



COMUNE DI SALERNO
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA



NUOVA COSCIENZA DI IDENTITA'
NUOVA ESIGENZA DI URBANITA'

PIANO URBANISTICO COMUNALE 2005

ORIOI BOHIGAS - ALBERT PUIGDOMENECH

MBM ARQUITECTES S.A.

JOSEP MARTOREL
ORIOI BOHIGAS
DAVID MACKAY
ORIOI CAPDEVILA
FRANCESC GUAL

STRUTTURA SPECIALE - UFFICIO DI PIANO

BIANCA DE ROBERTO
Dirigente

FILOMENA DARAIO
Responsabile Pianificazione Urbanistica

GIOVANNI CIOTTA
Responsabile Progettazione Urbanistica

FRANCESCO SAVINO
Responsabile Procedure Tecnico-amministrative

SIMONETTA ADINOLFI
Responsabile Procedure Informatiche

Staff tecnico

CARLA GATTO

ROBERTO NOBILE
GIOVANNI AVELLINO
CORRADO MARINO
GAETANA PINTO
MARCELLO SANSONE

RAPPORTO AMBIENTALE

Adeguate alle osservazioni accolte

RA1	RAPPORTO AMBIENTALE - VAS
-----	---------------------------

IL DIRETTORE DI SETTORE
Bianca De Roberto

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA
Domenico De Maio

IL SINDACO
Vincenzo De Luca

PREMESSE.....	2
1 INDICAZIONE DELLE PRINCIPALI DIRETTRICI DI SVILUPPO DEL PIANO.....	5
1.1 LO SVILUPPO RESIDENZIALE.....	5
1.2 L'ATTIVITÀ PRODUTTIVA – IL TURISMO.....	6
2 ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE – CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELLE AREE.....	14
2.1 LA STRUTTURA FISICA DEL TERRITORIO.....	15
2.2 IL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO.....	15
3 LA TUTELA AMBIENTALE.....	19
3.1 VINCOLI ARCHITETTONICI ED AMBIENTALI.....	19
3.2 RISCHIO IDROGEOLOGICO.....	20
3.3 CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE.....	20
3.4 FATTORI DI CRITICITÀ AMBIENTALE.....	20
4 POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE – VALUTAZIONE CRITICA DELLE RICADUTE POSITIVE O NEGATIVE SULL'AMBIENTE, DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO.....	21
<i>Ambito 1.....</i>	<i>21</i>
<i>Ambito 2.....</i>	<i>22</i>
<i>Ambito 3.....</i>	<i>23</i>
<i>Ambito 4.....</i>	<i>24</i>
<i>Ambito 5.....</i>	<i>25</i>
<i>Ambito 6.....</i>	<i>28</i>
<i>Ambito 7.....</i>	<i>28</i>
<i>Ambito 8.....</i>	<i>29</i>
<i>Ambito 9.....</i>	<i>30</i>
<i>Ambito 10.....</i>	<i>31</i>
<i>Ambito 11.....</i>	<i>32</i>
<i>Ambito 12.....</i>	<i>33</i>
<i>Ambito 13.....</i>	<i>34</i>
<i>Ambito 14.....</i>	<i>35</i>
5 RICADUTE NORMATIVE E PREVISIONALI.....	36
6 INTEGRAZIONE AI SENSI ALL'ALLEGATO I DELLA DIRETTIVA 2001/42/CE - VAS.....	38

RAPPORTO AMBIENTALE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE

PREMESSE

Si premette che la Legge Regionale n.16 del 22/12/04 pubblicata sul B.U.R.C. del 28/12/04, nell'ambito della PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE, elencando i contenuti del P.U.C., ha introdotto la necessità che gli interventi di trasformazione dallo stesso previsti, siano raccordati con le esigenze di salvaguardia delle risorse naturali, paesaggistico-ambientali, agro-silvo-pastorali e storico-culturali disponibili, indicando altresì i criteri per la valutazione degli effetti ambientali degli interventi stessi.

In particolare, l'art. 47 - valutazione ambientale del Piano - prevede:

al punto 1. "I piani territoriali di settore ed i piani urbanistici sono accompagnati dalla valutazione ambientale di cui alla direttiva 42/2001/CE del 27 giugno 2001, da effettuarsi durante la fase di redazione dei piani."

al punto 2. "La valutazione scaturisce da un rapporto ambientale in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi dell'attuazione del piano sull'ambiente e le alternative, alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale di riferimento del piano."

Il precedente punto 1. rimanda alla direttiva 42/01, sostanzialmente finalizzata alla protezione dell'ambiente ed a promuovere lo sviluppo sostenibile nella elaborazione dei piani e dei programmi. La stessa direttiva, per quanto riguarda i contenuti della valutazione di che trattasi, all'art. 2 – paragrafo b) – chiarisce che **la Valutazione ambientale** rappresenta l'insieme procedurale costituito da:

- un rapporto di impatto ambientale
- lo svolgimento di consultazioni
- la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni
- l'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni

a norma degli articoli da 4 a 9 della stessa Direttiva, recepiti dalla citata L.R. n.16/04.

Inoltre, al paragrafo c) dello stesso articolo 2, viene precisato che:

" per **rapporto ambientale** s'intende la parte della documentazione del piano o del programma contenente le informazioni prescritte all'articolo 5 e nell'allegato I".

In definitiva, quindi, lo strumento tecnico di verifica ambientale da predisporre a corredo degli elaborati del Piano Urbanistico Comunale è costituito dal "Rapporto ambientale", regolato dall'art. 5 e dall'allegato I della Direttiva, che di seguito si riportano:

Art. 5: Rapporto ambientale

- 1. Nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, deve essere redatto un rapporto ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma. L'allegato I riporta le informazioni da fornire a tale scopo.*
- 2. Il rapporto ambientale elaborato a norma del paragrafo 1 comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma e, per evitare duplicazioni della valutazione, della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter.*
- 3. Possono essere utilizzati per fornire le informazioni di cui all'allegato I quelle pertinenti disponibili sugli effetti ambientali dei piani e dei programmi e ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o attraverso altre disposizioni della normativa comunitaria."*

Allegato I: Informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1

“Le informazioni da fornire ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, fatto salvo l'articolo 5, paragrafi 2 e 3, sono:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;*
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma;*
- c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;*
- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;*
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;*
- f) possibili effetti significativi ⁽¹⁾ sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;*
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;*
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;*
- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;*
- j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.*

⁽¹⁾ *Detti effetti devono comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi. IT Gazzetta ufficiale delle Comunità europee 21.7.2001 L 197/37”.*

Tanto premesso, la descrizione delle azioni ascrivibili ai Piani Urbanistici ai fini della loro valutazione di impatto ambientale, impone delle riflessioni di carattere generale, ai fini della concreta individuazione del metodo adottabile.

Il Piano, infatti, a differenza del progetto della singola opera, configura la futura attuazione di insiemi di interventi, attraverso sistemi strutturati e complessi di azioni, in attuazione di una generale politica di assetto del territorio. Pertanto le varie azioni previste dal Piano sono tra loro sinergicamente connesse tanto che, modificandone una, si introducono automaticamente variazioni nelle altre, in misura difficilmente determinabile.

In linea di larga massima, le azioni contemplate in un Piano possono essere comprese in due grandi categorie: quella di tipo propositivo, preposta alla realizzazione di opere ed in genere trasformazioni territoriali, e quella di tipo inibitorio, tesa a proibire azioni “indesiderate” perché giudicate comunque “deleterie” dal Piano.

In quest'ultimo caso, le azioni previste dal Piano non si possono definire “interventi”, bensì “vincoli”imposti a tutti i potenziali operatori, contenuti “passivi” che tuttavia svolgono anch'essi un fondamentale contributo per la configurazione ottimale del territorio.

Tuttavia, ai fini di una valutazione ambientale, anche se in linea teorica può essere ritenuta accettabile la suindicata descrizione del Piano alla stregua di un macro progetto urbano, esistono notevoli difficoltà, concettuali e pratiche, a proposito della complessità e della indeterminatezza degli obiettivi ed effetti che il Piano prevede, e dei loro probabili tempi di attuazione, rispetto ad un vero e proprio progetto di una singola opera.

A tal riguardo, quindi, si ritiene importante riaffermare il concetto di contestualizzazione dell'analisi relativamente al tipo di strumento urbanistico. Infatti, all'interno della pianificazione comunale, va differenziato il livello di approfondimento e di specializzazione delle analisi ambientali che, evidentemente, debbono fare riferimento a studi con specificità diverse rispetto al tipo di strumento in questione, man mano che ci si avvicina dal livello "generale" a quello "attuativo".

In sostanza, la nuova Legge Regionale ha inteso introdurre le tematiche ambientali all'interno del processo decisionale, e quindi trasferire, nelle norme di attuazione del PUC, indirizzi e prescrizioni che possano rendere operanti le valutazioni emerse in sede di analisi esplicitando, quindi, tutte le misure "compensative" previste, funzionalmente all'equilibrio ambientale degli interventi.

Pertanto, il livello dello studio ambientale sarà proporzionato alle criticità presenti negli ambiti considerati. Conseguentemente, lo stesso non rivestirà caratteristiche estremamente tecniche che appesantirebbero il processo formativo del Piano, ma bensì intende rappresentare un inquadramento generale in cui vengono evidenziate le problematiche ambientali riscontrate e le scelte effettuate per la loro soluzione.

In definitiva, sulla base degli indirizzi contenuti nel citato All. I della Legge Regionale, il presente Rapporto Ambientale sarà articolato secondo i seguenti criteri metodologici.

- **Inquadramento sintetico dei contenuti del Piano e degli obiettivi generali che si intendono raggiungere.**

All'interno di tale tematica verrà presentata un'indagine globale sulle previsioni del piano, in relazione alla situazione urbanistica di fatto ed alla contingente situazione territoriale .

- **Descrizione dello stato attuale dell'ambiente.**

Verranno illustrate, in linea generale, le principali caratteristiche morfologico-ambientali del territorio, nonché i rilevanti aspetti socio-economici. All'interno di tale tematica verranno anche evidenziate le eventuali problematiche ambientali che si possono osservare sul territorio, che potrebbero creare interazioni rispetto alle nuove previsioni.

- **Descrizione e classificazione del territorio – valutazione critica delle ricadute positive o negative sull'ambiente, derivanti dall'attuazione del Piano.**

Per tale aspetto, lo studio condotto intende fornire una sintesi generale della descrizione delle caratteristiche ambientali delle più significative aree oggetto di trasformazione. A tal fine verranno indicati i vari interventi strutturali ed infrastrutturali in previsione, in relazione ad ambiti omogenei dal punto di vista della rilevanza ambientale, delle componenti del paesaggio e delle destinazioni d'uso prevalenti. Saranno altresì specificati i criteri adottati per la individuazione dei "punti sensibili", i prevedibili impatti ambientali significativi e la valutazione critica, riferita all'ambito in esame, delle ricadute positive o negative sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano.

- **Ricadute normative e previsionali**

All'interno di questa parte del Rapporto verranno richiamati tutti gli indirizzi o prescrizioni contenuti nelle Norme di Attuazione del Piano, finalizzati al perseguimento degli obiettivi ambientali.

1 INDICAZIONE DELLE PRINCIPALI DIRETTRICI DI SVILUPPO DEL PIANO.

Per illustrare le fondamentali linee di sviluppo del Piano, bisogna necessariamente richiamare alcuni criteri metodologici adottati, e dettagliatamente descritti nella “Relazione Illustrativa” .

1.1 LO SVILUPPO RESIDENZIALE

Fondamentalmente, il Piano parte dalla constatazione dell’ormai consolidata riduzione della “grande ondata espansionista” demografica che, nei decorsi anni, ha traslato verso la città imponenti masse di abitanti dai centri periferici ed, in genere, dalle campagne . Conseguentemente il Piano, più che porsi nell’obiettivo della crescita, intende perseguire il miglioramento della qualità dell’esistente: “contro l’espansione la ricostruzione. Invece di costruire fuori dalla città, costruire nella città già costruita”.

Al riguardo, lo stesso definisce chiaramente il limite all’interno del quale si svilupperà “la città compatta” , entro la quale includere tutte le funzioni residenziali, commerciali, di servizio, industriali – evidentemente evitando quelle inquinanti – e gli spazi liberi . Una città nella quale, secondo una equilibrata densità edilizia, si evitino gli spazi privi di contenuto, ristrutturando aree obsolete e degradate.

Esplicitando tale obiettivo, all’interno della “città compatta” in sostanza si intende pervenire al riuso del patrimonio edilizio degli edifici impropriamente utilizzati o sottoutilizzati – ivi compreso il recupero in chiave funzionale degli edifici antichi; alla riconfigurazione dei vuoti urbani quali spazi ad uso pubblico e/o residenziale capaci di generare effetti osmotici di riqualificazione rispetto agli adiacenti spazi .

Un esempio emblematico di tale strategia urbanistica è costituito dal progetto della Lungorino, in fase di attuazione, che assolve la precipua funzione strutturale di asse di collegamento Nord-Sud nonché quella, non meno importante, di elemento di riqualificazione di aree urbane caratterizzate da spazi vuoti disomogenei al tessuto circostante. Difatti la nuova strada si configura come un grande viale, intervallato da ampie piazze e giardini, progettati anche per valorizzare i fabbricati esistenti e quale complementare elemento di arredo per quelli futuri.

Al di fuori della città come sopra definita, è situata l’area collinare, definita “città diffusa” caratterizzata dai nuclei urbani delle frazioni, da zone rurali o agricole e da grandi parchi naturali.

In merito, il Piano prevede il miglioramento dell’accessibilità, nonché la crescita limitata dei borghi esistenti, attribuendo tuttavia alle sole frazioni di Matierno e Cappelle caratteristiche di struttura urbana, in considerazione della loro maggiore vicinanza alla città.

In definitiva, il P.U.C. propone che la maggior parte della crescita e del rinnovamento, venga localizzata in aree di trasformazione all’interno della città compatta e dei nuclei consolidati, comprendendo alcuni ambiti finora ineditati perché già soggetti a vincolo a contenuto espropriativo, nonché suoli degradati con destinazioni urbanistiche ormai obsolete.

Ovviamente, alla crescita ed al rinnovamento edilizio corrispondono le relative individuazioni di aree per Standards Urbanistici, che assolvono anche al fabbisogno derivante dal deficit di superfici per i predetti Standards, che grava attualmente sulla città. In alcuni casi, inoltre, le scelte progettuali urbanistiche coincidono con le iniziative di riqualificazione ambientale in quanto mirano alla sostituzione di alcuni lembi edificati caratterizzati da degrado e scarsa o nulla valenza architettonica, tramite interventi di sostituzione edilizia nel rispetto del fabbisogno dei predetti standards da essi indotti. In

tal modo, in sostanza, il Piano intende fornire adeguati strumenti per operare la riqualificazione di tutti gli ambiti, abbinando interventi che possano contribuire all'organico ridisegno urbanistico-ambientale dell'intero territorio comunale.

1.2 L'ATTIVITÀ PRODUTTIVA – IL TURISMO

Sulla base di precise analisi svolte, il Piano prevede che l'attuale sistema produttivo venga implementato da una serie di interventi finalizzati all'incremento dell'attività turistica.

La direttrice principale cui è improntato lo sviluppo turistico, in sintonia con la metodologia già descritta al precedente punto, si fonda sulla individuazione di alcuni spazi specifici (ad es. P.zza e Porto di s.Teresa, Porto Masuccio salernitano, area ex cementificio, ecc.), nonché sulla realizzazione di un complementare ambiente di alta qualità. Si ribadisce quindi, anche in questa sede, l'intento fondamentale di promuovere tale attività nei suoi vari aspetti (sport, tempo libero, congressi, cultura, ecc.) adeguandosi, e quindi valorizzando, le caratteristiche naturali e storiche del territorio salernitano.

In sostanza si intende utilizzare ed incentivare tre peculiarità:

- 1) la zona marittima
- 2) la città storica
- 3) il paesaggio collinare.

In relazione al primo punto, gli elementi di maggiore rilevanza sono costituiti:

- a) dall'ampliamento dei porti Masuccio Salernitano e Santa Teresa, con un totale di circa 1.650 ormeggi;
- b) dal recupero con ripascimento delle spiagge erose dall'azione del mare ovvero assorbite dalla crescita della città;
- c) dall'ampliamento della fascia pedonale costiera del lungomare, dal Porto Commerciale fino alla zona litoranea orientale, valorizzandone il disegno urbano con una successione organica di nuove piazze e giardini.

In ordine al punto a) , va rimarcato che il 14 febbraio 2003, il comune di Salerno ha sottoscritto un protocollo d'intesa con la Regione Campania e l'Autorità portuale di Salerno, finalizzato allo "sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano". In tale documento viene annoverata la realizzazione e/o il potenziamento delle seguenti attrezzature:

Porto di S. Teresa	per 560 posti barca
Porto Masuccio salernitano	per 1.050 posti barca
Porto in loc. Pastena	per 450 posti barca
Porto in loc. Litoranea Orientale	per 1.000 posti barca

In riferimento alla capacità ricettiva delle attrezzature, va evidenziato che l'incremento della stessa, meglio dettagliato negli specifici allegati tecnici, è stato improntato all'adeguamento e razionalizzazione dei posti barca esistenti, nonché alla realizzazione secondo ottimali condizioni di affollamento e di protezione dei nuovi. Nello stesso protocollo, inoltre vengono anche definite le modalità per la realizzazione della Stazione Marittima (progetto vincitore di specifico concorso internazionale, a firma dell'Arch. Zaha Hadid), e per la realizzazione di un'area già destinata alla cantieristica nautica, situato sul limite costiero orientale del territorio comunale.

Per quanto attiene i punti b) e c), a giusta ragione si è dianzi citato "il recupero delle spiagge del litorale cittadino" in quanto nel corso degli anni si è assistito al loro progressivo depauperamento dovuto all'azione del mare ovvero all'espansione incontrollata della città.

Conseguentemente, come documentato negli studi specialistici meteomarini allegati al Piano, l'originaria immagine iconografica del litorale è profondamente mutata, e le caratteristiche spiagge cittadine risultano ridotte a fasce di limitatissima profondità,

inadeguate al loro tradizionale utilizzo per la balneazione. Peraltro, la necessità di interventi di ripascimento delle spiagge è, allo stato, oggetto di iniziative già intraprese dall'Ente Provincia, riguardanti oltre che il territorio comunale di Salerno, anche diversi Comuni limitrofi.

Pertanto, il ridisegno della fascia costiera, e le complementari modificazioni previste dal P.U.C. costituiscono gli interventi indispensabili sui quali basare la futura "città turistica".

Nell'ambito del rinnovamento urbanistico cittadino, il recupero della città storica – di cui al precedente punto 2) - svolge sicuramente un ruolo fondamentale, per gli evidenti significati intrinseci a questa parte del tessuto urbano, che costituisce la radice storico-culturale oltre che l'impianto morfologicamente generatore dell'attuale assetto urbanistico.

Proprio nei contenuti afferenti tale tematica, si può cogliere la peculiarità del Piano, che, particolarmente per il Centro antico, in coerente prosecuzione delle iniziative fin qui già intraprese dall'Amministrazione con il Concorso internazionale di idee "Edifici mondo" bandito nell'anno 1998, avente per oggetto il recupero dei principali obsoleti complessi edilizi ricadenti nella parte Nord, e proseguendo nella riqualificazione di monumenti, strade, piazze, giardini già significativamente avviata con il Programma Urban, non si limita a proporre il recupero dell'esistente, ma intende pervenire ad un profondo miglioramento delle condizioni di vivibilità, senza tuttavia snaturarne gli aspetti caratteristici.

La particolare attenzione riversata nel rispetto dell'ambiente storico, deve leggersi altresì nei criteri progettuali di elevata qualità architettonica che l'Amministrazione ha approvato, nel menzionato concorso pubblico del 1998. In base a tali criteri, pertanto, si intendono attuare le principali modificazioni previste per il Centro Antico miranti al recupero e riuso dei principali obsoleti complessi edilizi ricadenti nella parte Nord, necessari per la rivitalizzazione funzionale, anche in chiave produttiva e quindi turistica, di tale ambito cittadino.

Per quanto attiene, infine, il paesaggio collinare, il Piano mira a conservare e ad incentivare la coltivazione, nelle aree a specifico valore agricolo, nonché a migliorare l'accessibilità alle frazioni, privilegiando l'adeguamento delle viabilità esistenti e senza intaccare, con i nuovi tracciati, l'omogeneità di nuclei abitati consolidatisi nel tempo.

Tuttavia, per incrementare l'attrazione turistica di tali aree, viene per lo più contemplata la possibilità di realizzare aree attrezzate per il gioco, lo sport e la ristorazione complementari agli insediamenti, ma senza pregiudicare l'integrità paesaggistica del contesto e senza snaturare gli edifici che ancora conservino i caratteri tipologici degli originari insediamenti rurali.

In definitiva, quindi, fatta eccezione per gli interventi viabilistici, come detto improntati precipuamente all'adeguamento e potenziamento del tracciato esistente, dal punto di vista turistico gli interventi di trasformazione indotti sulle aree collinare rivestono carattere molto limitato, finalizzato alla introduzione di attività turistiche complementari. Peraltro queste ultime potranno comportare una maggiore attenzione da parte dei proprietari per una corretta manutenzione e/o valorizzazione delle aree a maggiore valenza paesaggistica, nonché per il miglioramento delle colture autoctone in quanto destinate anche all'offerta turistica.

Ulteriori aree produttive vengono previste, a corredo e/o ad implementazione di quelle già esistenti nell'ambito della "città compatta".

Le indicazioni su riportate, limitatamente al campo d'interesse della presente relazione di verifica di compatibilità ambientale, costituiscono una esplicitazione concettuale delle principali direttrici sulle quali si articola il Piano. Tuttavia, al fine di completare tale illustrazione con una chiara descrizione, dal punto di vista strettamente morfologico, della

prevista, complessiva trasformazione urbana del territorio, è necessario richiamare quanto riportato negli artt. 5.4 e 5.5 della Relazione Illustrativa:

“... 5.4 Una forma comprensibile e significativa

La città è il suo spazio pubblico. Quindi, la forma della città deve essere progettata a partire da questo spazio, più che dagli elementi architettonici isolati ai quali, ciò nonostante, corrisponde una parte della definizione dello spazio pubblico. La forma della città determina le articolazioni spaziali nelle quali la gente trova lo scenario e gli strumenti della convivenza. Pertanto la forma della città e dei suoi elementi costitutivi non è solo un tema estetico e funzionale, ma anche la base di un'efficace convivenza.

I Piani come documenti globali non possono definire la forma urbana di tutti i settori della città e devono limitarsi a quantificazioni e normative di dimensione e di uso sempre di incerta applicazione formale. Bisogna ricorrere, pertanto, a strumenti intermedi, disciplinati dal PUC che definiscano sistemi di gestione che prevedano progetti urbani e architettonici settoriali. Ma, oltre a ciò, il PUC. deve offrire uno schema strutturale della forma globale di tutta la città, sufficientemente potente da indicare i criteri per l'applicazione particolare. La città deve aspirare a una forma comprensibile, significativa, con intensità omogenee.

La struttura formale che proponiamo per Salerno è composta dalle linee e dai "fari di irradiazione" rappresentati graficamente nelle Tavole I2 "Sintesi del Piano" e P4 "Disegno urbano di indirizzo", che di seguito descriviamo:

- 1 Un sistema lineare, vertebrato dai successivi tratti del Lungomare e strutturato come una continuità dello spazio pubblico, che raggiunga, indistintamente e con la stessa intensità, tutti i quartieri del Comune, dal Porto Commerciale fino al fiume Fuorni, in coerenza con il quale bisognerà abbattere o ridurre gli elementi architettonici che si oppongono ad esso (es.: Hotel Jolly e alcuni stabilimenti balneari). Questo sistema è propriamente l'asse marittimo, un elemento evidente e molto comprensibile perché corrisponde alla tradizione delle città marittime lineari e perché, in parte, è un fatto già storicamente consolidato che merita di essere valorizzato.*
- 2 Due grandi piazze di nuova costruzione che segneranno le estremità del Lungomare, le principali porte d'entrata alla città: la piazza porticata di Santa Teresa (28.000 mq.) adiacente al Porto Commerciale e la piazza-giardino nell'estremità orientale (24.000 mq), entrambe progettate con un criterio di unità formale, sia nell'architettura che negli spazi verdi.*
- 3 Una serie di strade, piazze e giardini, adiacenti o prossimi al lungomare ed al suo prolungamento visuale, che, ne rendano sempre percepibile la presenza. La successione da Ovest a Est è la seguente: i giardini lineari che limitano il Porto Commerciale e che anticipano il paesaggio verde del Lungomare Trieste; la Villa Comunale che vi si collega attraverso una zona di giardini; diverse comunicazioni col centro storico (piazza Giovanni Amendola, via Duomo che conduce al cuore del centro storico , piazza Cavour, piazza Sant'Agostino, piazza Porta Nova); via dei Principati destinata prioritariamente al trasporto pubblico; Corso Vittorio Emanuele; piazza XXIV Maggio; piazze Mazzini e Concordia; piazza Vittorio Veneto ampliata e ristrutturata; i giardini dell'ex-cementificio con la partenza della Lungo Irno; il forte La Carnale; i fronti marittimi del Lungomare Marconi e del Lungomare Colombo; piazza Monsignor Grasso; il settore di Torre Angellara; i giardini e i punti commerciali dell'ex Marzotto e l'insieme dell'area litoranea orientale.*
- 4 L'allargamento del Lungomare verso il mare con impianti che vi si collegano direttamente. Due installazioni portuali a carattere turistico (Santa Teresa e Masuccio Salernitano) che si integreranno anche alla vita urbana poiché in entrambe verranno impiantate aree ricreative, commerciali e di ristorazione con spazi per eventi popolari. Una continuità lungo tutto il comune di spiagge ricostruite e protette per evitarne il*

degrado. Quella di importanza vitale è l'ampia zona situata tra i due porti, adiacente al centro storico, con una notevole operazione di rigenerazione della sabbia. Questa sarà la grande spiaggia centrale della città con la maggior utilizzabilità pubblica e dotata di maggiori servizi pubblici. Ma è indispensabile provvedere alla ricostituzione ed alla conservazione della lunga spiaggia ad Est del fiume Irno, ricostituendo l'arenile e rimuovendo o eliminando le costruzioni che oggi la mutilano. La proposta indicata nel progetto della AAPU-6 nella zona orientale, che comprende l'ampliamento del settore della balneazione, del diportismo nautico (con l'inserimento della proposta privata di un nuovo porto turistico) e la costruzione di un giardino con attrezzature, è un modello col quale si potrà agire.

