tessuto urbano, risultano caratterizzati da una struttura monocentrica, territorialmente accentrata, con andamento lineare.

La realizzazione, programmata di una direttrice viaria "trasversale", disposta a monte (sul versante nord) dell'insediamento urbano, che si collega con uno svincolo autostradale ed una rotatoria alla Statale, influirà in maniera determinante sulle percorrenze di medio raggio con destinazione comprensoriale e su quelle di lungo raggio nazionali.

Per quanto riguarda la rete cinematica interna del comune, sottesa dalle due strade principali costituite rispettivamente dal Corso Piave, tracciato assiale longitudinale all'insediamento, e da Via Capitelli, di andamento ortogonale al primo in una certa misura dorsale del centro urbano, si caratterizza per un impianto del tipo a T che si prolunga verso la zona periferica confinante con il comune di Capua a nord e di Santa Maria Capua Vetere ad est dopo aver superato la cesura costituita dal tracciato ferroviario.

A tale viabilità si aggancia, nel centro più antico e tradizionale una viabilità minore disarticolata e talvolta sconnessa.

In particolare si mostrano carenti i collegamenti ortogonali a detti assi longitudinali, collegamenti la cui previsione progettuale potrebbe determinare la creazione di un sistema di maglie chiuse di circolazione, eventualmente integrate con percorrenze "interne" di tipo pedonale.

Ne consegue un giudizio di scarsa efficienza della trama secondaria, divenuta comunque inadeguata per effetto dello sviluppo dell'abitato: alle esposte carenze occorre, quindi, porre rimedio con opportune ricuciture ed integrazioni, nonché e soprattutto, con aggiramenti esterni.

Il pesante traffico veicolare che grava sulla strada statale 7 bis, oltre a costituire una gravosa "soglia" funzionale, carica l'ecosistema di sensibili impatti ambientali sia sotto l'aspetto dell'inquinamento atmosferico che acustico, ma soprattutto della sicurezza della circolazione.

La ferrovia Alifana, a sua volta, anche se all'esterno del territorio comunale di San Tammaro (ma come detto in immediata prossimità di esso) determina una netta cesura verso il settore nord-est del territorio, ovvero verso i centri di Santa Maria Capua Vetere e di Capua.

La finalità di progetto del PUC, nella evidente impossibilità di intervenire direttamente su tali due infrastrutture, è quella da un lato di creare un sistema cinematico complesso che accompagnando sui due versanti ad est ed a ovest l'andamento del stradale della 7 bis, costituisca alternativa ed alleggerimento all'itinerario della strada statale da parte del traffico urbano locale con funzione di distribuzione, e, dall'altro, di potenziamento degli attraversamenti trasversali con alcune "rotatorie", ricucendo le due parti disgiunte del territorio e creando in pratica un unico "asse attrezzato" di riconnessione tra i tessuti urbani.

Si ritiene, pertanto, che una valida ed opportuna strategia progettuale di piano debba essere volta ad aprire una direttrice di potenziale sviluppo insediativo ad ovest superando la barriera costituita dalla strada statale e dall'esistente insediamento industriale.

Lo scavalco della soglia costituita dalla 7 bis, da assicurare con opportune soluzioni di carattere infrastrutturale (asse attrezzato), assume pertanto valore prospettico, anche nell'ottica della polarizzazione esercitata dalla valorizzazione del Real sito del Carditello.

Per quanto riguarda l'assetto relativo alle infrastrutture di collegamento interno ed esterno del territorio comunale, la prima centrale esigenza individuata attiene alle modalità di aggancio del sistema viario locale alla principale infrastruttura di servizio comprensoriale costituita dalla Strada Statale 7 bis. (ora Provinciale).

In merito le previsioni di progetto contemplano la realizzazione di due anelli di viabilità di supporto distesi sui due opposti versanti della detta strada comprensoriale, nonché la creazione di un sistema di giratorie e di sdoppiamento delle carreggiate, che configurano in pratica un asse attrezzato di rapido e sicuro scorrimento.

Gli interventi sulla viabilità locale extra-urbana sono stati comunque ispirati al criterio del recupero e potenziamento di percorsi esistenti, nonché della creazione di alternative ai tracciati di attraversamento interno del centro insediato.

Le previsioni di progetto contemplano, inoltre, la realizzazione di due anelli di viabilità di supporto distesi tra la linea ferrata al confine orientale del comune (le due parti del territorio "frazionate" dalla linea ferroviaria vengono così ricucite attraverso tre attraversamenti, rispettivamente ai margini nord e sud ovest del territorio ed in posizione assiale).

L'azione sulla viabilità urbana è stata poi rivolta alla definizione dei piccoli interventi di riconnessione e riammagliatura della trama locale in tutti i possibili rami e nodi, ai fini di una migliore efficienza e fluidità delle percorrenze.