- 5 Un nuovo quartiere nell'estremità orientale dell'asse del Lungomare, che assorbe buona parte della crescita demografica prevista e che agisce come cerniera tra la zona sportiva, costituita dal campo di calcio, il Palazzetto dello Sport e diversi edifici culturali e ricreativi e quella industriale, ai cui margini termina il boulevard in una grande piazza che simbolicamente rappresenta la "porta est" della città. In questo comprensorio, di particolare rilevanza paesaggistico-ambientale, l'ampliamento del lungomare con la creazione di due parchi nella fascia costiera, ed i grandi viali alberati che incorniciano i nuovi fronti stradali, determinano le premesse per un disegno urbano di notevole livello qualitativo. Pertanto, per quanto attiene l'elaborazione dei relativi PUA da parte dei privati, il Comune si riserva di dettare precisi indirizzi, anche sulle scelte tipologiche e formali.*
- 6 La grande massa della città consolidata e densa, chiaramente limitata e "appoggiata" sulla ristrutturazione della zona marittima, di cui ne segue la stessa direttrice lineare. Come punto nodale c'è il centro storico con una modifica fondamentale: il potenziamento della sua zona Nord coi suoi grandi monumenti che adesso formano un insieme isolato e degradato. In questo continuum urbano si realizzano una serie di operazioni specifiche che segnano le interrelazioni e gli spazi simbolici e rappresentativi. Tra queste operazioni - alcune realizzate ed altre incluse nel PUC - ha una speciale importanza il ricco sistema di parchi, situati strategicamente, che definiscono un importante itinerario del verde: Giardini della Minerva, Parco del seminario, Parco Matierno, Sistema dei parchi della Lungoirno, Parco archeologico di Fratte, Parco D'Agostino, Masso della Signora, Parco Italia, Parco Paradiso di Pastena, Parco fluviale Mercatello, Parco preistorico-romano, Parco Mariconda, Parco S. Leonardo.*
- 7 La Lungo Irno, perpendicolare al Lungomare, come secondo asse di strutturazione: l'asse del fiume e della montagna. La Lungo Irno, la cui realizzazione è in corso, cambierà radicalmente l'uso e la lettura morfologica di tutta la città: un grande viale, con sezione generosa, che risolverà la circolazione Nord-Sud, senza creare la barriera che la presenza delle automobili solitamente determina. Essa, al contrario, consentirà la penetrazione in tutto il tessuto urbano e nei parchi limitrofi, con un'attenzione prioritaria allo spazio per il transito dei pedoni. L'estremo nord è distinto da una piazza circolare, vera porta di ingresso alla città, mentre l'estremo sud si apre al mare con una grande piazza.*
- 8 Il gran paesaggio collinare, che inizia dallo stesso limite della città consolidata, dove si conservano e si rafforzano gli attuali insediamenti. Se ne migliora l'accessibilità e si preserva globalmente il valore paesaggistico definito dai piccoli nuclei residenziali isolati, dalle aree agricole e boscate che vanno radicalmente protette e incrementate.
Il paesaggio collinare si presenta come un grande spazio verde naturale o coltivato, arricchito da sei grandi parchi naturali: Castello, Montestella, Giovi Montena, delle Torri, parchi fluviali del Grancano e del Fuorni, che con i loro 355 Ha, completeranno il verde urbano dell'interno della città.*
- 9 Una ristrutturazione del sistema di circolazione di base e delle derivazioni locali, come conseguenza della riorganizzazione della mobilità, di cui si tratterà più dettagliatamente.*

5.5 Schema territoriale della mobilità

Anche se è stata avviata - e ci auguriamo che prosegua e si intensifichi - una politica del trasporto pubblico, bisogna ancora accettare e migliorare, per quanto possibile, la fluidità del traffico per la maggior parte privato. Nell'insieme bisogna partire sostanzialmente dalla rete attuale e introdurre dei cambiamenti, dei miglioramenti e una generale razionalizzazione. Il modello proposto viene spiegato nella Tavola P1 "Sistema della mobilità" e si riassume di seguito.

5.5.1 Mobilità parallela al mare

La base di questa mobilità si basa su tre assi:

- 1. Il sistema formato dal Lungomare (verso Est) e la continuità delle vie Raffaele Mauri, Posidonia, Torrione, Roma e Indipendenza (verso Ovest), che si uniscono per assorbire la doppia direzione verso Santa Teresa e piazza Monsignor Grasso. Le due linee devono contenere tre tipi di circolazione: automobili (2 corsie), autobus del trasporto pubblico (1 corsia) e pedoni. Pertanto vanno realizzate piccole migliorie delle sezioni stradali al fine di ottenere l'uniformità delle carreggiate e di definire i parcheggi di superficie.*
- 2. Un itinerario a doppio senso che comincia nel punto in cui la strada provinciale SS-18 Tirrena Inferiore entra, attraverso una nuova rotatoria, nella zona urbana (Arbostella - Mariconda) e continua per Via Premuda, Via Angrisani, Via dei Mille, Via Ugo Foscolo; prosegue poi attraverso un'altra rotatoria prevista dall' AAPU 9-10, situata all'incrocio delle attuali vie Stazione e Nicola Granati e, quindi, con una nuova galleria situata sotto il Masso della Signora, continua per via Cacciatori dell'Irno, via Memoli, via P. de Granita, via Paglia, via Cavaliere, via Moscato fino all'ex barriera dell'autostrada Napoli-Salerno. Tale galleria potrebbe essere collegata con la galleria della tangenziale, in modo da interconnettere i due assi. L'ipotesi ha destato alcune perplessità nel corso dell'esame della Bozza 2000: non è, pertanto, visualizzata nelle tavole, ma se ne suggerisce l'approfondimento, eventualmente nell'ambito di uno studio di prefattibilità; in alternativa ad essa si è previsto un nuovo asse viario parallelo a via delle Ginestre.*
- 3. La tangenziale, di cui si suggeriscono sensibili ed auspicabili miglioramenti di tracciato e di connessione con la rete viaria; in proposito occorre considerare che, col tempo, essa dovrà assumere il carattere di semplice strada urbana, ancorché specializzata.*

5.5.2 Mobilità perpendicolare al mare

Particolare attenzione merita la definizione di un sistema di viabilità perpendicolare al mare. La Lungo Irno costituisce, in tal senso, un'importantissima infrastruttura capace di distribuire razionalmente il traffico; Via dei Principati potrà essere destinata essenzialmente al trasporto pubblico e merci. Più in generale il PUC ipotizza una sorta di gerarchizzazione delle strade urbane, distinguendo quelle di attraversamento da quelle di interesse meramente locale con la finalità di pervenire ad una rete stradale coerente, rappresentativa e funzionale. I progetti di AAPU, e in particolare quello relativo ai quartieri Italia-Europa e Mariconda, rappresentano un esempio che potrà essere seguito dall'amministrazione comunale sia negli interventi di adeguamento che nella definizione dei progetti urbani delle aree di trasformazione. In ogni caso, stante l'impossibilità fisica di migliorare la rete stradale di alcune parti della città, occorrerà ottimizzare la mobilità con una gestione attenta e costante del traffico.

5.5.3 Azioni specifiche

Il PUC prefigura le azioni specifiche elencate di seguito.

- A) *L'accesso alla città da Ovest, attraverso il viadotto e la Via Ligea ristrutturata, se da un lato ha risolto una serie di problemi viabilistici e formali, ha sicuramente peggiorato la funzionalità dello scalo commerciale, il cui peso nella realtà economica e occupazionale salernitana è innegabile.*
Il miglioramento delle problematiche su esposte, oggetto di approfondimento progettuale in corso, si può ottenere attraverso:
- *La costruzione di una nuova galleria ferroviaria che colleghi direttamente il porto commerciale all'attuale scalo merci. Questa soluzione consentirebbe di liberare il lungomare Trieste dai binari ferroviari e di ridurre sensibilmente la quantità di merci trasportate su gomma.*
 - *La realizzazione di un parcheggio camion e un'area a servizio del porto nel Vallone Cernicchiara.*
 - *Il potenziamento del percorso porto - ex- casello autostradale SA - NA con le seguenti opere:*
 - a) *l'adeguamento di via Gatto, con possibilità di realizzazione di un'altra corsia riservata alla salita del traffico pesante.*
 - b) *la realizzazione di una nuova galleria che partendo da piazza San Leo giunga a via del Risorgimento. Con quest'intervento si libererebbe dal traffico una parte di via Risorgimento, fondamentale per l'accesso al Centro Storico Nord.*
 - c) *la ristrutturazione del nodo tra le autostrade Salerno-Reggio Calabria e Napoli-Salerno e via del Risorgimento.*
- B) *Il collegamento del "Trincerone" con l'area ferroviaria, a mezzo di una grande piastra che il piano prevede di attrezzare conferendo a detta area ferroviaria carattere urbano.*
- C) *Il prolungamento del Trincerone verso Ovest; è questa una proposta desunta dagli elaborati del concorso "edifici mondo" che appare particolarmente efficace per agevolare l'accessibilità alla parte medio-alta del centro storico. L'intervento dovrà necessariamente realizzarsi in accordo con il Ministero dell'Interno in quanto viene utilizzata una parte, ancorché marginale, della Caserma Pisacane.*
- D) *Il collegamento della Lungo Irno con la strada tangenziale in direzione Est.*
- E) *Il collegamento della Lungo Irno alla autostrada SA-AV in località Fratte in direzione AV.*
- F) *Il collegamento della via dei Greci con l'autostrada SA-AV in direzione SA.*
- G) *Il prolungamento verso Est del "boulevard costiero", che si conclude con una grande piazza, spazio di demarcazione tra la città turistico/produttiva e la zona industriale, e che intende configurare, metaforicamente, la "porta Est" di accesso alla città.*
- H) *Un nuovo raccordo tra Brignano e Matierno, con un viadotto sul torrente Grancano e sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.*
- I) *Un nuovo collegamento tra il raccordo SA-AV e la viabilità esistente e di progetto, con la previsione di un adeguamento della viabilità di servizio ai nuovi comparti produttivi.*
- J) *La costruzione di una strada continua lungo il lato nord della ferrovia e un'altra lungo il lato sud della Tangenziale per facilitare gli scambi mare-montagna attraverso i quartieri Italia-Europa e Mariconda, collegando al meglio i sottopassi esistenti o possibili di entrambe le barriere.*
- K) *La ristrutturazione della viabilità della zona ASI, in particolare con il collegamento alla strada Aversana e la previsione di un nuovo asse di collegamento della litoranea con la S.S. 18, quest'ultimo da concordare e definire con il Comune di Pontecagnano.*

L) *Il collegamento del previsto svincolo dell'autostrada SA-RC in San Mango Piemonte con la viabilità esistente, mediante il riutilizzo di alcuni tronchi della predetta autostrada, di cui si prevede la dismissione, conseguentemente alla rettifica del tracciato.*

M) *Collegamento anulare*

Una delle scelte progettuali più significative, in tema di viabilità, è rappresentata dal nuovo sistema circolare, che si caratterizza come asse di scorrimento, tangente al centro urbano e ben collegato ai nuclei frazionali, avente, una volta realizzato, delle positive ricadute per tutto il sistema dei collegamenti, anche extracomunali.

La scelta progettuale, infatti, recuperando, per buona parte, il dismesso tracciato autostradale della SA-RC. e con opportuni inserimenti di nuovi tratti e raccordi, si caratterizza, quale nuovo asse circolare di scorrimento.

Attualmente, la cosiddetta tangenziale di Salerno collegando gli svincoli di Fratte (ed ancora non in modo ottimale) con quello di Pontecagnano, riesce a “servire” solo le zone della città più prossima agli svincoli esistenti sullo stesso tratto.

La nuova proposta prevede, innanzitutto, di ampliare l'asse di scorrimento veloce della città, nell'altro tratto, quello, appunto, del precedente tracciato autostradale, da Fratte a Pontecagnano.

La novità, però, non va letta solo come mero prolungamento della tangenziale di Salerno.

Quest'ultima, infatti, prevede nuovi svincoli e sistemi di rotatorie, in più parti di questo anello viabilistico:

- *in prossimità della zona industriale, dove la tangenziale si raccorda con la “aversana”.*
- *tra l'uscita di Pontecagnano e lo svincolo sulla S.S.18, dove si prevede un ulteriore raccordo che consentirà di separare il traffico autostradale da quello urbano ed interurbano.*
- *In prossimità del previsto svincolo di S.Mango (che diventerà un punto di riferimento per tutto il sistema viabilistico delle zone collinari della città e per i comuni limitrofi).*
- *Nella immediata vicinanza dell'abitato di Matierno (che servirà ad alleggerire notevolmente il “nodo” di Fratte ed a collegare più facilmente altre zone, come Cappelle e Brignano, alla stessa tangenziale).*
- *In prossimità del Rione Petrosino.*

Da quanto sopra riferito, sia pur sinteticamente, appare evidente che questo nuovo sistema viabilistico a scorrimento veloce, ridurrà sensibilmente i tempi di collegamento tra i vari nuclei frazionali (non solo quelli lungo la cintura pede-collinare: Matierno, Ogliara, Sordina, Giovi ecc.) e tutti i quartieri della città.

Anche questi ultimi, ovviamente, riceveranno rilevanti benefici da queste opere stradali, di raccordo con il sistema tangenziale, previste dal PUC.

Inoltre l'importante infrastruttura offre la possibilità di attuare percorsi attrezzati nel verde (Green Way) fino ai parchi fluviali previsti dal PUC.

5.5.4 Zona collinare

Si ritiene utile conservare, adeguare e migliorare la rete stradale esistente. Questa è costituita prevalentemente dall'asse che, toccando Matierno, Ogliara, Rufoli, Giovi, Piegolelle, si suddivide poi in due percorsi: il primo che, passando per S. Nicola di Giovi e Bottiglieri, conduce al quartiere di Sala Abbagnano e, quindi, in città; il secondo che, passando per S. Croce, Giovi e C. D'Amato, entra in città attraverso il quartiere S. Eustachio.

Al fine dell'adeguamento della viabilità esistente, il PUC recepisce la Variante di Ogliara – già in fase di realizzazione – e prevede altre strade di variante dei nuclei frazionali di

Giovi Piegolelle, Casa D'Amato e Bottiglieri; indica, altresì, la rete della viabilità collinare da sottoporre ad interventi miranti al recupero paesaggistico.

5.5.5 Trasporto pubblico

E' molto importante ampliare e rafforzare il trasporto pubblico. Questo si dovrà sviluppare seguendo due obiettivi: costruzione della metropolitana e ampliamento e riordino del servizio di autobus.

La prima si trova già in costruzione, sullo stesso rilevato ferroviario. Il miglioramento del servizio di autobus è legato alla ottimale gestione dello spazio disponibile; si richiama in proposito quanto suggerito nello studio sulla mobilità redatto dalla soc. Intra.

5.5.6 Parcheggi

I parcheggi costituiscono un grave problema per la circolazione e per la vivibilità di Salerno perché sono insufficienti, mal ubicati e utilizzati indiscriminatamente dagli utenti residenti nella zona o da coloro che vi giungono per motivi di lavoro e/o per la presenza di servizi pubblici e commerciali. Conviene ridurre, nei limiti del possibile, i parcheggi all'aperto per ampliare la larghezza dei marciapiedi e gli spazi pedonali. Nel paragrafo 5.2.4 si è constatato che gli attuali parcheggi pubblici, con i requisiti di cui al D.M. 1444/68, sono inferiori al minimo stabilito per legge. Si può prevedere che la superficie destinata a parcheggi all'aperto sia destinata a diminuire per effetto del restyling dello spazio urbano. Attualmente non è il caso di indicare cifre esatte, ma di avviare un grande sforzo per la creazione di parcheggi sotterranei nella misura possibile. È conveniente che questo sforzo sia sorretto da investimenti privati.

Il PUC individua, nella tavola P1, alcune aree di parcheggio con funzione strategica:

1. Via Ligea – parcheggio auto
2. Via Ligea – terminal bus
3. Teatro Verdi
4. Santa Teresa
5. Piazza Amendola
6. Centro storico nord
7. Piazza S. Agostino
8. Trincerone
9. Piazza XXIV Maggio
10. Corso Garibaldi
11. Piazza Mazzini – Concordia
12. Nuovo porto M. Salernitano
13. Ex cementificio
14. Via Vinciprova
15. Via Robertelli
16. Via Rescigno
17. Ampliamento Stadio Arechi

Oltre a tali aree, il PUC vincola a parcheggio pubblico altre aree di minori dimensioni tali da soddisfare lo standard di legge.

Inoltre il PUC consente la realizzazione di parcheggi pertinenziali nel sottosuolo di tutte le aree libere private, ricadenti nella zone omogenee "A" e "B", con la possibilità di utilizzazione del soprassuolo per usi pubblici.

Un significativo contributo alla riduzione della carenza di parcheggi, può venire dall'accorto uso di aree di proprietà pubblica, prossime all'edilizia residenziale, solitamente inutilizzate e in uno stato di incuria. Un esempio in tal senso è l'intervento pilota di ristrutturazione urbanistica degli spazi pubblici attuato nell'isolato urbano di via

Solimena, a nord di via Ugo Foscolo. In quel caso per un numero di persone insediate pari a 345 unità si sono realizzati 4.777 mq di verde attrezzato (pari a 13,82 mq/ab) e 3.124 mq di parcheggi (pari a 9,05 mq/ab) superiori ai 10 mq/ab di verde e 2,5 mq/ab di parcheggi richiesti per legge.

D'altra parte, le nuove costruzioni, che si svilupperanno nelle aree di crescita, forniranno parcheggi pubblici come fissato dagli standard di legge, ed anche, la superficie destinata ai parcheggi di pertinenza della residenza verrà quantificata come da norma.

5.5.7 Politiche di contenimento del traffico privato

Tutto il sistema della circolazione deve essere completato da una politica radicale di riduzione dell'uso dell'automobile privata nel cuore della città. Per questo è urgente adottare le seguenti misure che, non essendo disciplinate dal PUC, possono essere attuate immediatamente:

- 1. Insistere su una politica del trasporto pubblico di alta efficienza, se possibile con corsie riservate e con itinerari atti a dissuadere il traffico privato. Migliorare l'offerta della linea metropolitana.*
- 2. Imporre nella parte più antica del Centro storico la precedenza pressoché esclusiva ai pedoni, aprendo alcune vie in orari prestabiliti per i servizi, i trasporti merci e le auto dei residenti con contrassegno. Le dimensioni del centro sono tali che l'uso dell'automobile non è necessario se non in circostanze eccezionali. Per facilitare questa pedonalizzazione bisogna costruire i necessari parcheggi, sotterranei e di superficie, in settori vicini al centro storico. Nei progetti redatti propedeuticamente al PUC si individuavano alcune possibili collocazioni: Piazza S. Teresa, Via Roma, Piazze Mazzini-Concordia, ex Cementificio. In accordo con la soluzione definitiva del Centro Storico Nord, bisogna prevedere nel settore accessibile un parcheggio sotterraneo o un autosilo.*
- 3. Dimensionare la sezione trasversale delle nuove strade e correggere quelle esistenti in modo che sia ridotta la velocità di circolazione; i marciapiedi vanno ampliati e le carreggiate ridotte senza temere che ciò provochi maggiori problemi, in quanto una circolazione limitata ma ordinata è la più efficiente.”*

2 ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE – CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELLE AREE

Si premette che, indipendentemente dagli obiettivi meramente di verifica ambientale, il presente Piano si è dotato di una approfondita serie di analisi e di studi specialistici miranti, propedeuticamente all'attuazione delle proposte, alla completa conoscenza del territorio comunale.

In tali sensi, tutta la fase di acquisizioni documentarie e normative, nonché i menzionati studi specialistici vengono analiticamente indicati nella “relazione” sullo stato di fatto. Evidentemente, quindi, la stessa, tra le molte indagini esperite, annovera anche quelle di specifico interesse del presente rapporto. In particolare, tuttavia, volendo conferire al presente elaborato carattere di compiutezza e di agevole comprensione, si è ritenuto di estrapolare, dalla citata relazione, le parti che più specificamente riguardano l'analisi del contesto esistente e delle condizioni socio-economiche esistenti. Quando si parla di “contesto esistente”, si intende riferirsi oltre che alla mera descrizione morfologica del territorio, all'inquadramento normativo derivante dalla presenza dei vincoli ambientali - che vanno evidenziati con le loro conseguenze sul sistema locale - nonché alle condizioni territoriali e socio economiche esistenti:

2.1 LA STRUTTURA FISICA DEL TERRITORIO

“La tavola relativa alle caratteristiche plano-altimetriche intende restituire in modo chiaro e leggibile la conformazione orografica del territorio comunale. Immediatamente è possibile distinguere gli organismi collinari ed i monti che delimitano le valli dei corsi d’acqua dove sono situate le vie di comunicazione e si estende il tessuto urbanizzato.

Il territorio comunale di Salerno si estende per una superficie di 5.914 ettari, composto per un terzo da pianura e per due terzi da colline e montagne e l’altitudine è compresa tra lo zero del livello del mare e quota 951 del Monte Stella.

La catena dei Monti Lattari si distende ortogonalmente rispetto agli Appennini e raggiunge la parte Nord-Ovest del territorio comunale. In questa zona la catena collinare è solcata da due valli: quella del Bonea, che collega Cava dei Tirreni con Vietri, e quella dell’Irno, dove corrono i principali collegamenti fra Salerno e d’Avellino. Proprio alle pendici del Monte Bonadies, l’ultimo colle di questa catena verso il mare, lì dove sorge il Castello di Arechi, si è sviluppato il nucleo più antico della città. Lo stesso monte ha bloccato il potenziale sviluppo della città verso la costiera amalfitana, determinando uno sviluppo edilizio disteso ad arco lungo il litorale sud.

Nel 1800 i primi stabilimenti industriali si insediarono nelle vicinanze del fiume l’Irno, determinando un’espansione verso l’interno, nella valle che collega Fratte con Baronissi e dove oggi corre l’autostrada per Avellino. Nel corso degli anni questo primo insediamento è cresciuto estendendosi verso Brignano e, soprattutto, lungo la valle del Grancano, che solca internamente il territorio comunale separando i rilievi del Monte Stella da un corpo collinare situato più vicino al mare.

Ai piedi del Monte Stella, nelle vicinanze di corsi d’acqua che scendono nella valle, sono sorti molteplici nuclei rurali (Matierno, Case Roma, Ogliara, Casa di Giacomo, Rufoli) e l’autostrada Salerno - Reggio Calabria che solca il territorio.

Un altro corpo collinare ha andamento a “C” ed è delimitato verso nord dall’autostrada Salerno-Reggio Calabria, a sud dalla tangenziale e dalla costa, ad est dal fiume Fuorni ed a Ovest dall’Irno. E’ formato da diverse unità morfologiche fra le quali è possibile distinguere il Masso della Signora, di forma triangolare, situato a poche centinaia di metri dalla costa e che costituisce un punto critico per i collegamenti nord-sud del territorio urbano costiero. Un secondo organismo forma un arco dove sono situati i piccoli nuclei collinari di Casa Manzo, Giovi Bottiglieri, Giovi Piegolelle, Giovi S. Bartolomeo, Case D’Amato, Case De Rosa. Una diramazione si stacca da questo arco con andamento perpendicolare alla linea di costa e scende verso la città, delimitato dai corsi d’acqua Mercatello e Mariconda, altri nuclei rurali sono situati nei punti più panoramici ed accessibili.

Un ultimo elemento collinare caratterizzato da fianchi molto scoscesi e dalla sommità piana si trova all’estremità di questo arco, verso il fiume Fuorni. E’ quasi completamente disabitato, fatta eccezione per il nucleo di S. Maria del Campo, e nei punti di maggiore altezza si gode di una magnifica vista sul golfo di Salerno.”

2.2 IL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO

In relazione a questo aspetto, nella descrizione delle condizioni territoriali e socio-economiche esistenti, bisogna identificare gli aspetti significativi rispetto alle azioni previste dal piano, e quindi esporre i maggiori cambiamenti sociali ed economici prevedibili durante il periodo di pianificazione, anche a prescindere dall’attuazione del Piano.

A questa tematica, lo studio del nuovo Piano ha riservato interesse particolare, fin dalla prima fase di studio, proprio perché ritenuta propedeutica alle scelte fondamentali, di carattere urbanistico, che si andavano profilando. Pertanto, al riguardo, può richiamarsi quanto riportato nella Relazione sullo stato di fatto al punto 5.- Il sistema socio-economico.

“Nel 1998 l'amministrazione Comunale affida al CENSIS l'incarico di uno studio specialistico sullo stato attuale delle attrezzature sociali e di una relazione sui bisogni futuri della città che verrà poi svolto in collaborazione con la fondazione Carisal-Sichelgaita di Salerno.

Per l'acquisizione dei dati sul territorio l'Ufficio di Piano si è attivato contattando vari Enti e richiedendo informazioni:

Ufficio Tributi: Regolamento per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e informazioni relative alla sua applicazione; numero di iscritti a ruolo per gli anni dal 1991 al 1998;

Servizio di Igiene Urbana: dati sul volume dei rifiuti raccolti sul territorio comunale negli anni dal 1991 al 1998;

Ufficio Verde Pubblico: Dati relativi agli spazi destinati a verde pubblico e loro estensione;

Ufficio Annona: Offerta commerciale - mercati su aree pubbliche

Ufficio Casa: dati sul numero di famiglie in situazioni di residenza impropria;

Ufficio Autorizzazioni e Concessioni: dati sul numero di abitazioni che hanno subito cambio di destinazione d'uso;

CED: ha fornito i seguenti archivi in formato elettronico:

a) Archivio anagrafe;

b) Archivio TSRSU;

c) Elenco delle famiglie residenti per l'indagine tramite questionario-intervista sulla domanda abitativa nella città di Salerno;

ASL SA2: dati relativi all'offerta di servizi sanitari presenti sul territorio comunale.

La ricerca ha consentito di definire scenari possibili di sviluppo per i prossimi 10 anni con le relative trasformazioni territoriali.

Nell'aprile 1999 viene consegnato il lavoro dal titolo **“Salerno Città Europea: analisi e previsioni per il nuovo piano della città”** frutto di una ricerca realizzata tra la fine del 1998 e l'inizio del 1999. Durante la fase di elaborazione il percorso di ricerca ha subito revisioni ed ampliamenti che all'interno del rapporto sono stati organizzati in quattro sezioni:

1. Sintesi dei risultati analitici e previsionali raggiunti e loro inquadramento nel contesto definito da precedenti studi;
2. Rapporto sui risultati di un'indagine che ha coinvolto circa 600 unità abitative utilizzata come base per le analisi dell'andamento demografico e dei fabbisogni abitativi e di servizi;
3. Analisi del sistema urbano salernitano realizzata attraverso l'utilizzo delle fonti statistiche disponibili e la consultazione di oltre 40 amministratori della provincia;
4. Analisi comparativa della realtà Salernitana rispetto ad un campione di una quindicina di città portuali intermedie italiane ed europee.

La fondazione Sichelgaita nel febbraio 2000 presenta il progetto “Salerno Città Europea” sintesi di una ricerca condotta da Sichelgaita in collaborazione con l'Ufficio di Piano del Comune di Salerno.

Nella prima fase dello studio viene presentata la Matrice di Contabilità Sociale (SAM) utilizzata come strumento di valutazione impiegato per studiare i legami che esistono tra gli attori economici della città di Salerno.

Una seconda valutazione è quella compiuta sull'impatto economico complessivo degli interventi e delle opere previste nell'esecuzione del PUC all'interno del modello di equilibrio economico generale della città analizzato precedentemente.

Vengono prese in considerazione le politiche economiche previste dal nuovo piano regolatore secondo una serie di simulazioni di progetti infrastrutturali. Lo strumento utilizzato per procedere all'analisi è la Matrice di Contabilità Sociale che è stata

disaggregata per settori produttivi e successivamente utilizzata per un'analisi del sistema economico con lo scopo di simulare l'impatto distributivo e allocativo di interventi che possono essere attuati dal Comune di Salerno al fine di migliorare la dotazione infrastrutturale e di servizi, e migliorare la vivibilità della popolazione residente.

In particolare sono state effettuate le simulazioni riguardanti gli interventi: **Fronte di Mare** (Porto sportivo e di Pesca di S.Teresa, Porto Masuccio Salernitano, Area ex Cementificio, Stazione Marittima, Arenile) **Centro Storico** (Edifici Mondo, Parcheggi, Trincerone, Viabilità di Accesso alla stazione Mertopolitana M1, Galleria Piazzale S. Leo) **Area Litoranea** (Infrastrutture, Palazzetto dello sport, Centro Fieristico, Parchi a Tema) **Asse Nord-Sud** (Completamento Lungo-Irno, Parco archeologico di Fratte) **Zona Orientale** (Infrastrutture) e **Abitazioni**.

Per ognuno di questi interventi sono stati stabiliti i parametri economici ed il periodo di realizzazione (valutato in cinque anni per ogni opera) ottenendo una tabella dalla quale si deduce quale operatore trae i maggiori benefici in termini di domanda finale. In particolare i maggiori beneficiari finali degli investimenti sono alcuni settori del terziario (soprattutto Servizi al Turismo, Trasporti e Comunicazione, Credito e Assicurazioni, Altri Servizi). Questi operatori assorbono dal resto dell'economia quote maggiori di produzione rispetto agli altri operatori.

E' stato calcolato il valore, diretto e indotto, prodotto dalla completa realizzazione degli interventi e le entrate complessive che si prevedono a favore del Comune di Salerno La valutazione economica suggerisce che il maggior effetto moltiplicativo indotto è per l'intervento previsto nel Porto Masuccio Salernitano.

Per il fabbisogno abitativo sono stati immaginati due scenari differenti:

- dalla circoscrizione Torrione-Pastena, parte della popolazione ivi residente, decide di trasferirsi nella Circoscrizione Centro e quindi attuare un programma di manutenzione degli immobili
- trasferirsi nella Circoscrizione Città Pre-Collinare costruendo nuovi edifici.

La scelta della Circoscrizione Torrione-Pastena è stata fatta sulla base delle indagini effettuate dal CSTP, Gruppo METIS (1999) che individua in questa area la più popolosa e quella con un maggior numero di abitazioni occupate per cui si potrebbe attendere una mobilitazione verso aree dotate di maggiori spazi attrezzati.

Sono stati determinati i volumi di spesa da investire e i settori maggiormente coinvolti. I dati confermano l'effetto positivo delle politiche di incentivazione all'investimento privato attraverso l'immissione di redditi delle famiglie nell'economia locale.

Non sembrano esserci notevoli differenze per l'economia della città di Salerno a differenza delle due politiche ipotizzate in quanto il valore aggiunto nel programma di nuova edilizia è solo leggermente superiore a quello prodotto in seguito alla manutenzione programmata.

Un ulteriore balzo nel futuro è stato fatto negli studi proposti nella terza fase del rapporto dal titolo "Salerno Città globale". Sono stati ipotizzati due scenari differenti di possibile evoluzione della crescita della popolazione e dell'economia salernitana.

Gli scenari sono stati disegnati per l'anno 2010 secondo proiezioni di crescita economica, sociale e demografica sulla base degli studi svolti dalla Sichelgaita, dalla fondazione Censis, dal consorzio CSTP in collaborazione con il gruppo METIS e dagli sui mutamenti urbani delle città dei paesi economicamente più industrializzati.

Il primo scenario presenta una crescita della popolazione residente pari a 180.000 abitanti. La città è caratterizzata dalla presenza di centri direzionali e di organismi di rilevanza nazionale con una economia prevalentemente legata all'industria high-tech ed al terziario avanzato. In questo caso si ha un aumento della popolazione con un allargamento delle fascia giovane ed anziana. Il reddito netto pro-capite delle famiglie, nel 2010, è pari a circa 24 milioni di lire.

Nel secondo scenario si ha una situazione più aderente a quella attuale. La popolazione resta stazionaria e diventa più anziana, l'economia resta legata ai servizi al turismo ed al commercio. Si ha un trasferimento delle attività industriali ed agricole verso i territori confinanti. In questo caso si ha un reddito maggiore, pari a 27 milioni di lire pro-capite per famiglia.

Un ulteriore studio redatto dal Censis riguarda i dati relativi alla popolazione ed alla economia ed alle previsioni di crescita ed evoluzione della città. Il rapporto è stato consegnato nel giugno 2000 ed ha il titolo "Il dimensionamento del Piano – Fabbisogni residenziali e non residenziali e proiezioni al 2009".

Di notevole importanza per la redazione del piano assumono i dati relativi alla popolazione attuale ed alla stima degli abitanti futuri.

La popolazione residente attuale è stata stimata in 156.000 unità. Questo valore è stato applicato ai modelli di previsione dell'evoluzione demografica creati sulle basi di valutazioni di tipo naturale (fecondità e speranze di sopravvivenza costanti) e di tipo migratorio elaborando quattro distinti scenari. La popolazione così stimata al 2009 è pari a 178.700 unità.

Una ulteriore valutazione è stata fatta mediante la comparazione della nostra città con altre realtà nazionali ed europee di tipologia analoga. In questo modo si ha una fotografia chiara della situazione attuale e degli eventuali scompensi e si demarca una linea di obiettivi verso la quale la città deve tendere.

Dal confronto Salerno pare avvicinarsi alle altre città per quanto riguarda la presenza di strutture per la comunicazione e per la connessione, emerge come caratterizzante il Porto e la sua movimentazione. Buona è la comparazione in termini di presenze universitarie, mentre il divario appare evidente per quanto riguarda l'attuale situazione relativa alla accoglienza turistica.

Altro dato importante è la determinazione del fabbisogno residenziale. L'attuale stato di deficit è stato calcolato considerando due esigenze differenti: quello derivante da una non rispondenza di adeguati standard qualitativi e quantitativi e quello derivante dalla scissione dei nuclei conviventi attualmente per mancanza di alternative.

Una seconda componente riguarda le previsioni di un credibile "ripopolamento della città", riconducibile alla crescita di reddito ed occupazione conseguente all'incentivazione di determinate attività urbane (Nuove tecnologie, servizi, turismo, porto, la localizzazione di campus universitari e residenze studentesche al centro di Salerno).

Il rapporto stima, quindi, il fabbisogno residenziale decennale fra 8.700 e 12.000 alloggi pari ad una superficie lorda compresa fra 740.000 e 1.020.000 mq.

Inoltre vengono evidenziate le tipologie di reddito secondo cui si ripartisce la domanda alloggiativa, la composizione dei nuclei familiari, le modalità di acquisizione, la tipologia edilizia, requisiti funzionali, i servizi di quartiere desiderati, la localizzazione nei quartieri salernitani.

Le previsioni delle future necessità legate alle attività economiche per i luoghi di produzione e servizio hanno un dimensionamento più intenzionale che legato ad un'analisi di fabbisogno.

Le stime si basano sulla ripartizione territoriale dei dati sull'occupazione stimati dall'Istat a livello provinciale. Si può ipotizzare una forbice intermedia di 65.000-70.000 addetti alle attività presenti attualmente a Salerno. Dalla valutazione del Censis emerge un incremento decennale di 14.000 nuovi addetti operanti nella città al 2009. Si raggiunge la conclusione che Salerno si avvia a diventare una città a standard urbani più elevati rispetto ad altre città meridionali grazie ad un accelerato intervento di riqualificazione e recupero edilizio, di infrastrutture, di sviluppo delle qualità ambientali, di maggiore apertura ai flussi turistici. Le linee strategiche a più alta possibilità di successo riguardano:

- *Le attività turistiche in quanto valorizzazione della città capace di convogliare consumatori esterni ed esportare un'immagine positiva della città;*

- *Le attività produttive d'innovazione legate alle nuove tecnologie con alto contenuto di ricerca e tecnologia,;*
- *Lo sviluppo dell'economia della logistica grazie al porto ed alla rete infrastrutturale;*
- *La manutenzione diffusa e la riorganizzazione urbana dove si sviluppano progetti d'intesa fra finanza ed immobiliare.*

La città di Salerno dimostra una buona ripresa nell'ultimo periodo fra la fine del 1999 e del 2000. Lo testimonia anche il risanamento dei conti dell'amministrazione comunale ed il raggiungimento di una elevata autonomia nel reperimento delle risorse correnti. Il programma di investimenti pubblici in questo ambito consentirà di realizzare un ambiente ricettivo di investimenti e sviluppo anche nel Mezzogiorno, grazie alla predisposizione amministrativa ed infrastrutturale, progettuale ed urbanistica di un'area urbana strategica. Non sono ancora pienamente misurabili gli effetti di una azione amministrativa di radicale intervento sulla città, tuttavia emergono segnali importanti:

- *Salerno ha un rango da capitale di un ampio territorio di riferimento essendo collocata, come rango urbano, in quell'insieme di città medio-grandi che costituiscono la vera forza del sistema urbano nazionale da Brescia a Padova, da Modena a Perugia*
- *nel corso della seconda metà degli anni '90 molti indicatori economici registrano una velocità di crescita superiore alla media del Mezzogiorno. I depositi bancari crescono del 28,5% rispetto al 26,1 medio, e la stessa occupazione fra 1994 e 1999 segna un andamento fortemente espansivo;*
- *l'iniziativa amministrativa ha, inoltre, spinto ad un tasso di sviluppo imprenditoriale di +21,4% superiore a quello nazionale del 16,6%, pur permanendo ancora un attendismo delle imprese soprattutto medio-grandi;*
- *l'impegno per eliminare il degrado ed il disordine urbano ha avuto effetti positivi per garantire una maggiore sicurezza dei cittadini e delle imprese;*
- *nella città di Salerno inizia a formarsi una struttura di piccole e medie imprese terziarie in settori di punta nella nuova economia globalizzata dei servizi consulenziali per le imprese (cresciuti negli ultimi due anni fra il +6% fino al + 17%) ma anche del turismo e dell'intrattenimento (+7,9% rispetto alla media dei capoluoghi meridionali dell'1,8%);*
- *il clima di rinnovamento e rilancio della città ha stimolato i consumi culturali e per gli spettacoli cresciuti rispetto ai primi anni '90 del 25,3% mentre sono aumentati solo del 4,3% negli altri capoluoghi meridionali;*
- *il più rilevante coinvolgimento si è realizzato nella manutenzione edilizia diffusa che negli ultimi anni ha già coinvolto il 17,7% delle famiglie di Salerno."*

3 LA TUTELA AMBIENTALE

3.1 VINCOLI ARCHITETTONICI ED AMBIENTALI

Sulla base dello studio specialistico sull'uso del suolo allegato al Piano, è stata redatta la allegata tavola RA_3 – Le previsioni del PUC e i Beni culturali ed ambientali – riportante i vincoli ambientali esistenti sul territorio.

Dalla stessa si rileva che sono sottoposte a vincolo idrogeologico tre vaste aree che comprendono quasi interamente il territorio collinare e montano del Comune.

Ai sensi dell'ex art. 1 della legge 29/06/1939 n°1497 (sostituito dall'art.136 D.Lgs.n.42 del 22/1/04) che tutela le aree di bellezza naturale e i punti di vista panoramici sono stati vincolati: una fascia del Lungomare compresa tra il Fiume Irno e la zona del Mercatello che include anche la collinetta del forte La Carnale; l'area collinare a ridosso della zona portuale che si estende fino al fiume Rafastia comprendendo parte del monte Bonadies e la parte alta del Centro Storico di Salerno; la collina del Masso della Signora e il quartiere di Sala Abbagnano. Inoltre è stato vincolato ai sensi dell'ex art. 21 della Legge 01/06/1939 n°1089 l'area del monte Bonadies sul quale è situato il Castello di Arechi in

modo che “non ne sia danneggiata la prospettiva o ne siano alterate le condizioni di ambiente e di decoro”.

Sono stati imposti dei vincoli per individuazione morfologica ai sensi dell'ex art.1 L. 431/85 (sostituito dagli artt. 142 e 146 del D. lgs. N. 42 del 22/1/2004) quali la fascia di 300 metri dalla linea di battigia e la fascia di 150 metri dalle sponde dei fiumi, dei torrenti e dei corsi d'acqua.

La tavola riporta altresì le zone boscate tutelate ai sensi del predetto Decreto n.42.

Infine, sono stati riportati anche gli immobili di particolare rilevanza sottoposti a tutela.

3.2 RISCHIO IDROGEOLOGICO

La descrizione dello stato attuale dell'ambiente, ancorché finalizzata alla verifica di compatibilità ambientale del piano, deve contemplare anche le connotazioni di tipo idrogeologico caratterizzanti il territorio che potrebbero interagire con le previsioni urbanistiche. A tal fine, in riferimento all'argomento in esame, si è ritenuto di allegare la tavola RA_4 – Le previsioni del PUC e il rischio idrogeologico – che riporta le aree che presentano caratteri di maggiore rischio o pericolosità, come individuate nel vigente Piano Stralcio per la tutela del rischio e l'assetto idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino in Destra Sele.

In particolare per quanto attiene il “rischio frana”, sono state annoverate:

- Le **aree a rischio R4** (rischio molto elevato) – aree per le quali sono possibili la perdita di vite umane o lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, con la distruzione di attività socio-economiche;
- Le **aree a rischio R3** (rischio elevato) – aree per le quali sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale;;
- Le **aree a pericolosità reale P4**;
- Le **aree a pericolosità reale P3**.

Mentre, per il “rischio alluvioni” sono state riportate:

- Le aree a rischio R4 (rischio molto elevato) – aree nelle quali sono possibili la perdita di vite umane, e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio-economiche;
- Le aree a rischio R3 (rischio elevato) – aree nelle quali sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale;
- Le fasce fluviali A – alveo di piena standard (T= 100 anni);
- Per la Fascia B – fascia di esondazione piena standard (T= 100 anni):
 - le Sottofasce fluviali B1, B2 e B3 .

3.3 CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE

Come previsto dalla legislazione vigente, il Comune di Salerno si è dotato del “Piano di zonizzazione acustica”, redatto dai Proff Ingg. A. Sabato e S. Forte dell'Università delle Calabrie – Laboratorio di Tecnica del Controllo Ambientale – approvato con atto n. 82/00 di C.C. .

Detto Piano figura tra gli studi Specialistici annoverati per la stesura del presente P.U.C. e consta di n.1 relazione tecnico-descrittiva nonché n. 7 tavole nelle quali sono evidenziate le varie zone acustiche, cui si rimanda.

3.4 FATTORI DI CRITICITÀ AMBIENTALE

Per completare la lettura dell'attuale stato ambientale, si è ritenuto di allegare l'ulteriore

elaborato RA_2 - Le previsioni del PUC e i fattori di criticità ambientale - che fornisce informazioni sui caratteri del tessuto edilizio (edificazione esistente con riferimento al degrado edilizio ed alle destinazioni d'uso) e sui fattori di criticità ambientale.

All'uso, è stata attribuita una specifica colorazione agli edifici produttivi, onde renderli immediatamente distinguibili da quelli residenziali o ad altra destinazione, mentre la cartografia individua gli immobili in cattivo stato di conservazione, degradati o in disuso.

Altre informazioni contenute sono relative ai fattori di criticità ambientale, cioè sugli elementi che possono essere considerati di interferenza e "disturbo" per il tessuto edilizio e le condizioni di vita circostanti. Sono state individuate le fasce di rispetto ai sensi delle leggi relative ad ogni singolo uso, e spesso si è scelto di rappresentarle con distanze maggiori, in quanto non si vogliono indicare i vincoli di inedificabilità o le fasce di rispetto, ma solo fino a dove l'azione di "disturbo" di una infrastruttura giunge a spingersi sul territorio.

Con questo criterio sono state individuate: ferrovie, autostrade, tangenziale, elettrodotti, cimiteri, impianti di depurazione. Inoltre sono state localizzate le cave ed i presidi militari in genere.

Relativamente ai siti di cava, il PUC, nelle norme transitorie, all'art. 175, ne prevede il recupero paesistico ed ambientale attraverso specifico piano attuativo per il quale la G.M., con atto n. 1412 del 21.10.04, nel formulare osservazioni al Piano Regionale delle Attività Estrattive, ha già dettato gli indirizzi, che si allegano al presente rapporto, in uno con la planimetria di riferimento "Siti di cava" desunta dallo stesso P.R.A.E.. Nelle citate osservazioni si dichiara, nel contempo, l'impraticabilità delle nuove aree di sviluppo delle attività estrattive così come individuate per il territorio di Salerno, dalla Giunta Regionale con Delibera n. 1544 del 6.08.04.

4 POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE – VALUTAZIONE CRITICA DELLE RICADUTE POSITIVE O NEGATIVE SULL'AMBIENTE, DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO

Come dianzi accennato, il limitato sviluppo in chiave edificatoria viene sostanzialmente esplicitato, negli elaborati di Piano, nella individuazione delle menzionate aree di trasformazione, da attuarsi, successivamente all'approvazione, per mezzo di progetti urbani. Questi ultimi dovranno determinare la forma ed il carattere degli spazi pubblici, gli usi generali, la morfologia e la tipologia architettonica, i monumenti e gli elementi rappresentativi dell'identità collettiva.

Dette aree possono essere di tipo prevalentemente residenziale o produttivo. In tutte è, però, prevista la coesistenza di funzioni diverse; anche in quelle con un carattere specializzato (ERP e PIP), sono previste attività congruenti e complementari alle destinazioni prevalenti.

Pertanto, in relazione al presente studio, si è provveduto alla classificazione delle stesse in n. 14 ambiti omogenei per caratteristiche ambientali, della destinazione d'uso prevalente, caratteristiche del paesaggio, del tessuto costruito e dell'ambiente naturale.

AMBITO 1

Costituisce il lembo Nord occidentale del territorio comunale, al confine con il Comune di Pellezzano. Esso è racchiuso tra l'asse autostradale SA-RC ed il corso del fiume Irno e si sviluppa con andamento pianeggiante lungo la Via dei Greci, ma degradante sul versante del predetto fiume. L'edificato esistente è costituito quasi completamente da opifici produttivi.

In particolare si fa rilevare la presenza della Fonderia Pisano, prospettante direttamente sulla strada e costituente un vetusto impianto industriale, assolutamente incompatibile con il contesto urbano nel quale è inserito, cui potrebbe recare danno per inquinamento atmosferico.

Tale ambito risulta altresì caratterizzato dalla presenza – in adiacenza al suo lato Sud - dell'ex Stabilimento delle Manifatture Cotoniere Meridionali, per il quale recentemente è stato approvato il programma integrato, ai sensi della L.R. n. 3/96 che ne prevede la completa ristrutturazione e riconversione, con funzioni commerciali e direzionali.

Dal punto di vista del livello di pressione sonora, nel Piano di zonizzazione acustica comunale, esso risulta sostanzialmente ricadente nella zona 5 – area interessata da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

Per quanto attiene i “fattori di criticità ambientale” si nota che l'ambito costeggia l'autostrada SA-RC, è trasversalmente attraversato da n.3 elettrodotti, e presenta un piccolo tratto adiacente al fiume Irno caratterizzato come “fascia fluviale A” nel Piano Stralcio redatto dall'Autorità di Bacino – Rischio Alluvioni .

Le previsioni del Piano mirano a conferire carattere urbano a questa parte di territorio posto in continuità con l'abitato di Fratte, intervenendo con funzioni tipicamente urbane e prevedendo attrezzature pubbliche tendenti a colmare anche il fabbisogno di spazi pubblici.

Dal punto di vista delle dotazioni infrastrutturali, il previsto incremento edilizio dell'area si fonda anche sul potenziamento della viabilità esistente, derivante dalla realizzazione, attualmente in atto, dell'asse lungo-Irno. Quest'ultimo, oltre ad assolvere una importantissima funzione di collegamento stradale Nord-Sud e quindi il connesso alleggerimento del traffico veicolare sulle limitrofe aree e viabilità esistenti, sta concretamente operando il recupero paesaggistico delle aree adiacenti al corso del fiume Irno. Difatti sono immediatamente verificabili gli indubbi effetti di riqualificazione indotti dall'intervento negli ambiti già completati: gli ampi spazi urbani prospettanti davanti agli edifici, il sistema di piazze, luoghi di sosta e parchi urbani conferiscono all'ambiente un elevato miglioramento delle condizioni ambientali ed, in genere, di confort di vita.

AMBITO 2

E' costituito dalla parte dell'abitato collinare delle frazioni “Matierno e Cappelle” più prossima alla città, situata a Nord dell'ansa formata dal tracciato dell'autostrada SA-RC, all'altezza dello svincolo di Fratte.

Come accennato, per la sua natura collinare, la zona presenta suoli caratterizzati da notevoli acclività che limitano le possibilità edificatorie ad ambiti di completamento dell'esistente tessuto edilizio.

L'edificato esistente è sostanzialmente di tipo residenziale, nell'ambito del quale le attività produttive figurano principalmente come attrezzature complementari. Esso si presenta alquanto disorganico, con fabbricati per lo più addossati (talvolta in maniera invasiva) alla viabilità, e risulta significativamente interessato da un nucleo centrale, di più recente costruzione rispetto al circostante abitato, costituito da edifici di edilizia residenziale pubblica. La presenza più significativa di attività commerciali è costituita da un grosso capannone situato nella parte più meridionale, nei pressi dello svincolo autostradale

Per la sua ubicazione, l'ambito costituisce punto di passaggio per l'accesso alle frazioni alte e, pertanto, la scarsa rete stradale esistente (peraltro di sezione inadeguata e carente di marciapiedi) risulta eccezionalmente trafficata.

Per quanto attiene la connotazione di tali aree nel Piano di Zonizzazione Acustica, le stesse ricadono, per la maggior parte nella zona 3 – area urbana interessata da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione... con limitata presenza di attività commerciali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici – e 4 – area urbana interessata da intenso traffico veicolare...con elevata presenza di attività commerciali e uffici...in prossimità di strade di grande comunicazione...con limitata presenza di piccole industrie. Viceversa, la parte più meridionale, attigua allo svincolo autostradale, laddove sono situate le più significative presenze di attività produttive, risulta campita come zona 5 – area interessata da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

In questo ambito il Piano intende razionalizzare e potenziare la rete stradale, in considerazione della necessità di migliorare l'accessibilità alle frazioni alte, nonché di consentire un limitato sviluppo urbano all'abitato di Matierno. Il "disegno" dei perimetri delle aree di trasformazione mira a realizzare interventi che, integrandosi all'esistente, con l'adeguata predisposizione di spazi pubblici possano restituire un significato "urbano" alla citata disorganicità dell'attuale abitato.

In tali sensi, quindi, l'attuazione degli interventi conseguenti alle previsioni del Piano appare non solo rispettosa delle intrinseche caratteristiche ambientali delle diverse aree considerate, ma soprattutto necessaria, per consentire la riqualificazione dell'esistente ed un coerente, limitato sviluppo urbano.

AMBITO 3

E' costituito dai nuclei abitati delle frazioni alte collinari.

Sostanzialmente dette frazioni sono caratterizzate da edifici privi di particolare pregio architettonico, eccezion fatta per i rari fabbricati più antichi che, ancorché inglobati in tessuti più recenti, ancora conservano le caratteristiche tipologiche delle "masserie" e che, per tale circostanza, rivestono interesse storico-documentario.

In tale ambito, le aree di trasformazione sono situate in adiacenza dei citati nuclei abitati, e si sviluppano secondo un'attenta perimetrazione che consentirà di riammagliare il nuovo tessuto urbano con quello esistente, e quindi conferire organicità agli agglomerati abitativi. Infatti questi ultimi, sovente, si sviluppano con criteri di occasionalità, in fregio alle strade, e sono ricorrentemente caratterizzati da mancanza di spazi pubblici (piazze dove riunirsi o poter svolgere manifestazioni, spazi ed attrezzature sociali, ecc.).