Inoltre si evidenzia che, al fine di connettere funzionalmente e di potenziare la labile e talvolta sconnessa rete delle strade urbane del nucleo insediato tradizionale, il Piano prospetta anche l'utilità ed opportunità di creare un sistema di viabilità pedonale (anche con la semplice creazione di servitù di passaggio di cortili e supportici) per attraversare il compatto centro storico cittadino.

*

Venendo alle specifiche elaborazioni operate per dare risposta alle indicazioni segnalate dall'art. 68 delle Norme del vigente PTCP e relative alla redazione del Piano urbano dell'accessibilità, si espone quanto segue.

Si precisa, in primo luogo, che purtroppo non risulta disponibile né localmente, né al livello provinciale o regionale, alcuna documentazione conoscitiva relativa ai carichi di circolazione o dati quantitativi sull'entità dei flussi di traffico gravanti sulla rete infrastrutturale.

Pertanto il riconoscimento delle percorrenze viarie maggiormente gravate dal transito di veicoli è stata operata in termini qualitativi (assegnando nel grafico allegato spessori differenziati ai tracciati in ragione del loro maggiore o minore impegno da parte degli spostamenti veicolari).

Si sono, inoltre, differenziati detti tracciati a seconda della prevalente funzione di collegamento extraurbano o interno urbano.

Risulta una distribuzione potenziale del traffico articolata tra due direttrici perimetrali con andamento nord-sud di collegamento alle due polarità costituite da Capua e Santa Maria Capua Vetere, mediante due raccordi secondari trasversali nord-sud, disposti ai confini del territorio insediato, per configurare una maglia portante, alla quale si aggancia la rete urbana a maglie ortogonali.

Il sistema nel suo insieme, anche in virtù dei progettati potenziamenti infrastrutturali, mostra una adeguata sostenibilità del carico urbanistico da parte della rete viaria: la capacità delle strade in esercizio e di progetto rispetto ai flussi di traffico esistenti e indotti dai nuovi insediamenti deve considerarsi verificata, tenendo anche in conto l'esiguità delle aree di espansione insediativa previste dal PUC.

Nel grafico allegato alla presente relazione illustrativa del "Piano urbano dell'accessibilità" sono indicati i limiti fisici del centro urbano, così come delineati dal PUC, quale involuppo delle diverse zone omogenee a destinazione residenziale e produttiva commerciale ed industriale.

Con riferimento a tale perimetro dell'insediamento, la gerarchia dei tronchi viari extraurbani è stata individuata al fine dell'applicazione e rappresentazione cartografica delle fasce di rispetto, ai sensi della vigente normativa e della classificazione provinciale.

La situazione delle infrastrutture viarie e delle aree di nuovo insediamento, nel loro reciproco rapporto, non mostrano criticità o problematiche particolari, potendosi ritenere adeguato il livello di servizio assicurato dalle prime e non sussistenti condizionamenti o penalizzazioni derivanti dalle seconde.

Non si ritiene, pertanto che sussistano le condizioni l'attuazione per le quali gli interventi ricadenti in aree destinate a trasformazione urbanistica ed a nuovi insediamenti debbano essere subordinata alla verifica delle ricadute indotte sul sistema dell'accessibilità.

Infatti, la viabilità principale risulta molto marginalmente interessata d previsioni di nuovi insediamenti , e le relative aree, comunque di modesta dimensione, si collocano in posizioni tali da non gravare direttamente su essa.

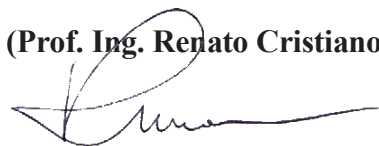
Anche se il PUC non interviene con specifiche disposizioni regolamentari in merito alla realizzazione di una rete di percorsi ciclopedonali urbani, si segnala che lo stesso rinvia comunque ad un momento attuativo successivo e di dettaglio la creazione di un sistema di passaggi pedonali (anche con la semplice creazione di servitù di passaggio di cortili e supportici), al fine di connettere funzionalmente e di potenziare la labile e talvolta sconnessa rete delle strade urbane del nucleo insediato tradizionale ed attraversare il compatto centro storico cittadino.

Infine, per quanto attiene la previsione del ricorso a modalità di spostamento alternativo all'uso dei veicoli privati, al fine di ridurre i carichi di punta sulla rete stradale, si segnala che il PUC recepisce ed intende porre adeguatamente a frutto in tal senso il progetto della realizzazione della stazione ferroviaria metropolitana "Alifana", che potrà offrire un contributo rilevante per drenare la domanda di spostamenti anche di scala più ampia di quella della sola conurbazione casertana.

Pozzuoli, settembre 2016

Per il gruppo di progettazione

(Prof. Ing. Renato Cristiano)



Allegato: tavola grafica in scala 1:10.000