Peraltro, in sintonia con quanto indicato al precedente punto 1.2, il Piano tende anche a promuovere iniziative di tipo ricettivo per incrementare l'attrazione turistica (F20 ed F21).

Quindi, i bassi indici edificatori attribuiti a tali aree e la conseguente dotazione di spazi per standards urbanistici consentiranno di rispondere al fabbisogno abitativo in tali aree, senza interagire negativamente con l'habitat circostante.

Anzi, proprio la futura attuazione delle aree di trasformazione, costituisce l'occasione per poter dotare gli agglomerati urbani delle necessarie attrezzature di uso pubblico, e quindi ovviare ad una grave carenza che molto spesso penalizza in maniera veramente rilevante la vita degli abitanti.

Sempre in questo ambito, nel margine Nord-Est confinante con il Comune di S.Mango, in un lotto delimitato dal tracciato autostradale (a Nord e ad Est) e dalla incisione del Vallone "Lopa" (a Sud e ad Ovest), il Piano localizza l'area del nuovo Cimitero Urbano (F26).

Tale scelta intende rispondere principalmente ad una ineludibile esigenza di carattere igienico ambientale, connessa alla inadeguatezza dell'esistente Cimitero monumentale cittadino, caratterizzato da una eccessiva vicinanza al centro urbano e da una dimensione ormai insufficiente.

Pertanto, l'individuazione del sito tiene conto sia di una adeguata distanza della struttura dai nuclei abitati, sia del complessivo ridisegno progettuale della viabilità che consentirà una futura agevole accessibilità veicolare.

Infatti in questo ambito, la circostanza della prevista dismissione di considerevoli tratti dell'autostrada SA-RC da parte dell'ANAS conseguenti al ridisegno del tracciato ha originato la proposta, contenuta nel Piano, del loro riutilizzo come strade di collegamento tra la viabilità ordinaria e lo svincolo autostradale situato nell'adiacente comune di S.Mango. In tal modo, la rifunzionalizzazione dei tronchi dismessi e la connessa sistemazione delle aree pertinenti concorreranno ad una complessiva riqualificazione dell'ambito, garantendo una più agevole accessibilità dei siti collinari, ed un notevole alleggerimento del traffico attualmente interessante la viabilità esistente.

Per quanto attiene i fattori di criticità ambientale, di quelle comprese nell'ambito solo due

aree di trasformazione in località Rufoli di Ogliara, (AT-R-46 area di trasformazione edilizia prevalentemente residenziale e AT-PIP1 area di trasf. produttiva) risultano interessate dal passaggio di un elettrodotto e dalla vicinanza all'asse autostradale SA-RC. La presenza di tali "elementi di disturbo", tuttavia non si ritiene ostativa alla realizzazione del futuro disegno urbano, soprattutto in considerazione della possibilità di un'auspicabile interrimento della linea elettrica ovvero, in linea secondaria, della possibilità di lasciare, all'interno delle aree di trasformazione un'ampia fascia di rispetto relativa al tracciato Enel, come spazio libero di connessione. Inoltre, l'area di trasformazione propriamente residenziale risulta sufficientemente distanziata dal nuovo tracciato autostradale, ed il disegno urbano, al suo interno, potrà prevedere l'ulteriore adeguato distanziamento dei futuri fabbricati.

D'altronde bisogna far rilevare che la localizzazione urbanistica prende spunto dalla presenza di due nuclei consolidati esistenti, di un'annessa attrezzatura sportiva, e di una zona interessata da un'antica fornace per la lavorazione del cotto, già individuata nel vigente P.R.G. come zona omogenea "D". Pertanto, le previsioni del P.U.C. intendono completare il disegno urbano, inserendo le citate aree di trasformazione negli spazi di connessione dell'edificato esistente e dell'attigua zona omogenea "D".

Dal punto di vista del livello di pressione sonora, nel Piano di zonizzazione acustica comunale, l'ambito ricade sostanzialmente nella zona 3 – area urbana interessata da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione... con limitata presenza di attività commerciali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.

Solamente le menzionate aree di trasformazione in località Rufoli di Ogliara, per la loro vicinanza all'autostrada, ricadono in zona 4.

Peraltro, si deve far rilevare che, allo stato, anche la parte settentrionale dell'area destinata al nuovo Cimitero, risulta caratterizzata come "zona 4" tuttavia, la imminente rettifica del tracciato autostradale, con il conseguente notevole allontanamento della sede carrabile, consente di ritenere congruente la destinazione cimiteriale dell'area, con i futuri livelli di pressione sonora.

AMBITO 4

Costituisce l'ambito che comprende le aree di trasformazione ricadenti in zone più prossime al centro della città e quindi inserite nel tessuto urbano. Esse riguardano per lo più suoli ricadenti in aree urbanisticamente degradate, interessate da fabbricati fatiscenti e/o incongrui con il circostante contesto. In particolare, la parte Nord – orientale, incuneata tra il corso del fiume Irno ed il tracciato autostradale, presenta un tessuto urbanistico caratterizzato da stradine strette, prive di marciapiedi, con andamenti tortuosi lungo le quali sorgono edifici privi di alcuna valenza architettonica ed il più delle volte degradati. In merito a tale area, va rimarcato che il suo degrado, probabilmente, è da ricercarsi nella invadente presenza di un vetusto impianto industriale per la produzione di laterizi (ex Salid), ormai in disuso. Infatti, la sua posizione baricentrica e la notevole estensione del lotto occupato, pregiudicava le possibilità di una razionalizzazione della viabilità ed un organico riassetto del contesto urbano. Tuttavia, allo stato, sono già intervenuti due nuovi elementi modificativi della situazione di fatto, che avvalorano l'ipotesi di Piano tesa a perseguire il complessivo riordino dell'area.

Ci si riferisce innanzitutto al programma integrato già approvato ai sensi della L. 3/96 per la riqualificazione dell'area ex Salid, nonché alla realizzazione della nuova viabilità "Lungolrno" e dei connessi parchi urbani che, proprio in quest'area, sono stati appena realizzati e /o sono in via di realizzazione. L'ambito annovera anche un suolo planimetricamente vicino a quelli descritti, ma situato a quota più alta, ad Ovest del tracciato autostradale, nelle adiacenze dell'Ospedale "G.Da Procida" individuato come zona "F22", laddove viene prevista la possibilità di realizzare attrezzature private di interesse generale di tipo prevalentemente sportivo, dotate di sottostanti parcheggi.

Al riguardo deve farsi rilevare che l'area di che trattasi risulta attualmente interessata da vegetazione boschiva. La decisione di proporre tale destinazione, è stata oggetto di attenta valutazione e discende, sostanzialmente, dalla gravissima carenza di aree di parcheggio e di attrezzature sportive che affligge la zona d'interesse. Infatti, il quartiere di Via S.Calenda, caratterizzato da uno sviluppo delle costruzioni con notevole densità, ed in fregio ad una strada stretta ed a notevole pendenza, proprio per la sua connotazione orografica e morfologica, non offre possibilità di accedere ad ulteriori spazi per tali utilizzi. Conseguentemente, la realizzazione della nuova struttura consentirebbe il notevole miglioramento della vivibilità della zona, a fronte della perdita di un piccolo suolo boscato, che costituisce solo un lembo della circostante zona, caratterizzata da estese superfici alberate (quali, ad esempio il parco adiacente il menzionato Ospedale)

Dal punto di vista dei livelli di pressione sonora, poiché l'ambito interessato si sviluppa in adiacenza al tracciato autostradale ed a quello ferroviario, esso ricade, sostanzialmente, nella fascia di rispetto di cui al Piano di zonizzazione acustica, e per piccole parti, nella fascia di rispetto. L'area in Via S.Calenda, invece, ricade nella zona 3 – area urbana interessata da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione... con limitata presenza di attività commerciali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.

Per quanto attiene la parte meridionale dell'ambito adiacente la stazione ferroviaria di Via Irno, l'area di trasformazione interessata – ATPS_5 - comprende il suolo dell'ex deposito della ditta di autotrasporti SITA, attualmente occupato da grossi capannoni già utilizzati per il ricovero degli autobus. L'attuazione del Piano ed il conseguente riassetto urbanistico dell'area, consentiranno la eliminazione, dal contesto urbano, di una struttura indubbiamente non integrata all'edificato esistente, ed il connesso miglioramento ambientale derivante dall'allontanamento delle potenziali fonti di inquinamento, costituite dallo stesso parco automezzi e dalle annesse strutture.

Analoghi intenti sono alla base della individuazione dell'area di trasformazione interessante il versante orientale della collina di Sala Abbagnano, che contempla la ristrutturazione urbanistica del lotto già impegnato dal complesso edilizio ex ENPAS.

In tale sito la presenza dell'edificio ormai fatiscente, e del degrado circostante, costituisce di fatto un evidenterissimo elemento di incongruenza sia urbanistica che ambientale, peraltro situato su di un versante particolarmente meritevole di attenzione dal punto di vista paesaggistico.

Pertanto il Piano mira, sostanzialmente, alla sostituzione edilizia dell'immobile finalizzata al riassetto tipologico e funzionale con il circostante tessuto edilizio, nel rispetto delle dotazioni di spazi pubblici (standards urbanistici) di legge.

AMBITO 5

Comprende le aree di trasformazione più centrali della città, e, sicuramente, di maggiore attenzione per quanto attiene alle possibili interazioni ambientali conseguenti alla loro modificazione. Si tratta dell'area di S. Teresa ed annesso bacino portuale (AT_PS_1), nonché dell'area dell'attuale Scalo Merci Ferroviario (AT_PS_2).

La prima, fino a non molti anni or sono, versava in uno stato di estremo degrado ambientale, conseguente alla presenza, in posizione urbana strategica, di capannoni depositi vari e strutture largamente fatiscenti, come si evidenzia nella foto seguente. Invero, già nel recente passato l'Amministrazione ha esperito alcuni significativi interventi di demolizione con l'intento di avviare, finalmente, il recupero urbanistico-ambientale del sito.



Area di Santa Teresa prima delle demolizioni

Tuttavia, ancora oggi, l'area si presenta in uno stato di notevole degrado, dovuto al disordine funzionale che ne caratterizza l'uso, ed alla presenza di aree e contenitori dismessi, che ne impediscono una vera e propria fruizione urbana, e non ne consentono una opportuna valorizzazione.

Detta valorizzazione dell'area di Santa Teresa, dopo decenni di abbandono, può costituire la premessa per un concreto sviluppo turistico ed economico della città e del suo comprensorio, innalzando la qualità della vita degli abitanti.

Le previsioni del Piano, infatti, derivano dall'attento studio particolareggiato condotto dal Prof. Oriol Bohigas con la redazione dell'A.A.P.U. (Area di Attuazione Puntuale Urbanistica) S. Teresa, che mira ad una riqualificazione urbanistica delle aree dismesse e degradate del Fronte Mare Occidentale contestualmente alla creazione di un ambiente dove le attività imprenditoriali (ricettività, entertainment, commerciali, culturali, balneari, nautica diportistica, ecc.) possano convivere con le tradizionali attività urbane (residenza, commercio tradizionale, terziario, servizi, ecc.).

Fondamentalmente si intende dotare l'area delle seguenti nuove funzioni:

- Porto turistico-peschereccio
- Strutture alberghiere
- Parcheggi interrati
- Piazza Panoramica per manifestazioni e spettacoli
- Parco Urbano (Palmeto) a prolungamento del Lungomare
- Edilizia residenziale

Unitamente alle predette, si prevede altresì di delocalizzare e ricollocare in base ad un disegno organico le seguenti funzioni:

- Uffici del Demanio
- Capitaneria di Porto
- Uffici vari legati alle attività portuali
- attuale albergo Jolly Hotel

In merito alla nuova Stazione Marittima (finanziata con fondi P.O.R. Campania 2000/2001 misura 6.1), destinata a recepire un traffico di tipo crocieristico, sono in corso le procedure per l'attuazione del progetto esecutivo dell'Arch. Zaha Hadid, vincitrice di un concorso internazionale di idee.

Per quanto riguarda le opere marittime, al fine di verificarne la fattibilità, sono state esperite approfondite indagini meteomarine che hanno consentito di mettere a punto il modello definitivo del porto. Lo studio sul comportamento del sistema marittimo-terrestre

della linea di costa ha assunto, infatti, un ruolo prioritario nell'elaborazione dei progetti dei porti previsti dal nuovo PRG. Esso si è sviluppato secondo tre filoni di ricerca:

- rilievi batimetrici, topografici e sedimentologici, condotti dalla società Nautilus ai fini di un'attenta analisi dello stato di fatto;
- studi, proposta di intervento e modellazione matematica, condotti dall'ing. Franco Guiducci, sugli aspetti connessi alla propagazione del moto ondoso a riva, il clima del moto ondoso e degli eventi estremi a largo, l'analisi storica dell'evoluzione della linea di costa;
- studio sul modello fisico, con il contributo, altamente specialistico, della Società "Enel Hydro – Polo idraulico e strutturale". La verifica del sistema costituito dal porto di S.Teresa, dalla spiaggia e dal porto Masuccio Salernitano è stata effettuata attraverso la costruzione, in apposita vasca di 40x40 metri, di un modello tridimensionale in scala 1:60. Le sofisticate attrezzature della soc. Enel-Hydro, hanno consentito di simulare tutte le condizioni di esercizio delle strutture, verificandone sperimentalmente l'idoneità e provvedendo alle modifiche necessarie. Si è pervenuti, così, attraverso l'ottimizzazione delle strutture, al modello definitivo che risponde appieno all'esigenza di garantire la sicurezza degli approdi, nel rispetto dell'impostazione urbanistica del progetto.

Le previsioni del Piano si inquadrano nel protocollo di intesa "Per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito Salernitano" tra regione Campania, l'Autorità portuale di Salerno e Comune di Salerno, sottoscritto il 14 febbraio 2003, nel rispetto delle "Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica" e del "Regolamento per la programmazione, realizzazione e gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto in Campania" definiti dalla stessa Regione Campania.

La seconda parte dell'ambito, comprendente lo Scalo Merci ferroviario ed il complesso della Chiesa di S. Demetrio, ricade tra l'attuale Stazione Ferroviaria, il corso del Fiume Irno, l'area della "nuova cittadella giudiziaria" in fase di realizzazione, e la Via Dalmazia. I suoli, completamente pianeggianti, risultano ben definiti dal circostante tessuto urbano, anche grazie all'evidente dislivello che li separa dal circostante ambiente urbano (sottoposti di circa 3 m. rispetto alla Via Dalmazia). Essi annoverano una serie di funzioni diverse. Sostanzialmente, infatti, sono costituiti da un'ampia superficie che costituisce propriamente lo scalo ospitante il fascio dei "binari morti", capannoni di servizio e strutture connesse, edifici di servizio per ferrovieri, abitazioni, nonché dalle strutture ricreative e sportive del "Dopolavoro ferroviario", adiacenti al complesso religioso della predetta Chiesa di S.Demetrio, nell'ambito del quale ricadono anche strutture sociali ed attrezzature di interesse pubblico (cinema).

Un primo passo verso la riconversione funzionale di questa importante area cittadina è stato condotto con l'accordo concluso con le Ferrovie dello Stato per la realizzazione della nuova Cittadella Giudiziaria su gran parte dell'area già destinata allo Scalo Merci.

In prosieguo a questa importante scelta urbanistica, e coerentemente con la politica di rifunzionalizzazione dello scalo da parte delle FF.SS., il Piano prevede la complessiva riorganizzazione dell'ambito, articolata secondo i seguenti indirizzi.

Individuare, nella parte più meridionale dell'ambito, un'area di trasformazione caratterizzata da edilizia prevalentemente produttiva e servizi che interessi, oltre allo Scalo Merci, la stessa Stazione ferroviaria, attraverso un disegno complessivo che consenta il collegamento tra la viabilità del Trincerone, sulla Via Nizza, con la rotatoria della Lungolirno, ricadente nell'area dell'ex mercato ortofrutticolo.

Creare, in ampliamento delle aree standards già esistenti (Complesso ecclesiastico e Dopolavoro Ferroviario), una ulteriore fascia di aree da destinare a standards per uso pubblico, che costituisca un'area "di mediazione" tra la citata nuova zona di edilizia produttiva e la costruenda Cittadella Giudiziaria. In tal modo, la futura dismissione dello "Scalo merci" potrà avvenire secondo un disegno organico tendente a riannagiare con

l'esistente tessuto urbano non solo le nuove funzioni commerciali da introdurre con la creazione della nuova Area di Trasformazione, ma anche le strutture della nuova Cittadella Giudiziaria, grazie alla implementazione delle aree di uso pubblico al suo contorno.

Dal punto di vista dei livelli di pressione sonora, la vicinanza del tracciato ferroviario comporta che la parte meridionale di tale area ricada nelle fasce di rispetto I e II, e la restante parte nella "zona 4".

La previsione di piano, quindi, con la descritta futura riconversione e riduzione della zona propriamente ferroviaria e delle attività connesse, nonché con la ubicazione di compatibili attività produttive, non potrà che migliorare la complessiva situazione ambientale del sito, anche con riguardo alla riqualificazione e valorizzazione urbanistica dell'area.

AMBITO 6

Costituisce un ambito di mediazione, tra il centro edificato e gli abitati propriamente collinari.

La sua parte Nord occidentale comprende alcune aree di trasformazione adiacenti i nuclei abitati in località Brignano, in prossimità della Zona Cimiteriale, ed è inoltre caratterizzata dalla presenza dei grandi capannoni a servizio di un complesso industriale (ex ceramica D'Agostino) nonché dei suoli della annessa cava, questi ultimi già ceduti al Comune di Salerno. In tali suoli la particolare conformazione orografica ha favorito la spontanea formazione di un piccolo bacino per il concomitante apporto di acque meteoriche e di alcune sorgenti. La parte Sud Est abbraccia un'area oggetto di recenti insediamenti di lottizzazioni in località "Casa Manzo".

Pertanto, la contemporanea presenza del grande complesso industriale, nonché di una vasta cava inattiva, peraltro in prossimità del centro abitato, hanno notevolmente condizionato le scelte di carattere urbanistico del Piano. Al riguardo, bisogna far rilevare che, già in precedenza, il Comune ha adottato una serie di iniziative proprio con l'intento di avviare il recupero ambientale di tali aree. Infatti, successivamente all'acquisizione dei suoli, è stato altresì esperito un apposito concorso internazionale di progettazione per la realizzazione di un parco naturalistico e la riqualificazione dell'area ex Ceramica D'Agostino.

Conseguentemente, particolarmente per tali aree, le previsioni di piano, coerentemente con l'attività fin qui intrapresa, mirano ad una trasformazione urbanistica funzionale alla riqualificazione in chiave paesaggistica, laddove le previste nuove edificazioni, di impatto ambientale sicuramente notevolmente ridotto rispetto all'attuale invasiva presenza delle fabbriche, non potranno che contribuire alla rivitalizzazione ed alla integrazione di aree attualmente degradate. Altrove, le menzionate previsioni intervengono a completare il tessuto edilizio esistente, mirando alla costituzione di omogenei nuclei abitati, laddove le connesse nuove aree di attrezzature pubbliche, forniranno l'opportunità di colmare l'attuale carenza di attrezzature e spazi di uso pubblico.

Per quanto attiene il Piano di Zonizzazione acustica, l'ambito ricade quasi sostanzialmente in zona 3 – area urbana interessata da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione... con limitata presenza di attività commerciali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici. Solo la parte Nord Occidentale, in quanto più vicina all'asse stradale della Tangenziale, risulta parzialmente interessata dalla II fascia di rispetto. Peraltro l'attuale caratterizzazione acustica come "zona 5 – area interessata da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni" della ex ceramica D'Agostino, è stata impressa solo in relazione all'attuale destinazione urbanistica (Zona Omogenea D), e potrà sicuramente essere rivisitata, conseguentemente all'approvazione delle diverse previsioni del presente P.U.C. .

AMBITO 7

Comprende alcuni presidi militari ricadenti in punti nevralgici della città per i quali il Piano ritiene fondamentale una riconversione in aree di uso pubblico.

Allo stato attuale esse ospitano, rispettivamente, le seguenti strutture:

- Caserma D'Avossa;
- Distretto Militare Angelucci;
- Comando Guardia di Finanza.

La prima è ubicata a ridosso del rilevato ferroviario, e si sviluppa in fregio alla Via Granati. Si fa notare che, nell'ambito della caserma, è stato realizzato un palazzetto sportivo - che viene utilizzato non solo funzionalmente alle attività militari, ma anche per manifestazioni sportive cittadine - ed abitazioni per il personale militare.

La seconda risulta completamente inserita nel tessuto urbano, tra la Via Lungomare Marconi e la Via Posidonia. La sua originaria funzione, per cui in passato veniva definita "piazza d'armi" si è andata via via modificando. Di fatti, già diversi anni or sono, nell'ambito del predetto piazzale, sono stati realizzati alcuni fabbricati residenziali, da destinarsi ad abitazioni del personale militare.

La terza è costituita da un corpo di fabbrica situato fronte mare, in fregio alla Via S.Allende, compreso nella fascia degli stabilimenti balneari. Detto edificio risulta circondato da un alto muro di protezione che occlude completamente la visione del mare e contribuisce ad enfatizzare la incoerenza, dal punto di vista urbanistico ed ambientale, di tale struttura rispetto al contesto dei menzionati stabilimenti balneari.

Per quanto descritto, appare evidente che la ubicazione delle citate strutture, risponde unicamente a vecchie logiche d'insediamento di carattere militare, tra l'altro non confacenti nemmeno con gli attuali canoni costruttivi ed urbanistici che regolano la realizzazione di simili attrezzature. Inoltre, per le caratteristiche ad esse intrinseche (importanti opere di difesa e recinzione, grossi contenitori per l'accasermamento...), urbanisticamente e funzionalmente mal si integrano con il circostante tessuto urbano, costituendo quindi un forte elemento di negativo impatto ambientale.

Peraltro va anche evidenziato, che la futura riconversione di tali strutture risulta anche coerente con le scelte che si stanno operando a livello nazionale, che intendono perseguire la riduzione degli organici conseguentemente al conferimento del carattere professionale al personale militare.

Appare quindi evidente l'enorme vantaggio ambientale che si conseguirebbe con l'attuazione delle trasformazioni previste dal Piano.

Esse consentirebbero di trasformare le menzionate strutture, attualmente del tutto estranee al contesto urbano, in importanti attrezzature e spazi pubblici, ubicati in punti nevralgici della città, e pertanto, capaci di indurre importanti effetti di riqualificazione rispetto al circostante contesto urbano.

L'evidenza di tale affermazione può facilmente cogliersi nel caso del fabbricato della Guardia di Finanza, laddove sono immediatamente intuibili gli effetti positivi che si trarrebbero dalla demolizione dell'esistente e dalla contestuale risistemazione in chiave turistico-balneare dell'area.

AMBITO 8

Costituisce la parte della città che si sviluppa verso Est in prosecuzione della zona centrale, dall'area della Caserma D'Avossa fino alla zona commerciale adiacente lo svincolo della tangenziale di Mariconda, compresa tra il rilevato ferroviario a Sud ed il tracciato della suddetta tangenziale a Nord. Ad essa può ritenersi aggregabile, in quanto assimilabile per caratteristiche ambientali, l'area di trasformazione AT_R22 situata in adiacenza al fronte Nord della tangenziale.

L'edificio esistente è costituito quasi completamente da edifici residenziali, molti dei quali di tipo intensivo, ricadenti in quartieri di tipo economico-popolare.

Centralmente alla descritta area, in attuazione degli studi propedeutici alla redazione del nuovo Piano condotti dal Prof. O. Bohigas, in epoca recente l'Amministrazione ha dato attuazione ad un parco urbano – quello adiacente il Torrente Mercatello – che costituisce la più grande dotazione di spazio verde in ambito cittadino .

Con le trasformazioni previste in questo ambito, quindi, il piano intende proseguire nella riqualificazione urbanistico-ambientale della parte orientale della città, già avviata con la creazione del citato parco e di un nuovo viale pedonale che ha escluso la circolazione veicolare da tutta la parte centrale, di tale ambito, da essa attraversata.

L'utilizzazione residenziale di alcune aree vuote sarà attuata, laddove ritenuto necessario per la definizione del disegno urbano complessivo dell'ambito, nel rispetto degli standards urbanistici di legge.

Per quanto attiene la presenza dei più significativi fattori di rischio idrogeologico, indipendentemente da piccoli ambiti circoscritti nei quali si riscontrano fattori più elevati, deve farsi rilevare che gran parte dell'area compresa tra l'alveo del torrente Mercatello e lo svincolo di Mariconda della citata tangenziale, risulta caratterizzata nel Piano Stralcio redatto dall'Autorità di Bacino – Rischio Alluvioni - come "fascia fluviale B3" – fascia di esondazione piena standard (T = 100 anni) .

Questa circostanza, che peraltro interessa una vasta area del territorio edificato, ha indotto l'Amministrazione, parallelamente all'iter pianificatorio, ad avviare le necessarie progettazioni finalizzate alla mitigazione del rischio e, quindi, alla ripermimetrazione delle suddette fasce fluviali, ai sensi dell'Art. 45 del citato Piano Stralcio per la tutela del rischio e l'assetto idrogeologico.

Dal punto di vista del Piano di Zonizzazione Acustica, tale ambito ricade, sostanzialmente, nella zona 4– area urbana interessata da intenso traffico veicolare...con elevata presenza di attività commerciali e uffici...in prossimità di strade di grande comunicazione...con limitata presenza di piccole industrie. Tuttavia alcune Aree di Trasformazione (ATR_24), situate nella parte Sud dell'ambito (Aree di trasformazione prevalentemente residenziale ATR_18 e ATR_24 nonché l'Area per attrezz. di Int.generale F_16), ricadono nella I e II fascia di rispetto del tracciato ferroviario.

In merito a tale circostanza, si evidenzia che, ai sensi della vigente normativa, ed in particolare del D.M. Ambiente 29/11/2000, art. 2, comma 1 lett. B.2 e del D.P.R. 459/98, art. 2 e art. 5 comma 6), risulta in via di approvazione, da parte del Min. Ambiente e Tutela del Territorio, il "Piano di risanamento acustico" per la pianificazione degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore, predisposto dalla R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. per le tratte attraversanti il territorio di questo Comune.

AMBITO 9

E' costituito dal lembo Sud-Orientale adiacente al precedente ambito, consistente in un'area triangolare adiacente al rilevato ferroviario, compresa tra il quartiere popolare di Mariconda e quello residenziale di Arbostella, attraversata dalla Via Parmenide e ad essa sottoposta, nonché da alcuni suoli, al di là della ferrovia, fronteggianti la Via S. Allende, situati tra il lotto dell'albergo "Mediterranea" e l'ex Centro Gallotta, di proprietà regionale, che presentano assimilabili caratteristiche ambientali e/o tipologiche.

Entrambe le aree sono caratterizzate dalla presenza di grossi contenitori, capannoni ed edifici ,in genere di tipo produttivo, alcuni dei quali in disuso. Gli esempi più significativi sono rappresentati dal complesso industriale dell'ex Pastificio Amato, nonché da quello dell'ex stabilimento Marzotto, ormai completamente fatiscente.

Per quanto attiene i livelli di pressione sonora l'ambito, in quanto latitante il tracciato della ferrovia, risulta sostanzialmente interessato dalle fasce di rispetto I e II.

Al riguardo, come evidenziato nel precedente punto, si fa rilevare che la R.F.I. sta procedendo alla attuazione degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, nei limiti di legge.

Relativamente ai vincoli indotti dal Piano Stralcio per la tutela del rischio e l'assetto idrogeologico, si richiama quanto riferito per il precedente ambito.

Sostanzialmente, il Piano prevede la trasformazione, in chiave prevalentemente residenziale, di aree caratterizzate dalla presenza di immobili produttivi ma ormai incongrua, dal punto di vista funzionale, con l'adiacente tessuto urbano.

La inadeguatezza del sito, per quanto attiene la dotazione strutturale funzionale all'attività produttiva, è comprovata dalla esistenza dei grandi contenitori quasi completamente in disuso, come nel caso del menzionato complesso industriale dell'ex Pastificio Amato, che ha da tempo delocalizzato in zona A.S.I. i propri impianti produttivi.

La trasformazione di tali siti, particolarmente di quelli degradati, costituisce una esigenza ormai ineludibile per la riqualificazione di zone potenzialmente di elevato pregio turistico. E' tale il caso dello stabilimento ex Marzotto che, prospettando direttamente sulla via Allende, tra l'esistente struttura alberghiera "Mediterranea" e quella in via di realizzazione a cura della Soc. Alfin, costituisce un elemento di notevole negativo impatto ambientale, oltre che di evidente incoerenza urbanistica.

AMBITO 10

L'ambito abbraccia le aree adiacenti quella dello Stadio Arechi comprese tra la fascia costiera, il corso del fiume Fuorni, la tangenziale ed il rilevato ferroviario.

Nella parte meridionale, sottostante il citato Stadio, l'area è interessata dalla presenza di immobili di tipo produttivo, quasi sempre nati come iniziative in abuso edilizio sotto forma di capannoni in lamiera ed andatisi consolidando nel tempo. Spostandosi verso Est, si nota la emergente struttura degli Uffici Finanziari, perimetrata da alti muri di recinzione, che prospetta verso una fascia, ortogonale alla linea costiera, ospitante la Caserma dei Vigili del Fuoco nonché diverse attività di tipo prevalentemente produttivo. Nelle rimanenti aree, caratterizzate da ampi suoli per lo più incolti, sono disseminate piccole abitazioni basse ed isolate costruzioni di tipo produttivo, prevalentemente allocate nel margine Nord, latitante il tracciato ferroviario. I restanti suoli, prevalentemente verso Est, sono sostanzialmente ineditati e si concludono, nella parte Sud-Est dell'ambito, con un'area di proprietà comunale che attualmente ospita impiantistica sportiva e la dismessa sede dell'ex inceneritore comunale.

La trasformazione e riqualificazione di questa importante parte della città è basata sul progetto di un complessivo ridisegno della rete stradale, che razionalizzando la adiacente zona sportiva (Stadio Arechi e Nuovo Palazzetto dello Sport) perviene a configurare nell'ambito quattro grandi aree:

- la prima sottostante lo Stadio che prospetterà sul grande nuovo boulevard alberato da ricavarsi traslando l'attuale asse stradale di Via S.Allende verso Nord e quindi ampliando notevolmente la fascia costiera da destinarsi a parco attrezzato (parco del mare);
- la seconda, di forma pressochè quadrata, che sarà completamente perimetrata dal citato boulevard sul lato meridionale, nonché da altri ampi viali che la separeranno, sul lato Ovest dagli attigui parcheggi dello Stadio, e sui lati Nord ed Est dai suoli che saranno destinati alla creazione di due ulteriori nuove aree di trasformazione ;
- la terza area è appunto costituita dai su menzionati suoli situati sui lati Nord ed Est dell'ambito, e delimitati dalla ferrovia, dalla tangenziale e dal corso del fiume Fuorni
- la quarta, infine, situata nel margine Sud-Orientale dell'ambito, interessa prevalentemente i descritti suoli di proprietà comunale ospitanti i menzionati impianti sportivi .

Per quanto attiene le prime due aree – quella sottostante il predetto stadio, nonché quella circostante gli uffici finanziari - il Piano prevede la loro trasformazione in chiave prevalentemente residenziale, la riorganizzazione del tessuto edilizio sparso che attualmente insiste nelle stesse e la connessa riqualificazione degli adiacenti suoli incolti.

All'uopo, le aree di trasformazione ivi previste saranno fornite delle dotazioni di legge di standards urbanistici che costituiranno le necessarie attrezzature pubbliche funzionali alla creazione delle nuove aree di sviluppo ivi previste.

Per la seconda area, come sopra descritta, il Piano prevede la trasformazione in chiave prevalentemente produttiva, in considerazione sia della attuale presenza di alcuni immobili di tipo produttivo nonché della ubicazione dei siti, proprio a ridosso dell'area industriale.

Come dianzi accennato, nell'intento di una valorizzazione paesaggistica, la organizzazione dell'ambito sarà completata, nella parte Sud-Est, con la creazione di un grande parco attrezzato (parco del mare) che, unitamente al ridisegno della ampliata fascia costiera (che viene a configurarsi come un ulteriore "parco costiero"), mira a definire armoniosamente il disegno urbano della parte conclusiva del territorio urbano, realizzando una "cornice" di ampie aree verdi, le quali costituiscono il necessario elemento di connessione tra le nuove aree di trasformazione e l'adiacente zona industriale.

Per quanto riguarda i fattori di criticità ambientale, proprio in considerazione della loro ubicazione, come dianzi descritto, ai suoli latitanti i tracciati ferroviario e della tangenziale (fasce di rispetto I e II del Piano di Zonizzazione Acustica) è stata riservata la destinazione di Aree di Trasformazione prevalentemente Produttive, escludendone l'uso per fini residenziali.

Difatti, nell'ambito di che trattasi, le aree di trasformazione di tipo prevalentemente residenziale ricadono, sostanzialmente, nella zona 4- area urbana interessata da intenso traffico veicolare...con elevata presenza di attività commerciali e uffici...in prossimità di strade di grande comunicazione...con limitata presenza di piccole industrie.

In riferimento al Piano Stralcio per la tutela del rischio e l'assetto idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino Destra Sele, per quanto attiene il Rischio Idraulico l'ambito ricade nelle Fasce fluviali "B1" e "B2" nonché in quella "A" limitatamente alle aree limitrofe al fiume Fuorni.

A tal riguardo, va tuttavia evidenziato che questo Comune, per conseguire la ripermimetrazione delle suddette fasce, ha approntato apposito progetto preliminare per la mitigazione del rischio idraulico del Fiume Fuorni, e sta procedendo alla successiva fase di progettazione definitiva ed esecutiva delle opere (Del. G.M. n. 328 del 16.03.05 – incarico professionale – importo lavori € 9.999.000).

AMBITO 11

E' costituito dalle aree in località San Leonardo ricadenti sui lati Nord e Sud del tratto di Tangenziale comprendente lo svincolo di S.Leonardo, delimitate a Sud dal tracciato ferroviario e confinanti ad Est con suoli adiacenti il corso del Fiume Fuorni.

Nella parte meridionale l'edificato esistente è situato in una fascia che si sviluppa lungo il margine Nord del rilevato ferroviario, in fregio alla SS. 18, ed è prevalentemente costituito da immobili per uso produttivo.

Al di là della citata strada statale, nell'ansa formata dallo svincolo della Tangenziale, è situato il complesso ospedaliero San Leonardo.

La parte settentrionale, sul lato adiacente il versante Nord della predetta tangenziale, presenta alcuni agglomerati residenziali. In seguito, proseguendo verso Nord, diversi insediamenti a carattere commerciale precedono i più consistenti nuclei abitati, situati sul lato monte della predetta statale.

Ancora, deve farsi rilevare che questa parte dell'ambito è interessata da due aree oggetto di specifiche destinazioni urbanistiche già approvate con precedenti varianti: ERP_9 – area destinata ad Edilizia Residenziale Pubblica - e l'adiacente area già destinata ad insediamenti produttivi, della quale il PUC prevede la trasformazione nell' AT_ERP_5 – a

destinazione pubblica. Pertanto, le interazioni indotte dalle trasformazioni previste dal Piano saranno riferite anche all' ERP_9, oltre che al circostante tessuto urbano.

Per quanto attiene la presenza di "fattori di criticità ambientale", si nota che le parti meridionali dell'ambito più prossime al rilevato ferroviario ed al tracciato della tangenziale, ricadono nelle fasce di rispetto I e II del Piano di Zonizzazione Acustica. Le aree di trasformazione previste dal Piano significativamente interessate dalle predette fasce, sono di tipo prevalentemente produttivo (AT_PS_9) e d'interesse generale (F23), e costituiscono il coerente completamento delle strutture commerciali ivi esistenti.

Al riguardo, come evidenziato nei precedenti punti, si fa rilevare che la R.F.I. sta procedendo alla attuazione degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, nei limiti di legge.

Ancora, per quanto riguarda tale aspetto, si fa notare che l'ambito in esame, in quanto limitrofo a n. 3 siti di cave rientra, parzialmente, nell' "area di completamento C2SA" di cui alla proposta di Piano Regionale delle Attività Estrattive pubblicato sul B.U.R.C. n.40/04 (individuate con i nn. 65116-17, 65116-18 e 65116-19), in merito al quale questo Comune ha formulato le proprie osservazioni con Deliberazione di G.M. n. 1412 del 21/10/04.

In queste ultime, come ampiamente riferito al precedente punto 3.4, è stato evidenziato che l'inclusione nella zona di completamento di aree già di fatto urbanizzate, non consente la effettiva possibilità di proseguire la coltivazione della cava. E ciò in considerazione della esigenza di dover escludere le menzionate zone edificate dall'area di attività estrattiva, e dalla necessità di disporre di un'adeguata fascia di rispetto. Pertanto, è stata espressa la "volontà del Comune di consentire limitate attività estrattive, finalizzate al solo recupero ambientale, strettamente necessarie alla rinaturalizzazione dei predetti siti, di rilevante interesse paesaggistico."

In riferimento al Piano Stralcio per la tutela del rischio e l'assetto idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino Destra Sele, per quanto attiene il Rischio Idraulico, anche parte di questo ambito ricade nelle Fasce fluviali "B1" e "B2" .

Al riguardo, pertanto, si richiama quanto già riferito per il precedente ambito 10.

AMBITO 12

L'ambito ricade in località Fuorni e si sviluppa ai lati della Via Ostaglio, in adiacenza al nucleo abitato della omonima Frazione urbana, e caratterizzato dalla presenza, sul lato Nord Ovest, della Casa Circondariale. I suoli delle nuove "Aree di Trasformazione" ivi previste sono pianeggianti e, sostanzialmente, liberi da edificazioni. L'ambito è stato di recente oggetto di interventi infrastrutturali eseguiti dal Comune – nuova strada collegante la Via Ostaglio e la SS.18 - nonché di specifiche procedure di varianti urbanistiche per l'attuazione di programmi residenziali di Edilizia Residenziale Pubblica.

Al contorno, la proliferazione di insediamenti edilizi, soprattutto abusivi, verificatisi negli ultimi decenni in assenza di un disegno urbanistico, ha di fatto completamente alterato l'originaria vocazione agricola, rendendo necessario il suo riassetto. Conseguentemente, la crescita disarmonica dell'abitato sul quale grava, altresì la presenza della menzionata Casa Circondariale, ha inciso negativamente per molti aspetti sulla vita del quartiere, sia dal punto di vista sociale che economico.

Difatti risulta evidente il disagio abitativo connesso alla carenza di attività di vicinato, di attrezzature di interesse pubblico e, soprattutto, esigenza molto avvertita nel quartiere, di spazi che possano accogliere manifestazioni o riunioni a carattere popolare.

Sostanzialmente, l'edificato esistente è costituito dalle cortine edilizie in adiacenza alla Chiesa parrocchiale, alterate da interventi di ristrutturazione che ne hanno modificato le originarie connotazioni, conferendo loro caratteri di eterogeneità ed occasionalità, da un episodio nuovo intervento di edilizia residenziale recentemente attuato nel margine Sud Ovest dell'ambito, nonché dai citati frammentari episodi connessi all'abusivismo edilizio, a carattere soprattutto produttivo.

Conseguentemente, si nota, quindi, che il mancato raggiungimento di obiettivi di socializzazione, connesso sostanzialmente alla morfologia dell'area ed alla carenza di spazi e strutture di aggregazione, trova analogo riscontro nella situazione edilizia dell'area.

Per quanto attiene i livelli di pressione sonora, si nota che l'intero ambito è caratterizzato come "Zona 4" nel Piano di Zonizzazione Acustica, in linea, quindi, con le previsioni residenziali che interessano l'area.

In merito al al Piano Stralcio per la tutela del rischio e l'assetto idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino Destra Sele, per quanto attiene il Rischio Idraulico si nota che la sola Area di trasformazione AT_R43 è marginalmente interessata dalle fasce "A", B1 e B2 del fiume Fuorni, nella parte in cui essa lo costeggia.

Alla luce della situazione sopra descritta, quindi, le previsioni del Piano pervengono in prosieguo di una trasformazione in chiave residenziale dell'area, già avviata dall'amministrazione, con i citati interventi attuati e/o in corso di realizzazione. In tali sensi, quindi, è stata già avviata la necessaria riorganizzazione viabilistica dell'area. Infatti, la creazione delle nuove strade mira ad escludere il traffico veicolare dal tratto di strada che attualmente taglia l'abitato separandolo dalla Chiesa parrocchiale, consentendolo ai soli residenti. In tal modo si potrà pervenire ad una maggiore vivibilità del quartiere con benefici, oltre che ambientali, anche di carattere socio economico, in quanto la pedonalizzazione dell'area potrà consentire una migliore fruizione delle esistenti attrezzature nonché delle nuove da realizzarsi. Inoltre, la conformazione delle nuove aree di trasformazione, poste in continuità dell'attuale tessuto urbano, consentirà il riammaglio della edificazione esistente con quella nuova in previsione.

Peraltro, a completamento del nuovo disegno urbano, sui suoli situati a monte della strada SS. 18, sul lato Sud-Ovest della casa circondariale, viene prevista la creazione di una grande area da destinare agli Standards Urbanistici, che ospiterà, prevalentemente attività di tipo sportivo.

In definitiva, quindi, le caratteristiche del nuovo tessuto residenziale previsto nell'area, che sarà dotato di complementari attrezzature produttive, e delle ulteriori attrezzature pubbliche (Standards Urbanistici) che dovranno realizzarsi a corredo delle nuove costruzioni, potranno consentire il conseguimento di un unitario nuovo disegno urbano della Frazione Fuorni, colmando le carenze urbanistico-ambientali dianzi descritte.

AMBITO 13

E' costituito dalle aree, latitanti lo svincolo della Tangenziale adiacente l'Area di Sviluppo Industriale, situate sul lato Nord della SS. 18, in località Lamia.

Lo stesso comprende sul lato Ovest, una parte marginale di alcuni suoli agricoli ricadenti nella zona Nord-orientale del territorio comunale, ad andamento pianeggiante e per lo più ineditati, mentre sul versante ad Est dello svincolo, le aree sostanzialmente edificate adiacenti la SS.18, fino al confine del territorio comunale con quello del Comune di Pontecagnano.

Queste ultime sono costituite da un tessuto misto, frammentario, caratterizzato dalla presenza di grossi immobili di tipo produttivo, talora in disuso.

Per quanto attiene i "fattori di criticità ambientale", si nota che per la prima parte dell'ambito, come dianzi descritta, pur risultando adiacente al tracciato della tangenziale, il Piano di Zonizzazione Acustica non ha rilevato valori di particolare rilevanza della pressione sonora, infatti la stessa risulta caratterizzata come "Zona 4" - area urbana interessata da intenso traffico veicolare...con elevata presenza di attività commerciali e uffici...in prossimità di strade di grande comunicazione...con limitata presenza di piccole industrie.

La stessa caratterizzazione di "Zona 4" viene attribuita anche alla seconda parte dell'ambito.

Nella predetta parte Ovest, il Piano prevede l'Area di Trasformazione per l'Edilizia Residenziale Pubblica AT_ERP_6. In prosieguo, verso Est viene individuata un'adiacente area di trasformazione a carattere prevalentemente Produttivo (AT_PS15) ed altre latitanti lo svincolo della tangenziale (AT_ERP_7 e AT_PS6).

Per quanto riguarda la prima, le previsioni di Piano tengono conto della ubicazione dei suoli, prospettanti la menzionata zona A.S.I., immediatamente accessibili dalla tangenziale ed adeguatamente distanti dai nuclei abitati, per cui le interazioni conseguenti alla loro attuazione risultano compatibili con il circostante territorio urbano. Circostanza ulteriormente avvalorata dalla quasi totale mancanza di fattori di criticità ambientale, ovvero di vincoli connessi al rischio idrogeologico.

In merito alla seconda parte dell'area, come accade in altri ambiti cittadini, le nuove aree di trasformazione intendono riqualificare il tessuto esistente, consentendo la razionalizzazione planovolumetrica in chiave soprattutto produttiva dei suoli ospitanti i citati opifici esistenti. Questa operazione, quindi, mira a pervenire ad un assetto organico dell'area riaggiungendone il frammentario tessuto esistente, nel rispetto delle dotazioni di standards urbanistici di legge.

In definitiva, quindi, anche per tale parte dell'ambito, coerentemente con le scelte meramente urbanistiche operate, la mancanza di fattori di rischio idrogeologico, nonché di criticità ambientale denotano la compatibilità ambientale dell'ambito con la nuova destinazione di Piano.

AMBITO 14

E' costituito dal lembo Sud Orientale del territorio comunale in località "Capitolo San Matteo" delimitato a Nord dall'Area di Sviluppo Industriale – impianto di depurazione fognario cittadino, ad Est dal corso del fiume Picentino (costituente il limite del territorio comunale), a Sud dal mare e ad Ovest dal corso del fiume Fuorni.

Il suolo, di natura pianeggiante, comprende alcune aree libere che, solo parzialmente, conservano l'originaria destinazione agricola, ed annovera diverse case sparse di modesta dimensione, alcuni edifici a carattere produttivo nella parte Sud-Ovest, un piccolo agglomerato di abitazioni ed una attrezzatura sportiva nella parte Sud-Est. Si rileva, in tale ambito, l'esistenza di un'antica costruzione denominata "Torre Picentina", tutelata ai sensi del D.Lgs n. 490/99.

In merito al livello di pressione sonora l'area, in quanto confinante con la predetta A.S.I., ricade nella "zona 5 - area interessata da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni".

Per quanto attiene la presenza di "fattori di criticità ambientale", si evidenzia che un'ampia fascia latitante il confine dell'Area di sviluppo Industriale, per la presenza del menzionato Impianto di Depurazione è assoggettata al vincolo di inedificabilità previsto dalla L. 319/76.

Inoltre, il Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico, redatto dall'autorità di Bacino Destra Sele, individua le fasce fluviali A – B1 – B2 – B3, relative ai fiumi Fuorni e Picentino, che ricadono nell'ambito in esame, vincolandolo quasi per intero.

In merito alle previsioni urbanistiche, va evidenziato che il Comune, con Atto n.55 del 26.09.03, ha già adottato una variante al P.R.G. per destinare tale area a "Zona Omogenea D" da riservarsi alle attività del Settore cantieristico-nautico. Nello stesso atto, per quanto attiene la presenza dei vincoli insistenti sull'area (ivi comprese, quindi le menzionate "fasce fluviali), si è stabilito che dovranno essere acquisiti tutti i pareri necessari al fine della successiva approvazione di detta variante.

Pertanto, in continuità con le scelte già attuate dall'Amministrazione, e ferma restando la necessità di porre in essere le necessarie iniziative per rendere compatibili i previsti insediamenti produttivi con il menzionato quadro vincolistico, con la creazione del nuovo polo della cantieristica nautica il presente Piano intende rispondere alle improrogabili

esigenze degli operatori del settore, che attualmente versa in una situazione di grave "impasse" connessa proprio alla carenza di spazi e strutture idonee a tale attività, sia dal punto di vista logistico che strutturale. La destinazione dell'area alla cantieristica, inoltre, consentirà di dare finalmente attuazione al recupero urbanistico-ambientale delle aree costiere attualmente interessate dalla presenza di cantieri attualmente allocati in strutture inadeguate e carenti delle necessarie infrastrutture; ci si riferisce principalmente all'area di S.Teresa che, tuttora, ospita vecchi capannoni e strutture per la nautica, consolidate nel corso del tempo in maniera disorganica.

Infine, va sottolineato che tale intervento è individuato come "P02 – Interventi trasferimento settore cantieristica" nel Progetto Integrato Territoriale "Salerno Città dell'Eccellenza", approvato con Delibera n. 6230 del 18.12.02 dalla Giunta Regionale della Campania, nell'ambito dei finanziamenti programmati per il POR Campania 2000-2006. Inoltre, per quanto attiene la compatibilizzazione delle strutture produttive con l'ambiente circostante, viene attribuito un ruolo di particolare importanza agli spazi pubblici da destinare agli standards urbanistici (parcheggi e verde), con il compito di:

- realizzare idonei spazi di separazione e protezione delle attività produttive dai nuclei residenziali esistenti;
- Valorizzare le emergenze architettoniche presenti in loco, quali la menzionata Torre Picentina ed una vetusta piccola cappella, mediante la realizzazione di apposite aree verdi al loro contorno;
- Definire percorsi, pedonali e ciclabili, capaci di garantire la fruibilità e la vivibilità della zona e la connessione fra la linea di costa e le aree retrostanti.

5 RICADUTE NORMATIVE E PREVISIONALI

Per quanto non indicato nel presente rapporto, si rimanda agli ulteriori elaborati grafici e descrittivi del PUC.

In particolare, in riferimento alla tematica d'interesse, la tutela dell'ambiente trova particolare spazio nelle Norme di attuazione, che annoverano al riguardo, specifiche prescrizioni. Pertanto, si riporta di seguito l'indicazione degli articoli contenenti indirizzi e normative finalizzate al perseguimento dei descritti obiettivi di carattere urbanistico-ambientale:

- Art.62. Abbattimento delle barriere architettoniche
Punti 62.01 e 62.03
- Art.67. Sicurezza e Decoro dei fabbricati
Punti 67.02, 67.03, 67.04, 67.05
- Art.69. Verde Privato
Punto 69.01
- Art.71. Verde di rispetto ambientale
Punto 71.01
- Art.73. Qualità dell'architettura
Punti 73.01, 73.02, 73.03
- Art.89. Piani di recupero degli insediamenti abusivi
Punto 89.01
- Art.90. Piano particolareggiato della fascia costiera
Punti 90.01, 90.02, 90.03, 90.04, 90.05
- Art.112. Consolidamento dei versanti
Punto 112.01
- Art.117. Nuove abitazioni
Punto 117.02, 117.03, 117.04
- Art. 127 Fn - Parchi territoriali

Punti 127.01, 127.02, 127.03, 127.04, 127.05, 127.06, 127.07, 127.08, 127.09, 127.11, 127.12

Art.128 F10 – Parco attrezzato della Litoranea Orientale
Punti 128.01 e 128.02

Inoltre, i seguenti articoli, già contenuti nelle NTA, sono stati inseriti nel Regolamento Urbanistico Edilizio Comunale:

- Spazi aperti di pertinenza degli edifici rurali
- Divieti e attenzioni
- Abbruciamenti
- Direttive generali sul governo dei boschi

6 INTEGRAZIONE AI SENSI ALL'ALLEGATO I DELLA DIRETTIVA 2001/42/CE - VAS

Si premette che:

- con nota n. 67056 del 3/08/05 questo Ufficio ha trasmesso a codesta Regione – Servizio V.I.A. - la proposta di P.U.C. redatta dal Prof. Oriol Bohigas. La stessa, ai sensi della vigente L.R. n. 16/04, veniva corredata dagli elaborati:
 - RA.1 Rapporto Ambientale (fascicolo);
 - RA.2 Previsioni di Piano e fattori di criticità ambientale (tavola 1:10.000);
 - RA.3 Previsioni di Piano e beni culturali ed ambientali (tavola 1:10.000);
 - RA.4 Previsioni di Piano e rischio idrogeologico (tavola 1:10.000),
 costituenti il rapporto ambientale previsto dall'art.47 della citata Legge.
- Successivamente, con nota n. 0976134 del 25/11/05, pervenuta al Comune di Salerno in data 14/12/05 con prot. A.G. n. 108962, codesto Ufficio V.I.A. ha trasmesso il relativo parere, con il quale si prescrive che il predetto rapporto ambientale venga integrato seguendo le indicazioni dell'**Allegato I della Direttiva 2001/42/CE**.

Tanto premesso, si rassegnano di seguito le menzionate integrazioni.

In ordine all'osservanza dell'Art. 47 – Valutazione ambientale dei piani – L.R. 16/04 si fa rilevare quanto segue.

L'art.47 della L.R. 16/04, al primo comma, prevede che "I piani territoriali di settore ed i piani urbanistici sono accompagnati dalla valutazione ambientale di cui alla direttiva 42/2001/CE del 27 giugno 2001, da effettuarsi durante la fase di redazione dei piani." A tal riguardo, occorre ricordare l'iter cronologico, fin qui seguito dalla proposta di Piano, in relazione alle nuove norme di legge, via via intervenute, culminate nella Legge n. 16 del 22.12.2004, con la quale la Regione Campania ha emanato le nuove "Norme sul governo del territorio".

	Cronologia PUC	Cronologia normativa vas
13.01.92	Con del. n. 26 il C.C. conferisce l'incarico per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale all'architetto Oriol Bohigas in rappresentanza della MBM di Barcellona	
07.09.94	Viene firmato il verbale dell'inizio degli studi propedeutici alla redazione del PRG	
19.11.94	Viene presentato il "Documento Programmatico" di Oriol Bohigas in una seduta pubblica del Consiglio Comunale. Esso riassume in modo ordinato le proposte teoriche generali sul controllo urbanistico della città e ne propone l'applicazione al caso concreto di Salerno.	
20.02.95	Con la delibera n. 27 viene approvato il Documento Programmatico e condivisa la metodologia suggerita. Vengono impartiti indirizzi circa le principali tematiche della pianificazione in itinere. Viene introdotto, per la prima volta, il tema della perequazione urbanistica.	
26.07.96	Con la delibera n. 86, il Consiglio Comunale formula precisi indirizzi per la definizione di una normativa, fondata sui principi dell'equità urbanistica, che consenta l'acquisizione delle aree necessarie al soddisfacimento del fabbisogno di standard.	
05.06.98	Con la delibera n. 39 il Consiglio Comunale effettua una ricognizione di tutte le attività svolte, prende atto degli studi di base effettuati e degli studi specialistici ed approva i progetti delle AAPU nn. 5, 6, 7 e 9-10 e 11 chiedendone l'inclusione nel PRG.	
27/06/01		<i>approvazione direttiva n 42/2001/CE</i> <i>Articolo 4</i> <i>Obblighi generali</i> <i>1. La valutazione ambientale di cui all'articolo 3 deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della</i>

		<p><i>relativa procedura legislativa.</i></p> <p>...</p> <p>Articolo 13 <i>Attuazione della direttiva</i></p> <p><i>1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva prima del 21/07/2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.</i></p> <p><i>2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.</i></p> <p><i>3. L'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 1 si applica ai piani e ai programmi il cui primo atto preparatorio formale è successivo alla data di cui al paragrafo 1.</i></p> <p><i>I piani e i programmi il cui primo atto preparatorio formale è precedente a tale data e che sono stati approvati o sottoposti all'iter legislativo più di ventiquattro mesi dopo la stessa data sono soggetti all'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, a meno che gli Stati membri decidano caso per caso che ciò non è possibile, informando il pubblico di tale decisione.</i></p>
04.02.02	Con la delibera n. 6 si approva la "bozza 2000" del nuovo PRG.	
26.11.02	Vengono consegnati gli elaborati relativi allo "Stato di fatto" aggiornato	
21.12.02	Viene consegnato, a completamento dell'aggiornamento della bozza del nuovo PRG, il "Progetto Sintesi" PRG Bozza 2002	
29.04.03	Viene consegnata la proposta di PRG 2003	
	Hanno inizio le attività di analisi della commissione consiliare	
12.03.04		La Giunta Regionale adotta il disciplinare delle procedure di valutazione di impatto ambientale, valutazione di incidenza, screening, "sentito" e valutazione ambientale strategica e istituisce il comitato tecnico con il compito tra l'altro di individuare i piani e programmi da sottoporre a vas(screening)
giugno .04	Viene consegnata la nuova carta relativa alla microzonazione sismica del territorio comunale, redatta a seguito della classificazione sismica più severa attribuita al Comune.	
23.07.04	presentazione del PRG 2003 al Consiglio Comunale	
14.10.04 15.12.04		dlegis n. 1753-8 14.10.04 - legge 30815.12.04 - delega al governo ad adottare entro 18 mesi uno o più decreti legislativi di riordino, coordinamento e integrazione delle disposizioni legislative in materia di procedure per la valutazione di impatto ambientale (via), valutazione ambientale strategica (vas) e autorizzazione ambientale integrata (IPPC)
22.12.04	Intervengono le nuove norme sul governo del territorio di cui alla Legge Regionale n. 16.	Legge regionale 16 " art. 47 <i>valutazione ambientale dei piani</i> 1. <i>i piani territoriali di settore ed i piani urbanistici sono accompagnati dalla valutazione ambientale</i>

		<p>di cui alla direttiva 42/2001/CE del 27 giugno 2001, da effettuarsi durante la fase di redazione dei piani.</p> <p>2. la valutazione scaturisce da un rapporto ambientale in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi dell'attuazione del piano sull'ambiente e le alternative, alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale di riferimento del piano</p> <p>3. la proposta di piano ed il rapporto ambientale sono messi a disposizione delle autorità interessate e del pubblico con le procedure di cui agli articoli 15,20 e 24 della presente legge.</p> <p>4. ai piani di cui al comma 1 è allegata una relazione che illustra come le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale di cui al comma 2"</p>
26.1.05	La Giunta Municipale con atto n. 99 nel disporre l'adeguamento della proposta di piano alle intervenute norme, e nel far proprie le osservazioni emerse nel corso delle sedute della Commissione Consiliare, ha dettato nuovi indirizzi.	
27.07.05	Viene consegnato la proposta di PUC	
	La Giunta Municipale con atto n. 1100 dispone la pubblicazione del PUC	
9.05.05		delibera gr n 635 ulteriori direttive L.R. 16/2004
08.05		chiarimenti sulla vas

Dalla suesposta tabella risulta evidente la circostanza che la menzionata Legge Regionale è intervenuta in un momento in cui il processo formativo della proposta di piano, poteva considerarsi nella fase conclusiva. Difatti la stessa è entrata in vigore a distanza di oltre un decennio dall'effettivo inizio degli studi propedeutici alla sua redazione.

Il lungo lasso di tempo intercorso aveva già proficuamente sortito una rilevante serie di acquisizione di dati e di studi specialistici spazianti dall'analisi del sistema ambientale a quello idrogeologico e meteomarinico, tutti finalizzati a fornire il più analitico possibile substrato conoscitivo sul quale costruire il nuovo disegno urbanistico della città. Va considerato, inoltre, che sempre nello stesso arco temporale, a causa delle sopraggiunte nuove norme di salvaguardia dal rischio idrogeologico, nonché di quelle sismiche conseguenti alla riclassificazione del territorio comunale – da S6 ad S9 – il Comune si è dotato di ulteriori studi specialistici afferenti entrambe le citate tematiche, studi che hanno evidenziato la situazione ambientale dei luoghi, pervenendo altresì alla proposizione delle possibili ipotesi pianificatorie, sulla base della sostenibilità del territorio.

Conseguentemente, il procedimento di verifica ambientale è stato di fatto avviato propedeuticamente alla redazione del Piano, come risulta dalla ponderosa documentazione facente parte dell'Analisi dello Stato di Fatto, elencata all'Art.3 delle Norme di Attuazione, che si riporta:

Art.3. Analisi dello stato di fatto

3.01. *Gli elaborati di analisi dello stato di fatto, gli studi specialistici e di settore, elencati nel presente articolo, costituiscono il presupposto di conoscenza per la redazione del PUC e sono conservati presso il Comune di Salerno.*

3.02. *Relazione Descrittiva con Allegati*

3.03. *Elaborati Grafici:*

0 Sistema Rappresentativo:

01 *Suddivisione cartografica*

A Sistema Istituzionale:

A1 *I vincoli operanti sul territorio comunale*

A1.1 *Beni culturali e ambientali (D.lgs n.490/99), scala 1: 15.000*

A1.1a *B.C.A. (D.lgs n.490/99) – centro storico - scala 1: 2.000*

A1.1b *B.C.A. (D.lgs n.490/99) – centro storico - scala 1: 2.000*

A1.2 *Aree a vincolo idrogeologico*

A1.3 *Fasce e zone di rispetto*

- A2 *Strumentazione urbanistica vigente:
Suddivisione territorio in “zone omogenee” 1994
Individuazione piani di recupero
Individuazione altri piani*
- A3 *Piano della mobilità - P.G.T.U.*
- A3.1 *Mobilità privata, collettiva e pedonale: interventi*
- A3.2 *Rete stradale ed aree di rilevanza urbanistica*
- B** **Sistema Ambientale:**
- B1 *Caratteristiche plano-altimetriche*
- C** **Sistema Insediativo:**
- C1 *La formazione dell’insediamento: le unità edilizie nel tempo*
- C2 *Il tessuto urbano edilizio esistente*
- C2.1 *Usi residenziali e produttivi*
- C2.2 *Tipo di utilizzazione dell’edificato*
- C2.3 *Fattori di criticità ambientale; degrado edilizio; numero di piani realizzati fuori terra*
- C2.4 *Indicazione rete distributiva commerciale in atto 1998/99*
- C2.5 *Rilievo parcheggi 1998/99*
- C2.6 *Parco veicoli circolanti: distribuzione territoriale*
- C2.7 *Le attrezzature d’interesse collettivo*
- C2.8 *Standards esistenti*
- C3 *Reti dei servizi canalizzati e degli impianti tecnologici*
- C3.1 *Acquedotto*
- C3.2 *Fognature-Depurazione*
- C3.3 *Gas*
- C3.4 *Enel*

3.04. Studi Specialistici

*Booz-Allen & H. - **Parco marino di Salerno** (marzo 1996)*

*c.r.s. - **Lo stato dell’arte del turismo nella città di Salerno** (agosto 1996)*

Sintesi della ricerca quali-quantitativa

Parte II: allegati al rapporto analitico di ricerca

Ricerca quali-quantitativa

*c.e.r. - **Piano strategico per lo sviluppo turistico della città di Salerno** (aprile 1997)*

*Intra - **Studio della mobilità nella città di Salerno***

Raccolta di informazione e loro utilizzazione (novembre 1998)

Diagnostico (novembre 1999)

Definizione delle linee strategiche

Programmazione e adeguamento delle linee strategiche e piano generale

*Enel - **Studio sul comportamento del sistema marittimo-terrestre***

Studio su modello fisico delle dighe frangiflutto del nuovo porto turistico del Comune di Salerno (maggio 1998)

Studio su modello fisico tridimensionale del nuovo porto turistico del Comune di Salerno (dicembre 1999)

Modello fisico tridimensionale del nuovo porto turistico del Comune di Salerno. Studio delle onde lunghe nel porto di Santa Teresa (ottobre 2000)

*F. Guiducci - **Studio sul comportamento del sistema marittimo-terrestre***

1) Litorale antistante la litoranea orientale:

Studio della propagazione del moto ondoso a riva

Analisi storica della linea di costa

Analisi storica della linea di costa. Tavola 1. Sc. 1:5000

Individuazione di possibili alternative per la ricostruzione della spiaggia

Selezione della soluzione

Modello matematico di evoluzione della linea di costa

Dimensionamento di massima dell’intervento di ricostituzione della spiaggia

Dimensionamento di massima dell’intervento di ricostituzione della spiaggia: Tavola 1

*Planimetria dell'intervento**2) Nuovo porto turistico:**Analisi del clima del moto ondoso e degli eventi estremi al largo**Studio della propagazione del moto ondoso a riva**Individuazione di possibili soluzioni alternative per la sezione tipo del molo ovest**Individuazione di possibili soluzioni alternative per la sezione tipo del molo est**Individuazione di disposizioni planimetriche alternative del porto rispondenti ai criteri della progettazione marittima**Dimensionamento della sezione tipo del molo ovest**Dimensionamento della sezione tipo del molo est**Verifica ed ottimizzazione della disposizione planimetrica del porto attraverso prove di propagazione ondosa nel bacino portuale con modello matematico**Individuazione di disposizioni planimetriche alternative del porto rispondenti ai criteri della progettazione marittima**Individuazione di disposizioni planimetriche alternative del porto rispondenti ai criteri della progettazione marittima. Tavole 1-10**3) Porto di Santa Teresa:**Individuazione di disposizioni planimetriche preliminari**Selezione della disposizione planimetrica preliminare**Verifica ed ottimizzazione della disposizione planimetrica dei moli del porto attraverso prove di propagazione ondosa nel bacino portuale con modello matematico**4) Lungomare Trieste:**Studio della propagazione a riva con valutazioni delle risultanti energetiche del moto ondoso**Individuazione di possibili alternative per la ricostruzione della spiaggia e selezione della soluzione**Dimensionamento di massima dell'intervento di ricostituzione della spiaggia***Nautilus- Studio sul comportamento del sistema marittimo-terrestre***Indagini topografiche e batimetriche nelle aree: Acqua di Fico**Rilievi sedimentologici tra il porto commerciale e la foce del Fiume Irno Relazione finale**Indagini sedimentologiche nelle aree: Acqua di Fico; Polo nautico Relazione finale**Rilievi topografici e batimetrici tra il porto commerciale e la foce del fiume Irno Relazione Finale***Censis - Salerno città' europea: analisi e previsioni per il nuovo piano della città***Progress di ricerca: rapporto sulle linee guida. Indicazioni metodologiche (luglio 1998)**II° progress di ricerca: completamento del rapporto sulle linee guida, relazione sulle attività svolte ed indicazioni metodologiche per il completamento (ottobre 1998)**Indagine presso le Amministrazioni Comunali (dicembre 1998)**III° progress di ricerca: primi risultati dell'indagine sui fabbisogni abitativi della popolazione del Comune di Salerno (gennaio 1999)**Rapporto finale (aprile 1999)**Il dimensionamento del piano: fabbisogni residenziali e non residenziali e proiezioni al 2009 (giugno 2000)**Il dimensionamento del piano: ripartizione degli interventi di edilizia residenziale (ottobre 2000)***Sichelgaita - Salerno città europea***Ufficio Di Piano - Ricerche**Recupero standards urbanistici - Schede parte I**Recupero standards urbanistici - Schede parte II**Recupero standards urbanistici - Schede parte III**Schede quartieri***Assessorato Allo Sviluppo - Indagine su alcune componenti della risorsa turismo nella città di Salerno****L. Mauro - M. Parisi - Carta dell'uso agricolo e delle attività colturali in atto***Carta delle colture in atto**Carta delle destinazioni agricole**Carta dei vincoli**Carta dell'uso agricolo e delle attività colturali in atto nelle zone non ancora urbanizzate**Relazione (novembre 1997)*

3.05. Studi di Settore

Hydrodata S.p.A. - Studi tematici finalizzati alla redazione del P.R.G. e per la definizione del rischio idrogeologico (luglio 2002)*Cartografia tematica di base e studi generali sul territorio Descrizioni metodologiche**Banca dati dei sondaggi geotecnici disponibili**Carta geolitologica. Tavole in scala di 1:4.000**Carta della stabilità. Tavole in scala di 1:4.000**Banca dati idrogeologica**Carta idrogeologica. Tavole in scala di 1:4.000**Relazione idrologica**Banca dati idrometrici e pluviometrici**Analisi ed elaborazione degli eventi pluviometrici estremi – Progetto A.V.I.**Monografia delle curve di probabilità pluviometrica**Carta dei bacini idrografici. Tavole in scala di 1:4.000**Monografia delle caratteristiche morfologiche dei bacini idrografici**Monografia delle curve ipsografiche**Profili longitudinali dei corsi d'acqua principali**Relazione idraulica**Monografia dei punti critici in alveo**Carta delle aree inondabili. Tavole in scala di 1:4.000**Carta delle aree a rischio idraulico. Tavole in scala di 1:4.000**Individuazione e stime dei costi degli interventi di protezione idraulica**Monografia delle zone sismogenetiche e delle faglie note di interesse per il territorio comunale**Monografia dell'analisi storica dei risentimenti sismici nel Comune di Salerno**Monografia della classificazione sismica della Regione Campania**Monografia della pericolosità sismica attesa del territorio comunale**Monografia con la descrizione dei metodi per la valutazione della vulnerabilità urbana**Monografia sulla rappresentazione del rischio sismico comunale edilizio ed antropico**Microzonazione sismica del territorio comunale. Tavole in scala di 1:4.000**Individuazione degli edifici di pubblica rilevanza a maggiore attenzione sismica sul territorio comunale. Tavole in scala di 1:4.000**Carta della vulnerabilità edilizia del territorio comunale, con indicazione degli scenari di risentimenti per eventi sismici prevedibili nelle zone sismogenetiche di interesse. Tavole in scala di 1:4.000**Linee guida per il recupero e la realizzazione delle strutture ed infrastrutture edilizie in muratura, in c.a. ed in acciaio con indicazione delle strategie di protezione sismica di strutture ed infrastrutture di importanza primaria.**Valutazione del rischio frane. Descrizioni metodologiche**Monografia con le schede descrittive dei fenomeni di dissesto**Carta geomorfologica. Tavole in scala di 1:4.000**Carta inventario dei fenomeni franosi. Tavole in scala di 1:4.000**Carta delle aree a rischio frana. Tavole in scala di 1:4.000**Carta della vulnerabilità degli acquiferi. Tavole in scala di 1:4.000**Carta litotecnica. Tavole in scala di 1:4.000**Carta delle coperture. Tavole in scala di 1:4.000**Carta degli ambiti geologici significativi e degli elementi strutturali. Tavola in scala di 1:15.000**Carta degli ambiti morfologici significativi. Tavole in scala di 1:5.000**Carta delle unità territoriali di riferimento. Tavola in scala di 1:15.000**Modello bidimensionale massime velocità. Tavole in scala di 1:4.000**Carta degli spessori delle coperture detritico-piroclastiche. Tavole in scala di 1:4.000**Modello bidimensionale massime altezze. Tavole in scala di 1:4.000**Modello bidimensionale massimo fattore d'impatto. Tavole in scala di 1:4.000**Raccomandazioni geologico-geomorfologiche per la futura gestione del territorio**Raccomandazioni idrogeologico-idrauliche per la futura gestione del territorio**Raccomandazioni sismiche per la futura gestione del territorio***Settore Trasporti e viabilità - Piano della mobilità: P.G.T.U. (aprile 1997)***Note sulla delimitazione del Centro Abitato**Classificazione funzionale delle strade. Relazione**Definizione degli interventi per l'emergenza ambientale. Relazione**Campagna di informazione e sicurezza stradale. Relazione*

Sistemi di informazione all'utenza. Relazione
Sistema per il monitoraggio e la regolazione del trasporto collettivo. Relazione
Individuazione delle priorità di intervento. Relazione
Individuazione dell'area di studio. Tavola in scala di 1:25.000
Delimitazione del centro abitato. Tavola in scala di 1:10.000
Principali proposte di intervento. Tavola in scala di 1:10.000
Quadro di unione delle tavole di particolare degli interventi proposti. Tavola in scala di 1:10.000
Classificazione funzionale delle strade. Tavola in scala di 1:10.000
Schema generale di circolazione. N. 4 tavole in scala di 1:5.000
Interventi per la mobilità pedonale. N. 4 tavole in scala di 1:5.000
Interventi per la mobilità collettiva. N. 2 tavole in scala di 1:5.000
Interventi per la mobilità privata. N. 4 tavole in scala di 1:5.000
Politiche della sosta – Proposta di tariffazione – Centro. Tavola in scala di 1:5.000
Individuazione delle aree di sosta - Centro. Tavola in scala di 1:5.000
Acquisizione proposte esistenti in materia di sosta - Centro. N. 3 tavole in scala di 1:5.000
Movimento e sosta – taxi – autobus turistici – veicoli merci. Tavola in scala di 1:10.000
Confronto infrastrutture stradali PRG-PGTU. Tavola in scala di 1:10.000
Individuazione delle aree di rilevanza urbanistica. Tavola in scala di 1:10.000
Relazione tecnica
Zonizzazione dell'area di studio. Tavola in scala di 1:10.000
Grafo della rete stradale. N. 2 tavole
Assegnazione della domanda alla rete stradale. N. 6 tavole
Grafo della rete di trasporto collettivo: situazione di progetto
Settore Trasporti e viabilità – Aggiornamento P.G.T.U. e Piano di Sicurezza Stradale Urbana (C.C. n° 38 del 30.06.2005)

Università Degli Studi Della Calabria – Prof. Ing. A. Sabato, Dott. Ing. S. Forte - **Piano di zonizzazione acustica del territorio comunale** (dicembre 2000)
Relazione tecnico-descrittiva
Zonizzazione acustica del territorio comunale
Tavola in scala di 1:10.000
Zonizzazione acustica del territorio comunale
N. 6 tavole in scala di 1:5.000

Università Degli Studi di Napoli Federico II – Dipartimento di Scienze della Terra – **Adeguamento della carta della microzonazione sismica del territorio comunale alla nuova classificazione sismica** (2004)
Relazione dati con allegate:
schede dei profili sismici a rifrazione
schede dei profili sismici tomografici
ubicazione cartografica.
Relazione generale concernente la nuova microzonazione in prospettiva sismica del territorio comunale.
Elaborato cartografico in scala 1:15.000.

Comune di Salerno – Settore Opere e Lavori Pubblici - Dott. Rosario Lambiase– **Relazione Geologica Generale** con allegati:
Carta Geolitologica
Carta Idrogeologica
Carta Stabilità
Carta Microzonazione in prospettiva sismica
Dati geognostici
Dati stratigrafici
Dati anagrafici sondaggio

Per quanto attiene l'aspetto divulgativo e quindi "partecipativo" della redazione del PUC di cui al comma 3 del menzionato art. 47, si fa rilevare che la proposta di Piano, corredata dal Rapporto Ambientale, è stata pubblicata secondo le modalità previste dall' art. 24.

Peraltro già in precedenza, con nota n. prot.Arch.Gen. 49427 del 9/06/05, in ottemperanza a quanto stabilito dal comma 1 dello stesso articolo, era stata effettuata la consultazione delle organizzazioni sociali, culturali, economico-professionali, sindacali ed ambientaliste di livello provinciale, prevista preventivamente alla predisposizione della proposta di PUC, secondo l'elenco predisposto dalla R.Campania con delibera n. 627 del 21/4/05.

In prosieguo, per aderire a quanto specificamente prescritto dal Servizio V.I.A. Regionale, si rassegna l'elenco delle richieste ulteriori integrazioni, organizzate secondo il menzionato elenco di cui all'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE

All.I primo comma:

Il primo comma dell'allegato, nell'introdurre l'elenco delle informazioni da fornire, fa salvo l'art. 5, paragrafi 2 e 3 che si riportano:

2. *Il rapporto ambientale elaborato a norma del paragrafo 1 comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma e, per evitare duplicazioni della valutazione, della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter.*
3. *Possono essere utilizzati per fornire le informazioni di cui all'allegato I quelle pertinenti disponibili sugli effetti ambientali dei piani e dei programmi e ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o attraverso altre disposizioni della normativa comunitaria."*

I descritti paragrafi, sostanzialmente, tendono a fornire una chiave interpretativa delle informazioni "che possono essere ragionevolmente richieste" in relazione al livello (generale o attuativo) del Piano in esame.

Al riguardo, nelle PREMESSE dell'elaborato RA1, in sintonia con i paragrafi di che trattasi, vengono indicati i criteri di riferimento adottati per la stesura del R.A.

All.I punto a) *illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;*

Per la parte afferente l'**illustrazione dei contenuti** del piano, si riconferma e rimanda a quanto descritto nel capitolo 1 INDICAZIONE DELLE PRINCIPALI DIRETTRICI DI SVILUPPO DEL PIANO del citato RA1.

Per quanto concerne gli obiettivi principali ad integrazione, si riferisce di seguito.

Quanto già riportato negli elaborati di progetto, negli elaborati di stato di fatto, negli studi di base e tematici viene qui sintetizzato e schematizzato per garantire una visione sistematica dei contenuti del PUC, degli obiettivi che si intende perseguire e delle modalità con cui si ritiene di raggiungere i traguardi prefigurati.

Gli obiettivi e le azioni sono rappresentate attraverso una matrice coassiale e sinteticamente illustrati nel documento, mentre sono esplicitate in maniera estensiva e/o grafica negli elaborati di piano ed in particolare nell'elaborato R1 Relazione illustrativa e RA1 rapporto ambientale.

Come si evince dalla tabella 1 gli obiettivi di piano sono stati raggruppati in 5 differenti classi, la prima, Centralità dello spazio e rafforzamento dell'identità urbana, attiene alla forma della città e all'applicazione dei principi di sostenibilità, la seconda classe fissa gli obiettivi relativi alla tutela del paesaggio sia esso collinare che costiero, la terza classe relativa alla tutela del territorio, pone come obiettivi le problematiche relative alla salvaguardia del territorio da fenomeni naturali e/o antropici; la quarta classe è relativa agli aspetti socio-economici mentre la quinta classe è relativa agli aspetti di giustizia sociale ed economica. Il perseguimento di ciascun obiettivo è concretizzato attraverso l'attuazione di una serie di azioni.

PRINCIPALI OBIETTIVI DI PIANO
Matrice coassiale Obiettivi - Azioni di Piano

A CENTRALITÀ DELLO SPAZIO E RAFFORZAMENTO DELL'IDENTITÀ URBANA	
A.1 USO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO	X
A.2 INCENTIVARE LA SOSTITUZIONE EDILIZIA	X
A.3 ACQUISIRE STANDARD PER LA CITTÀ COSTRUITA	X
A.4 CENTRO STORICO CONIUGARE CONSERVAZIONE E INNOVAZIONE	X
A.5 UGUAGLIANZA ED INCLUSIONE SOCIALE	X
A.6 POTENZIARE IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE	X
B TUTELA DEL PAESAGGIO	
B.1 RAFFORZARE IDENTITÀ DEI RIONI COLLINARI	X
B.2 TUTELARE LE ZONE AGRICOLE	X
B.3 TUTELARE IL PATRIMONIO BOSCHIVO E FORESTALE	X
B.4 RINATURALIZZARE LE SPONDE DEI FIUMI DEI TORRENTI E DEI CORSI D'ACQUA	X
B.5 CARATTERIZZARE IL WATER-FRONT	X
B.6 PROMUOVERE LA QUALITÀ DELL'ARCHITETTURA	X
C TUTELA DEL TERRITORIO	
C.1 CONTENIMENTO DEI RISCHI IDROGEOLOGICI	X
C.2 CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI TERRENO EDIFICABILE	
C.3 CONTENIMENTO DEI FENOMENI EROSI DELLA COSTA	X
D SVILUPPO SOCIO ECONOMICO	
D.1 DIMENSIONAMENTO DEMOGRAFICO DEL PUC	X
D.2 POLITICHE DELLA RESIDENZA	X
D.3 POLITICHE DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE	X
D.4 POLITICHE TURISTICHE	X
E EQUITÀ URBANISTICA	
E.1 LA PEREQUAZIONE	X
OBIETTIVI	
AZIONI	
AT.0 INDIVIDUAZIONE AT	
AT.1 MIX FUNZIONALI	
AT.2 BONUS EDILIZIO	
AT.3 MONETIZZAZIONE	
AT.4 NUOVE CATEGORIE EDILIZIE	
AT.5 INDIVIDUAZIONE STANDARD	
AT.6 POTENZIAMENTO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE	
AT.7 METROPOLITANA	
AT.8 INDIVIDUAZIONE PARCHEGGI STRATEGICI	
AT.9 DELIMITAZIONE DEI NUCLEI FRAZIONALI	
AT.10 DISCIPLINARE LE ZONE E1 E2 E3	
AT.11 PARCO DELLE TORRI	
AT.12 PARCO DEL CASTELLO	
AT.13 PARCO DEL MONTESTELLA	
AT.14 PARCO MONTENA	
AT.15 PARCO FLUVIALE FUORNI	
AT.16 PARCO FLUVIALE GRANCANO	
AT.17 COLLEGAMENTO LINEA AEREA TELEFERICA MONTESTELLA	
AT.18 MESSA IN SICUREZZA DI AREE PERICOLOSE E A RISCHIO IDROG.	
AT.19 INCENTIVARE BIO ARCHITETTURA	
AT.20 MINIMIZ CONSUMO TERRENO EDIF COSTRUIRE SUL COSTRUITO	
AT.21 NUOVA RESIDENZA E MIGLIORAMENTO ABITATIVO	
AT.22 EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA	
AT.23 AREE PRODUTTIVE	
AT.24 CONSOLIDAMENTO ATTIVITÀ AGRICOLE	
AT.25 DISCIPLINARE L'USO DEL TERR. PER ATTIVITÀ AGRITURISTICHE	
AT.26 PIANO DI RECUPERO DELLA FASCIA COSTIERA	
AT.27 PORTO S. TERESA	
AT.28 PORTO MASUCCIO	
AT.29 PORTO PASTENA	
AT.30 PORTO LITORANEA ORIENTALE	
AT.31 RIPASCIMENTO SPIAGGE	
AT.32 AMBITI DI EQUIVALENZA	
AT.33 COMPARTI	

tabella 1

Obiettivo A Centralità dello spazio pubblico rafforzamento dell'identità urbana

La città è il suo spazio pubblico. Quindi, la forma della città deve essere progettata a partire da questo spazio, più che dagli elementi architettonici isolati ai quali, ciò nonostante, corrisponde una parte della definizione dello spazio pubblico. La forma della città determina le articolazioni spaziali nelle quali la gente trova lo scenario e gli strumenti di convivenza. Pertanto la forma della città e dei suoi elementi costitutivi non è solo un tema estetico e funzionale, ma anche la base di un'efficace convivenza¹. Approccio, come si vede, totalmente alternativo rispetto a quello che ha caratterizzato i piani di molte città italiane negli ultimi 50 anni, laddove gli spazi pubblici - quelli destinati alla vita collettiva ed alla mobilità - erano trattati in modo residuale rispetto alla necessità di massimizzare le edificazioni private.

Questo concetto – semplice ma rivoluzionario – è coniugato con quello, non meno innovativo, dell'introduzione di un limite all'espansione urbana e della conseguente definizione della forma della città. Le positive ricadute di un simile approccio alla pianificazione sono evidenti. La definizione di un confine all'interno del quale promuovere tutte le trasformazioni urbane non solo individua e rende riconoscibile la città, ma pone un limite alla potenziale, indeterminata e infinita crescita dell'agglomerato urbano. Arresta l'indiscriminato consumo di suolo e trasforma le aree non urbanizzate - la campagna - in un importante complemento della città, cancellandone il ruolo, sinora avuto, di serbatoio per le future edificazioni. Orientare le risorse della comunità alla riqualificazione della città così definita comporta, evidentemente, il superamento del concetto stesso di periferia, inteso quale aggregato urbano che si diluisce e si degrada man mano che ci si allontana dalla città consolidata. ...

A.1: uso sostenibile del territorio

Il PUC propone una città limitata e di una certa densità, in cui le funzioni si sovrappongano armonicamente, rioccupando aree obsolete e riempiendo vuoti che oggi sono punti di degrado: la cosiddetta città compatta, all'interno della quale tutte le aree suscettibili di riqualificazione sono individuate al fine di conseguire la saturazione funzionale dell'ambito urbano. Tra queste, sono comprese tutte le aree inutilizzate o utilizzate male, siano esse libere o occupate da manufatti realizzati per precedenti e non più attuali usi. Ugualmente sono compresi quegli immobili la cui sostituzione può determinare sensibili benefici all'assetto urbano ed alla qualità degli spazi pubblici e dell'architettura.

A.2: incentivare la sostituzione edilizia

Il PUC tenta di promuovere, anche attraverso incentivi e premialità, la profonda modificazione delle aree edificate. Per alcuni casi è incentivata la sostituzione edilizia (rottamazione) dei fabbricati anche attraverso la concessione di veri e propri "bonus" volumetrici quando ciò sia necessario – o semplicemente opportuno - per migliorare gli spazi pubblici e l'accessibilità.

A.3: acquisire standard per la città costruita

Alla crescita ed al rinnovamento edilizio corrispondono le relative individuazioni di aree Standard, che assolvono anche al fabbisogno derivante dal deficit di superfici (per i predetti Standard) che grava attualmente sulla città.

Il PUC, inoltre, propone la destinazione ad attrezzature pubbliche delle aree militari e di riconversione di aree ferroviarie.

A.4: centro storico- coniugare la conservazione con le esigenze di innovazione

Il PUC, anziché rinviare – come di prassi - a successivi strumenti attuativi, indica, già da ora, le categorie di intervento per ogni fabbricato e definisce gli interventi ammissibili in base alle singole esigenze di tutela. Non viene, inoltre, trascurata la necessità di guidare ed indirizzare "gli usi" del centro antico. Alla residenza – funzione che deve essere primaria e che va sostenuta – si prevede di affiancare funzioni culturali, commerciali, ricettive e ricreative, per non perdere quel mix di destinazioni che caratterizzano una città vera.

A.5: uguaglianza ed inclusione sociale

L'accessibilità ad aree ricreative pubbliche ed ai servizi di base (servizi sanitari, linee di trasporto, scuole, ecc.) in una comunità sostenibile riveste notevole importanza per la qualità della vita e per il funzionamento dell'economia locale. La vicinanza dei servizi di base alla propria abitazione, riducendo inoltre la necessità di viaggiare ed il conseguente disagio, costituisce quindi, soprattutto per anziani e disabili, un elemento fondamentale per offrire paritariamente ai cittadini, la possibilità di accedere a funzioni essenziali.

A.6: razionalizzare la viabilità

Il tema della **mobilità** è affrontato con concretezza e realismo. Sono infatti previsti numerosissimi miglioramenti della rete stradale esistente, di livello comunale ed anche provinciale, secondo il modello illustrato nella Tavola P1 "Sistema della mobilità" e già riassunto, per le sue implicazioni ambientali, nell'elaborato RA1.

Il Piano attribuisce fondamentale importanza all'ampliamento e rafforzamento del trasporto pubblico. Questo si dovrà sviluppare seguendo due obiettivi: costruzione della metropolitana (già in avanzata fase di attuazione) ed ampliamento e riordino del servizio di autobus. Inoltre, un ruolo altresì rilevante viene attribuito alla implementazione del trasporto marittimo, di cui al protocollo d'intesa sottoscritto il 14/2/03 con la Regione Campania e l'Autorità Portuale di Salerno, "Per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema di trasporti via mare nell'ambito salernitano".

I parcheggi costituiscono un grave problema per la circolazione e per la vivibilità di Salerno perché sono insufficienti, mal ubicati e utilizzati indiscriminatamente dagli utenti residenti nella zona o da coloro che vi giungono per motivi di lavoro e/o per la presenza di servizi pubblici e commerciali.

OBIETTIVO B TUTELA DEL PAESAGGIO**B.1: rafforzare l'identità dei rioni collinari**

La città diffusa è l'importante complemento alla città compatta, che inizia proprio dove questa ha termine ed è costituita dalle zone rurali e dall'insieme dei rioni collinari.

Pur accettando un certo grado di dipendenza dei rioni collinari dalla città, il PUC ne rafforza l'identità e facilita la comparsa di un'offerta ludica, sportiva e di ristorazione – con il corrispondente carattere turistico – come complemento di quegli insediamenti.

Nell'attuazione del piano si dovrà prestare la massima attenzione al recupero, alla conservazione ed al riuso di edifici e borghi rurali

¹ O. Bohigas – Piano regolatore Generale/Bozza 2002/.

storici e del loro arredo originario, anche attraverso la (ri)qualificazione degli spazi pubblici, indispensabili luoghi di aggregazione e socializzazione.

B.2: tutelare le zone agricole

Il PUC indica i criteri e le modalità di utilizzazione delle aree extraurbane e, anche sulla base delle valutazioni agronomiche contenute nella “carta dell'uso agricolo del suolo”, suddivide il territorio rurale in tre sottozone:

E1 – periurbane;

E2 – agricole produttive;

E3 - boschive, incolte e pascolive con valenza paesistica e produttiva.

La costruzione di fabbricati rurali è sempre consentita, sulla base, però, dell'ordinamento colturale previsto, da cui dipende l'estensione del “lotto minimo”, che viene notevolmente ampliato rispetto alla precedente norma di PRG., con intenti di specializzazione colturale e di tutela territoriale.

Per tutte le zone agricole, le predette norme di attuazione del PUC riservano particolare attenzione alle caratteristiche tecniche degli interventi ed alla salvaguardia del territorio.

B.3: tutelare il patrimonio boschivo e forestale

Il sistema vincolistico vigente nel territorio comunale e dettagliatamente descritto nelle tavole RA3 ed RA4 individua le aree boschive tutelate per legge, che comprendono la maggior parte del territorio collinare e montano del Comune. Allo scopo di coniugare l'intento di tutela di tali aree con una adeguata valorizzazione paesaggistica, il PUC detta norme specifiche sul governo dei boschi e prevede la creazione di un sistema di parchi territoriali, che migliori l'accessibilità dei luoghi ed il richiamo turistico, enfatizzandone le peculiarità paesistiche-ambientali.

B.4: rinaturalizzare le sponde dei fiumi

Anche tali aree, assoggettate alla tutela derivante dallo specifico regime vincolistico vigente, vengono indicate nelle tavole RA3 ed RA4 del PUC. Come per i parchi montani e collinari, il Piano individua ulteriori parchi fluviali, con intento di salvaguardia e miglioramento della fruibilità dell'ambiente naturale.

B.5 caratterizzare il waterFront

Il PUC prevede la realizzazione di un grande Parco del mare, esteso dall'Irno al Picentino, che consenta di recuperare il rapporto della città con il mare e di inquadrare la necessaria ricostituzione degli arenili, la demolizione dei manufatti incongrui con il contesto ambientale e la riqualificazione degli stabilimenti balneari in una logica di fruizione pienamente urbana. E' prevista, infatti, la creazione di una passeggiata nel verde (anche ciclabile) senza soluzioni di continuità, lungo tutto il litorale salernitano, caratterizzata da esercizi pubblici aperti per tutto l'anno (ristoranti, bar, chioschi, ecc.).

B.6: promuovere la qualità dell'architettura

La normativa del PUC promuove e sostiene la qualità delle trasformazioni edilizie ed urbanistiche.

Allo scopo il Comune ricorrerà a concorsi di idee o di progettazione per la soluzione di problematiche di particolare complessità. Verrà infine previsto, nel RUEC, l'istituzione della “commissione per la qualità dell'architettura” composta da esperti cui affidare il compito della valutazione degli interventi di maggiore rilevanza.

OBIETTIVO C TUTELA DEL TERRITORIO

C.1: Contenimento dei rischi idrogeologici

La programmazione urbanistica del PUC risulta sostanzialmente condotta nel rispetto della cartografia del rischio idrogeologico contenuta nel Piano Stralcio prodotta dall'Autorità di Bacino Destra Sele.

Tuttavia, evidenziandosi nel PUC alcune aree di trasformazione configgenti con la zonazione del predetto Piano Stralcio, sono stati condotti appositi studi e/o progettazioni che hanno consentito di verificare la possibilità di utilizzo di tali aree, previa attuazione delle necessarie opere di mitigazione del rischio.

C.2: contenimento del consumo di terreno edificabile

Il Piano, più che porsi nell'obiettivo della crescita, intende perseguire il miglioramento della qualità dell'esistente e quindi contenere il consumo di territorio da destinare all'edificazione. Per questi motivi le nuove edificazioni dovranno sostanzialmente attuarsi all'interno della città compatta e dei nuclei consolidati, laddove potrà farsi ricorso anche alla sostituzione di alcuni lembi edificati, molto spesso degradati od incongrui con il circostante tessuto edilizio.

Analogamente viene riposta nel disciplinare le zone agricole, laddove un chiaro intento di tutela del territorio, ha motivato il notevole ampliamento del lotto minimo.

C.3: contenimento dei fenomeni erosivi della costa

Dagli studi meteomarini acquisiti propedeuticamente alla redazione del Piano, in particolare dalla consulenza del Prof. F. Guiducci, si evince una progressiva sensibile riduzione dell'arenile prodottasi negli ultimi 50 anni, che ha ridotto l'originale spiaggia ad esigue strisce di sabbia, in alcuni tratti pressochè inesistenti.

Al fine di salvaguardare l'immagine iconografica della città marinara, e quindi le connesse attività turistico-balneari, il PUC, in sintonia con le iniziative già adottate dalla Provincia di Salerno, prevede di adottare misure atte al contenimento dei fenomeni erosivi già prodottisi.

OBIETTIVO D SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO

D.1: Il dimensionamento demografico del PUC

Nel PUC il dimensionamento non è la meccanica conseguenza di dinamiche già in essere ma è, esso stesso, scelta progettuale: l'andamento demografico assume il carattere di funzione – obiettivo più che di semplice proiezione.

Lo studio del Censis, effettuato su indagini campione, elaborazioni statistiche, verifiche sui consumi, ecc. fissa in circa 156.000 abitanti l'attuale – reale – dimensione demografica di Salerno. Dati recenti indicano una dimensione anagrafica più ridotta (151.000 ab.), verosimilmente determinata da un flusso migratorio indotto da un mercato della casa “drogato” che, nel mentre svuota Salerno della presenza vitale dei ceti medi e delle giovani generazioni, è causa del forte e quotidiano pendolarismo dai centri vicini.

Relativamente alle previsioni di sviluppo, il PUC adotta un'ipotesi intermedia e prudenziale tra quelle formulate dal Censis, che dovrebbe portare, in un arco temporale compreso tra dieci e venti anni, la popolazione residente a circa 180.000 abitanti. Il PUC tende a conferire alla città una dimensione demografica significativa, tale da consentire la presenza di attrezzature e servizi superiori e lascia ipotizzare una popolazione residente più giovane e stratificata, un'economia più dinamica, con maggiori possibilità di sviluppo e di occupazione di quanto accadrebbe laddove l'opzione scelta fosse quella della "crescita zero".

In ogni caso, l'attuazione del PUC postula e consente la "scansione temporale" delle trasformazioni urbane, al fine di adeguare la crescita al monitoraggio delle dinamiche socio – economiche.

D.2: Politiche della residenza

Il Puc recepisce lo studio effettuato dal Censis e da Sichelgaita, condiviso dall'Amministrazione comunale, che prefigura una dimensione demografica a cui tendere di circa 180.000 abitanti. Affinchè i futuri salernitani possano vivere confortevolmente nella città bisogna disporre, dunque, di superfici adeguate. Al riguardo, sebbene la proposta di nuove quantità residenziali riguardi sostanzialmente la crescita della popolazione, occorre considerare che un'aliquota dei nuovi alloggi sarà destinata ai residenti che si trovano in condizioni di disagio abitativo.

Nello studio del Censis tale quantità viene determinata in mq 375.000 di superficie lorda di cui mq 212.500 (~2.500 alloggi) che riguarda la domanda proveniente da famiglie forzatamente conviventi (nuclei giovani o singoli che abitano nelle famiglie di origine) e mq 162.500 di superficie lorda (~1.400 alloggi) strettamente connessa al degrado abitativo.

D.3: Politiche delle attività produttive

La zona industriale del comune di Salerno, alla cui gestione urbanistica ed amministrativa è preposto il Consorzio Aree di Sviluppo Industriale, ha una superficie pari a 419,52 Ha; rappresenta, pertanto, il 30% dell'intera estensione della città compatta. Siamo dunque in presenza di una notevolissima quantità di suolo - peraltro pregevole per morfologia ed accessibilità - formalmente destinata ad accogliere insediamenti di tipo industriale, artigianale e commerciale.

E' evidente che le esigenze di nuovi insediamenti produttivi postulate dalla città dovrebbero trovare una prima e convincente risposta proprio nel grande territorio che, non senza sacrifici, la città di Salerno ha già destinato allo sviluppo industriale.

Negli ultimi anni si è avviata una fase di razionalizzazione dell'agglomerato A.S.I. che ha consentito l'insediamento di un discreto numero di nuove aziende. Ciononostante, siamo ancora in presenza di numerosi e grandi contenitori manifatturieri dismessi, cui si aggiungono molte aree non utilizzate o utilizzate per funzioni non compatibili con l'assetto produttivo della zona. Occorre proseguire con forza nella già intrapresa azione di risanamento e razionalizzazione, anche al fine del riuso del territorio già impermeabilizzato.

Nella consapevolezza delle difficoltà amministrative che si frappongono ad una generale azione di riorganizzazione del territorio consortile, il PUC, da un lato ha perimetrato un ambito da stralciare dal Piano Consortile in quanto ritenuto strategico per lo sviluppo turistico della città, dall'altro ha individuato sei zone produttive o prevalentemente produttive tra le quali tre nuovi insediamenti da attuarsi attraverso PIP.

In tutte le zone agricole, accanto all'agricoltura, che non può essere considerata attività esclusiva, come dettagliatamente descritto nelle N.T.A. viene consentito l'esercizio di attività complementari e congruenti, quali l'agriturismo e la ristorazione, le attività ludico – sportive (anche equestri), l'escursionismo, anche con attrezzature di richiamo, l'artigianato, ecc.. Tali attività, per le quali si ribadisce il carattere di complementarietà, senza pregiudicare l'integrità paesaggistica dei luoghi potranno, anzi, essere di stimolo alla manutenzione del territorio extraurbano.

D.4 politiche turistiche

Uno degli obiettivi fondamentali individuati dal PUC al fine di promuovere l'offerta turistica della città è costituito da una adeguata valorizzazione della zona marittima (spiagge, porticcioli turistici, servizi e luoghi di convivenza collettiva).

Gli elementi più importanti che il Piano propone per la predetta zona marittima, sono costituiti: dall'ampliamento e modernizzazione dei porti esistenti, il recupero, con apporti di sabbia, delle spiagge sottoposte al fenomeno dell'erosione, il potenziamento del Lungomare (dal Porto commerciale alla zona litoranea orientale), la creazione di una successione di piazze e giardini che rafforzino il valore urbano di tutto il litorale e, infine, dalla creazione dei nuovi porti turistici di cui al protocollo d'intesa sottoscritto il 14/2/03 con la Regione Campania e l'Autorità Portuale di Salerno, "Per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema di trasporti via mare nell'ambito salernitano". Il PUC conferma e organizza le decisioni assunte in detto protocollo che definisce, inoltre, i termini e le modalità, per la realizzazione della nuova Stazione Marittima (progetto risultato vincitore di apposito concorso internazionale) e di un'area attrezzata per la cantieristica del settore nautico.

La tavola P4, di carattere non prescrittivo, offre una visione coordinata degli interventi relativi al fronte mare che, in parte già attuati o in corso di attuazione, si ritengono necessari per il rilancio turistico della città.

OBIETTIVO E EQUITA' URBANISTICA

E.1 la perequazione

In generale, e fatte salve recenti eccezioni, i piani regolatori in Italia sono strumenti statici, con poche o nulle disposizioni relative alla loro effettiva attuazione. Sebbene per legge vengano fissati gli standard necessari in ogni zona omogenea, risultano poco sviluppati gli aspetti relativi alla gestione del territorio finalizzata a distribuire equamente i vantaggi e gli oneri derivanti dalle disposizioni urbanistiche.

La nuova Legge Urbanistica Regionale (n° 16/2004) conferma e rafforza lo strumento del comparto attribuendogli un ruolo centrale per l'attuazione della pianificazione, attraverso meccanismi ispirati all'equità urbanistica.

La gran parte delle trasformazioni previste dal Piano, pertanto, è disciplinata mediante lo strumento del comparto edificatorio, per il quale le stesse trasformazioni sono dichiarate di pubblica utilità ed urgenti ed in caso di inerzia di tutti i proprietari o solo parte di essi, si ricorre all'istituto dell'esproprio.

Gli artt. 166 e seguenti, del Capo II: Forme di attuazione, delle Norme Tecniche (a cui si rimanda per maggiori chiarimenti) disciplinano compiutamente l'attuazione dei comparti.

In questa sede ci si limita a far presente che il PUA (Piano Attuativo del Comparto) deve essere redatto nel rispetto degli indici, dei

parametri, delle destinazioni, del carico urbanistico e delle previsioni di standard fissati dal PUC.

Il PUA, inoltre, – attraverso convenzione disciplinante i rapporti tra soggetti proprietari degli immobili inclusi nel comparto e loro aventi causa ed il Comune - deve definire sia le opere di urbanizzazione e di arredo (conseguenti all'edificazione) che gli spazi pubblici e le aree da cedere al Comune.

Il PUC definisce, in base al suo dimensionamento, la quantità massima del nuovo edificato previsto nel territorio comunale e la sua qualificazione. La maggior parte di tale potenzialità edificatoria viene distribuita equamente a tutti i suoli comunque compresi nelle ipotesi di rinnovamento della città, indipendentemente da ogni scelta urbanistica. Il "riparto" è effettuato sulla base della classificazione del territorio in "Ambiti di equivalenza", intendendo per "Ambito di equivalenza" l'insieme dei suoli cui si attribuisce lo stesso "valore", rappresentato da un indice di edificabilità virtuale (IEp).

I suoli interessati sono tutti quelli che, compresi nel limite della città compatta o nel perimetro dei nuclei consolidati, sono destinati a standard (Aree Standard - AS) o ad accogliere nuovo edificato (Aree di Trasformazione - AT) e quelli relativi alla viabilità strettamente connessa (AV).

La potenzialità edificatoria stabilita dal PUC è, dunque, ripartita equamente tra tutti i suoli coinvolti (AT+AS+AV). Essa viene, però, "concentrata" – ai soli fini della edificazione - esclusivamente nelle Aree di Trasformazione (AT), per le quali il PUC stabilisce i parametri urbanistici che ne regolano l'attuazione.

I suoli urbanisticamente inedificabili, in quanto destinati ad attrezzature pubbliche, generano e utilizzano una propria edificabilità che va spesa, però, nelle sole aree di trasformazione. L'esercizio di tali diritti esaurisce le possibilità edificatorie attribuite ai suddetti suoli che, pertanto, vengono trasferiti al Comune.

Infine, non va escluso il ricorso al tradizionale istituto espropriativo, quando con esso si facilitino gli obiettivi sociali del piano e per l'acquisizione delle aree destinate a standard generali, in particolare parchi territoriali. Per queste ultime, infatti, i valori di esproprio sono generalmente bassi a causa della grande distanza dalle zone urbanizzate e dei vincoli gravanti sul territorio.

Per quanto innovativo, il meccanismo sintetizzato recepisce ed interpreta la normativa esistente.

AZIONI DIRETTE E/O INDIRETTE PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

AT.0 Individuazione At (Aree di Trasformazione)

Il PUC propone che la maggior parte della crescita e del rinnovamento venga localizzata in aree di trasformazione all'interno della città compatta e dei nuclei consolidati, comprendendo alcuni ambiti finora ineditati perché già soggetti a vincolo a contenuto espropriativo, nonché suoli degradati con destinazioni urbanistiche ormai obsolete. In tali aree, comprese nelle zone B, C e d sarà promosso, attraverso meccanismi di carattere perequativo, il rinnovamento urbano, la creazione di servizi, di verde pubblico e la nuova edificazione.

AT.1 Mix funzionali

L'operazione di "riordino" di una città può essere sintetizzata da un unico obiettivo: creare un contenitore nel quale i cittadini possano vivere meglio. In questo contenitore si sviluppano molte attività – la residenza, la produzione, la comunicazione e l'accessibilità, i luoghi della convivenza sociale e, infine, i vari servizi pubblici come la sanità, l'istruzione, la cultura, l'ozio, ecc., e si producono molte tensioni creative.

Affinché il contenitore sia veramente città, tutte le attività e le tensioni sociali devono integrarsi nell'ambito specificatamente urbano, rimescolate e interrelazionate in modo da evitare l'eccessiva specializzazione di settori funzionali e ottenere uno spazio complesso dove la forma organica - corrispondente alla forma sociale - permetta la spontanea sovrapposizione di funzioni, imponga una omogeneità sociale senza gerarchie territoriali e offra un'immagine comprensibile, identificabile con modelli formali culturalmente accettati.

La commistione di funzioni a livello urbano, si ripropone, in piccolo, nelle aree di trasformazione, siano esse prevalentemente residenziali o prevalentemente produttive; in ognuna di queste, infatti, il Piano prevede la coesistenza di funzioni diverse: residenziali, terziarie, produttive, fino alle turistico-ricettive, oltre alla obbligatoria previsione, all'interno delle stesse, dei servizi pubblici e standard di legge. Un mix di destinazioni, quindi, che si ripropone alle diverse scale – urbana, di quartiere, di nuovo insediamento.

AT.2 Bonus edilizio

Il PUC prevede che, al fine di incentivare la riqualificazione di ambiti urbani di particolare degrado e/o per favorire ipotesi di migliore assetto della viabilità e dello spazio urbano, la Giunta Municipale, all'atto dell'approvazione del Piano Urbanistico di Attuazione può consentire un incremento del 30% della Superficie Lorda di Solaio dei fabbricati di cui si preveda la sostituzione.

AT.3 Monetizzazione degli standard

In tutti i casi in cui gli interventi edilizi sull'edificato esistente determinino un incremento del carico urbanistico è fatto obbligo di cedere gratuitamente le aree relative alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria nelle quantità previste dalla legge nonché di realizzare le opere di urbanizzazione. Qualora l'acquisizione di tali aree non venga ritenuta opportuna dal Comune in relazione alla loro estensione, conformazione o localizzazione, ovvero in relazione ai programmi comunali di intervento, ovvero laddove non risulti possibile al privato di reperire aree libere nella zona omogenea d'intervento, la Giunta Municipale può disporre che, in luogo del conferimento (anche parziale) delle aree, venga corrisposta una somma corrispondente al relativo valore di mercato. L'intervento edilizio diretto con monetizzazione degli standard potrà essere assentito, previo accertamento che il maggior carico urbanistico indotto non comporti, nella zona omogenea di riferimento, una riduzione di standard inferiore ai valori minimi fissati per abitante dalla normativa vigente.

AT.4 Nuove categorie edilizie

Nell'ambito delle zone omogenee in cui è stato suddiviso il territorio comunale, il PUC ha previsto la attribuzione di categorie di intervento, relativamente ad ambiti, o singoli immobili, ritenuti abissognevoli di specifica classificazione. Tanto, particolarmente con

riguardo al centro antico, laddove si tende ad attribuire le predette categorie indipendentemente dall'attuale livello di manutenzione dei fabbricati, ma sulla base delle esigenze di tutela postulate dagli stessi.

AT.5 Individuazione standard

Il dimensionamento degli standard è stato eseguito non solo rispetto alla popolazione effettiva, ma anche rispetto al numero di abitanti rapportato all'intera quantità di nuovo solaio residenziale prevista. Inoltre, al fine di tener conto dei verosimili bacini di utenza, la grande zona omogenea "B" è stata suddivisa in sottozona "Bn" in relazione ai raggi di influenza delle principali attrezzature ivi comprese. Al riguardo, gli standard locali e generali prevedono non solo un notevole incremento della dotazione metrica/abitante di legge, ma anche una adeguata distribuzione nell'ambito del territorio.

AT.6 Potenziamento del sistema infrastrutturale

Costituisce l'azione diretta alla enfaticizzazione dei vari sistemi di trasporto (rotabile, ferroviario, marittimo) contemplata dal PUC.

AT.7 Metropolitana

Costituisce una delle azioni fondamentali, già in fase di attuazione, connessa al complessivo potenziamento del trasporto pubblico, tesa anche a migliorare i collegamenti con il territorio del limitrofo comune di Pontecagnano.

AT.8 Individuazione dei parcheggi strategici

Rappresenta l'azione mirante a sopperire alle attuali gravi carenze di spazi di sosta veicolare, tramite l'individuazione di parcheggi in luoghi "strategici", funzionalmente al riequilibrio del traffico. La loro localizzazione trova riscontro nella tavola "P1" del PUC.

AT.9 Delimitazione dei nuclei frazionali

Al di fuori della "città compatta" è situata l'area collinare, definita "città diffusa" caratterizzata dai nuclei urbani delle frazioni, da zone agricole e da grandi parchi naturali. In merito, il Piano prevede il miglioramento dell'accessibilità, nonché la crescita limitata dei borghi esistenti preservandone il valore paesaggistico, attribuendo tuttavia alle sole frazioni di Materno e Cappelle caratteristiche di struttura urbana, in considerazione della loro maggiore vicinanza alla città.

AT.10 Disciplinare le zone E1 E2 E3

Per conseguire i più generali obiettivi di tutela delle zone agricole e del patrimonio boschivo, nella NTA, il PUC detta una articolata normativa, separatamente per ogni sottozona (E1, E2, E3). La loro individuazione grafica è rilevabile nelle tavole P2.n del Piano.

La predetta normativa, cui si rimanda per ogni eventuale approfondimento, contempla una specifica disciplina urbanistica che enumera gli usi consentiti nelle citate zone (e quindi anche le attività complementari a quella agricola) e, tra l'altro, pone particolare riguardo alle caratteristiche tecnico-architettoniche dei manufatti, nonché delle sistemazioni idrogeologiche e/o di consolidamento dei versanti, per garantire sempre il massimo rispetto della integrità paesaggistica dei luoghi.

In particolare, nelle zone agricole perturbane E1, in considerazione dell'importante ruolo di cesura tra gli abitati consolidati ed il territorio extraurbano, il PUC prescrive, tra l'altro, il rafforzamento del patrimonio di verde, preferibilmente costituito da essenze autoctone e, in ogni caso, della corrispondente fascia fitoclimatica.

AT.11 Parco delle Torri

Il PUC individua tale attrezzatura d'interesse generale come F3 – parco delle Torri (156.000 mq). La previsione d'istituzione del parco trae origine da una specifica richiesta del Comune di Cava de' Tirreni volta a tutelare e valorizzare i luoghi dell'antica tradizione popolare detta del "gioco dei colombi". Recenti studi hanno consentito di individuare i resti delle costruzioni e le modificazioni che furono introdotte nel paesaggio rurale per consentire la pratica annuale della cattura dei colombi di passo. Il progetto del parco potrà recepire integralmente le previsioni formulate dal Comune di Cava al fine di rendere fruibile il singolare patrimonio storico ed ambientale.

AT.12 Parco del Castello

Il PUC individua tale attrezzatura d'interesse generale come F4 - parco del Castello (370.000 mq). In gran parte già di proprietà pubblica, si snoda lungo il crinale del monte Bonadies e comprende l'importante emergenza storica del castello detto "di Arechi" e delle relative fortificazioni. L'area è sottoposta a vincoli di tutela storica e paesistica ai sensi del T.U. approvato con D. L.vo 42/04.

AT.13 Parco del Montestella

Il PUC individua tale attrezzatura d'interesse generale come F5 - parco del Montestella (1.750.000 mq). Anch'esso in gran parte pubblico, comprende il rilievo più elevato del territorio salernitano (951 m. s.l.m.). Già oggetto di interventi rivolti a migliorarne la conservazione e la pubblica fruizione, il parco potrà essere arricchito con interventi di rimboschimento, realizzazione di percorsi e attrezzature che ne migliorino l'accessibilità ed il richiamo turistico, enfatizzandone le peculiarità paesistiche, ambientali.

AT.14 Parco Montena

Il PUC individua tale attrezzatura d'interesse generale come F6 - parco Montena (506.000 mq). Si caratterizza per la sua grande panoramicità e per un ambiente naturale già ora pregevolissimo. La particolare natura dei luoghi e la morfologia del territorio consentiranno la predisposizione di percorsi per escursioni da effettuare a piedi ed a cavallo, anche con specifiche attrezzature per l'ippoterapia.

AT.15 Parco fluviale Fuorni

AT.16 Parco fluviale Grancano

Il PUC individua tali attrezzature d'interesse generale come F7 - parco del Fuorni (525.000 mq) e F8 - parco del Grancano (249.000 mq). A queste aree protette sarà affidata la duplice funzione di salvaguardare e rendere fruibili i particolari e suggestivi ambienti fluviali. Si ritiene necessario prevedere il restauro ambientale con il ripristino della tipica vegetazione e la realizzazione di percorsi "natura" con aree attrezzate per la sosta.

In merito ai suddetti parchi le NTA, all'art. 129.07, prevede che saranno predisposti specifici piani attuativi di iniziativa pubblica e/o privata che disciplinino gli usi, le tipologie di intervento e le modalità attuative.

Detti piani identificheranno:

- le emergenze da tutelare;
- le aree da sottoporre a restauro ambientale e da rimboschire;

- i percorsi ippo-ciclo-pedonabili;
- le aree da destinare ad attività di svago e sport;
- le aree da destinare ad agriturismo e turismo rurale;
- le categorie d'intervento per l'edificato esistente.

AT.17 Collegamento linea aerea teleferica Montestella

Funzionalmente ai descritti obiettivi di valorizzazione del territorio montano e quindi al miglioramento della accessibilità dei siti di interesse turistico-ambientale, nell'ambito del Parco del Montestella, il PUC prevede la possibilità di realizzare un collegamento tramite linea aerea teleferica, planimetricamente riportato nella tav. P1.02 – Sistema della mobilità.

AT.18 Messa in sicurezza di aree a rischio idrogeologico

Il PUC prevede la trasformazione di aree ricomprese nelle fasce fluviali classificate di categoria B) dal Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino Destra Sele già interessate, ai sensi dell'art. 32 della relativa disciplina normativa, dalla realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico. Relativamente agli interventi privati, l'esecutività delle previsioni del PUC è differita al declassamento delle fasce fluviali di categoria B), cui pervenire anche attraverso le necessarie opere di mitigazione del rischio.

Per quanto attiene gli interventi di sistemazione idrogeologica, le N.T.A. del Piano, in sintonia con le norme del predetto Piano Stralcio, specificano ulteriormente la tipologia degli interventi di sistemazione, laddove gli stessi interessino le zone agricole, prescrivendo di privilegiare l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica. Ulteriori prescrizioni vengono fornite in merito agli "abbruciamenti" ed al governo dei boschi.

AT.19 Incentivare la bioarchitettura

Allo scopo di perseguire l'obiettivo più generale del miglioramento della qualità architettonica, il PUA prevede che il Comune promuova e sostenga l'adozione di materiali e tecniche ecocompatibili propri della bioarchitettura ovvero rivolti al contenimento dei consumi energetici ed all'uso di energie rinnovabili, anche con incentivi di natura fiscale.

AT.20 Minimizzare consumo di terreno edificabile - Costruire sul costruito.

Il Piano intende perseguire il miglioramento della qualità dell'esistente; "contro l'espansione la ricostruzione. Invece di costruire fuori della città, costruire nella città già costruita". In sostanza, si intende pervenire al riuso del patrimonio edilizio, degli edifici impropriamente utilizzati o sottoutilizzati – ivi compreso il recupero in chiave funzionale degli edifici antichi – alla riconfigurazione dei vuoti urbani quali spazi ad uso pubblico e/o residenziale.

AT. 21 Nuova residenza e miglioramento abitativo

Il PUC propone la costruzione di 1.143.115 mq. di solaio lordo destinato a nuova residenza, nell'ambito delle aree di trasformazione prevalentemente (70%) residenziali e prevalentemente (30%) produttive.

Di tale quantità, si suppone che 375.000 mq siano destinati al miglioramento abitativo degli attuali residenti; 768.115 mq sono invece relativi alla nuova domanda, stimata in circa 24.746 abitanti.

Il territorio rurale assorbe un'ulteriore aliquota della crescita residenziale ipotizzata, quale conseguenza della prevista possibilità di costruzione di case rurali.

AT.22 Edilizia Residenziale Pubblica

Il PUC individua precise localizzazioni per l'Edilizia Residenziale Pubblica pari al 40% del nuovo edificato destinato a residenza; quantità che sarà incrementata anche con l'utilizzo dei diritti edificatori che il Comune acquisirà a seguito delle procedure espropriative che interverranno prima della definitiva approvazione del piano. Negli allegati analitici R2 (cfr. tabella 1.1b) sono riportati i dati relativi alle aree, oltre quelle già in itinere, da destinare specificamente ad E.R.P.

AT. 23 Aree Produttive

Il PUC prevede la realizzazione di 771.641 mq. di solaio lordo da destinare ad attività terziarie, produttive e turistico – ricettive. Un'aliquota, pari a 510.711 mq, è localizzata nelle aree di trasformazione ad usi prevalentemente (70%) produttivi; l'altra aliquota, pari a 260.930 mq, in quelle ad usi prevalentemente (30%) residenziali. Il quantitativo totale è coerente con il fabbisogno di 860.000 mq, indicato negli studi di base.

Il PUC, infine, attribuisce a numerose Aree di Trasformazione comprese nelle zone B una prevalente destinazione ad usi del settore produttivo e dei servizi e propone una normativa per le zone B1 che consenta tutti gli adeguamenti strutturali e dimensionali che la particolare destinazione delle aree richiede.

AT.24 Consolidamento delle attività agricole

Nell'ambito dell'area extraurbana sono presenti suoli con varie potenzialità agricole; il Piano tende ad orientare le scelte d'uso del suolo sulla base delle reali e diversificate suscettività di utilizzo. Tanto, anche avvalendosi degli studi condotti per la redazione della "carta dell'uso del suolo". Pertanto, nell'ottica più generale di tutela e di valorizzazione del territorio, le norme del PUC tendono, tra l'altro, al consolidamento delle caratteristiche coltivazioni esistenti, al recupero del patrimonio edilizio – privilegiando il restauro di fabbricati vetusti e/o diroccati la cui tipologia sia riconducibile a quella tipica dei luoghi ed all'attivazione di attività agricole che esprimano una reale capacità produttiva.

AT.25 Disciplinare le attività complementari all'agricoltura

Nell'intento di perseguire l'obiettivo di incentivare l'agricoltura e le connesse attività complementari, nelle N.T.A. il PUC individua, per ogni sottozona agricola (E1, E2, E3) gli usi in essa consentita, e le relative norme. Conseguentemente, le attività complementari all'agricoltura vengono tutte elencate e disciplinate, nell'ottica ricorrente di compatibilità con l'agricoltura – che mantiene sempre le caratteristiche di attività primaria - e quindi di conservazione delle caratteristiche del paesaggio rurale.

AT.26 Piano di recupero della fascia costiera

Il PUC individua l'ambito costiero da sottoporre a Piano Particolareggiato. Questo dovrà promuovere il miglioramento della fruizione del litorale e del mare, anche in relazione alla prevista ed indispensabile ricostituzione degli arenili. In particolare, il P.P. dovrà

prevedere:

la nuova forma fisica degli stabilimenti balneari cui si dovrà affidare un ruolo rilevante non soltanto estivo, per l'utilizzo del litorale;
 il restauro degli stabilimenti balneari di interesse storico-ambientale;
 la definizione di una "passeggiata a mare" senza soluzioni di continuità, e i percorsi pubblici di accesso al mare;
 i percorsi ciclabili;
 i parcheggi, anche interrati;
 gli elementi di arredo e le alberature;
 la demolizione dei manufatti incongrui con il contesto ambientale.

La tavola P4, di carattere non prescrittivo, fornisce anche gli indirizzi per la stesura del piano particolareggiato.

AT.27 Porto di S.Teresa

Il PUC prefigura la realizzazione di un nuovo porto turistico in continuità con il porto commerciale – FP2 – Porto Turistico di Santa Teresa . Le norme di attuazione saranno stabilite dall'atto di approvazione del relativo progetto, secondo quanto previsto dalle leggi vigenti in materia.

La dimensione del porto è pari a n. 560 posti barca (di cui 50 per pescherecci).

AT.28 Porto Masuccio Salernitano

Il PUC prefigura l'ampliamento e la razionalizzazione dell'esistente porto turistico – FP3 – Porto Turistico Masuccio Salernitano. Le norme di attuazione saranno stabilite dall'atto di approvazione del relativo progetto, secondo quanto previsto dalle leggi vigenti in materia.

La dimensione del porto è pari a n. 1.050 posti barca.

AT.29 Porto Pastena

Tra le attrezzature di interesse generale, il PUC prefigura, coerentemente con il protocollo di intesa sottoscritto il 14 febbraio 2003 tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale, un nuovo porto turistico localizzato nello specchio d'acqua antistante il quartiere Pastena.

La dimensione del porto è pari a n. 450 posti barca (di cui 50 per pescherecci).

AT.30 Porto Litoranea Orientale

Tra le attrezzature di interesse generale, il PUC prefigura, coerentemente con il protocollo di intesa sottoscritto il 14 febbraio 2003 tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale, un nuovo porto turistico localizzato nello specchio d'acqua antistante lo Stadio Arechi.

La dimensione del porto è pari a n. 1.000 posti barca.

AT.31 Ripascimento spiagge

Nell'ottica del recupero ambientale della fascia costiera, e quindi della riqualificazione delle attività turistico-balneari, il PUC in sintonia con le iniziative già adottate dalla Provincia di Salerno, prefigura il ripascimento dell'arenile sulla base delle indicazioni contenute negli studi meteomarini del Prof. F. Guiducci prodotti nell'ambito delle analisi propedeutiche alla redazione del Piano.

La tavola P4, di carattere non prescrittivo, offre una visione complessiva degli interventi relativi all'arenile del waterfront

AT.32 Ambiti di equivalenza

La nuova edificazione prevista nel territorio viene distribuita equamente a tutti i suoli compresi nelle ipotesi di rinnovamento della città. Tale "riparto" è effettuato sulla base della classificazione dello stesso territorio in "Ambiti di Equivalenza", che definiscono l'insieme dei suoli cui si attribuisce lo stesso "valore", rappresentato da un indice di edificabilità virtuale (Ep). Tali ambiti annoverano sia i suoli destinati a standard (AS), sia quelli ad accogliere la viabilità (AV) e la nuova edificazione (AT), ponendo fine alla sperequazione finora esistita che favoriva l'incremento di valore di queste ultime rispetto alle altre.

AT.33 Comparti

La gran parte delle trasformazioni previste dal Piano viene disciplinata mediante lo strumento del comparto edificatorio, ambito comprendente Aree di Trasformazione ed Aree Standard, che vengono sottoposte a normativa e gestione unitaria, da attuare con un progetto unitario (PUA). Le stesse trasformazioni sono dichiarate di pubblica utilità ed urgenti, ed in caso di inerzia di tutti i proprietari o solo parte di essi, si ricorre all'istituto dell'esproprio.

RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI PIANI O PROGRAMMI

In merito al **rapporto con altri pertinenti piani o programmi**, si riportano di seguito i piani e/o programmi sovramunicipali approvati e vigenti, accordi di programma, prot. d'intesa stipulati e/o progetti relativi ad opere pubbliche di interesse locale e sovramunicipale, con i quali il PUC interagisce.

Alcuni di essi sono stati raggruppati in quanto riguardanti la stessa tematica.

Piano Regolatore Territoriale Consortile:

strumento urbanistico sovraordinato al PUC, regolante l'Area di Sviluppo Industriale del territorio comunale, approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n. 1145 del 30.01.96, e successiva variante alle norme approvata con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n. 31311 del 5.08.03

La zona industriale del comune di Salerno, alla cui gestione urbanistica ed amministrativa è preposto il Consorzio Aree di Sviluppo Industriale, ha una superficie pari a 419,52 Ha; rappresenta, pertanto, il 30% dell'intera estensione della città compatta.

Al fine di sintetizzare le interazioni del PRTC con il PUC, si richiama al riguardo quanto già descritto nel precedente punto D3 Politiche delle attività produttive, elencato tra i Principali Obiettivi di Piano.

Portualità

Il PUC, per quanto di competenza, recepisce le decisioni assunte nel protocollo d'intesa e nelle delibere regionali di seguito elencate

prefigurando l'ampliamento dei bacini portuali esistenti, nonché due nuovi porti turistici, rispettivamente localizzati negli specchi d'acqua antistanti il quartiere Pastena e lo stadio Arechi.

Si richiama quanto già descritto al riguardo nel precedente punto "Azioni dirette e/o indirette per il raggiungimento degli obiettivi".

Piano Regolatore Portuale di Salerno approvato con D.I. n. 3233 del 10.12.1974.

Risulta in corso di approvazione la Variante adottata dalla Autorità Marittima con decreto della Cap.di Porto n. 45 del 20.11.1998 condivisa dal Consiglio Comunale con Delibera n. 70 del 9.10.1998 nella quale si dà atto che la proposta di variante al P.R.P. è coerente con l'assetto urbanistico del territorio comunale anche sotto il profilo delle linee di sviluppo.

Deliberazione Giunta Regionale Campania n. 5490 del 15.11.2002:

La deliberazione modifica parzialmente il precedente atto deliberativo n. 4463 dell'8.10.2002 con il quale sono state approvate, tra l'altro, "Le linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica". Le stesse indicano che, "(...) per la città di Salerno si ritiene opportuno potenziare l'offerta diportistica anche attraverso la realizzazione di nuovi interventi tipo "marina urbano" che coniugano l'offerta nautica con la riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'area cittadina su cui insistono. Inoltre, il sistema stradale di accessibilità dell'area urbana di Salerno rende ipotizzabile che il bacino di utenza di una simile struttura possa facilmente estendersi alle aree della Campania interna e del potentino".

Protocollo d'intesa "Per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano" sottoscritto il 14 febbraio 2003 tra il Comune di Salerno la Regione Campania e l'Autorità Portuale di Salerno:

L'intesa, oltre a definire le procedure amministrative rivolte alla individuazione dei possibili investitori, indica le infrastrutture di cui potrà dotarsi Salerno nel prossimo futuro.

Protocollo d'intesa per la partecipazione al bando pubblico per manifestazione di interesse per studi di fattibilità relativi allo Sviluppo della Portualità Turistica della Reg. Campania sottoscritto il 22 luglio 2003 tra il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno

Deliberazione Giunta Regionale Campania n. 466 del 19.03.2004:

la deliberazione approva l'"Atto di programmazione degli interventi sulla portualità turistica da realizzarsi in project financing" (per l'ambito salernitano: il porto turistico sul litorale antistante lo stadio Arechi ed il porto di Pastena).

Viabilità

Il PUC tiene conto delle opere e dei programmi riguardanti la viabilità sovracomunale in fase di attuazione e/o progettazione. Per quanto riguarda la descrizione relativa alla loro interazione con il Piano, si rimanda a quanto riportato nel precedente punto A.6 - razionalizzare la viabilità - elencato tra i Principali Obiettivi di Piano.

Piano di Traffico della Viabilità Extraurbana (P.T.V.E.):

strumento esecutivo di cui all'art. 36 del D. L.vo 30 Aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada (NCDS) e succ. int. E mod., approvato con Del. Con0s. Prov.le n. 35 del 20/03/03.

Autostrada SA-RC. Realizzazione svincolo San Mango Piemonte e Monti Picentini:

procedura in itinere - pre Conferenza dei Servizi del 4.02.2000 tra Provincia, Sindaci dei Comuni di Salerno, Castiglione del Genovesi, San Mango Piemonte, San Cipriano Picentino, Comunità Montana Picentini ed ANAS.

Lavori di costruzione della circumvallazione di Salerno – Completamento dello svincolo di Fratte:

procedura in itinere - approvato ai sensi del D.P.R. 383/94 e ss. mm. ed ii. con Decreto Direttoriale del Min. Infrastrutture e Trasporti – servizio Integrato Infrastrutture e Trasporti – Campania e Molise n. 6546 del 31.05.2005.

Ammodernamento ed adeguamento Autostrada Salerno-Reggio Calabria:

procedura in itinere – provvedim. autorizzativo n. 415 del 13.03.2001 del Min. LL.PP. a seguito della Conferenza dei Servizi del 2.07.1999, ai sensi del D.P.R. 383/94.

Protocollo d'intesa per promuovere la formazione di programmi integrati ai sensi della legge regionale n. 3/96 sottoscritto il 31 luglio 2003 tra il Comune di Salerno ed il Comune di Pellezzano:

l'intesa è finalizzata alla riqualificazione urbanistica ed ambientale delle aree dei propri territori che, situate a confine, sono oggi interessate dagli insediamenti della fonderia "Fonditori di Salerno" e dalle "Manifatture Cotoniere Meridionali":

La stessa trova accoglimento nel PUC, laddove vengono recepite le indicazioni urbanistiche contenute nei Programmi Integrati di Ristrutturazione Urbanistica relativi ai predetti insediamenti, che risultano già approvati ai sensi della citata legge 3/96 .

Metropolitana:

il Servizio ferroviario Metropolitano della città di Salerno, in avanzatissima fase di realizzazione, intende collegare il Comune di Vietri sul Mare (Costiera Amalfitana) con Salerno Stazione Centrale FS, (utilizzando la vecchia tratta ferroviaria Cava-Vietri-Salerno), la Stazione Centrale FS di Salerno con lo Stadio Arechi, Pontecagnano-Faiano e l'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano con la realizzazione di un terzo binario in affiancamento e la realizzazione di n.13 fermate.

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Campania, unitamente alla F.S. SpA ed alla T.A.V. SpA, hanno sottoscritto in data 9 maggio 1996 un Accordo Quadro finalizzato al potenziamento e alla riorganizzazione dell'intero sistema di trasporti regionali in Campania anche in connessione alla realizzazione del quadruplicamento della linea veloce Roma - Napoli e della linea a Monte del Vesuvio;

In detto Accordo Quadro sono stati individuati tra gli interventi prioritari, la riqualificazione delle aree urbane e dei centri di interscambio, nonché la sistemazione del servizio metropolitano di Salerno: Vietri- Stazione Centrale - Stadio Arechi;

Obiettivo dell'intervento è quello di realizzare nella conurbazione salernitana, potenziando l'infrastruttura esistente, un servizio ferroviario metropolitano, che rappresenti la maglia portante del sistema dei trasporti urbani: tale sistema sarà integrato da un

servizio di trasporto su gomma di adduzione e dai parcheggi di interscambio per drenare i flussi veicolari pubblici e privati provenienti da località extraurbane.

Per quanto attiene la mitigazione ambientale, è stata prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti lungo tutto il percorso più urbanizzato. Inoltre, laddove il tracciato preveda tratti in rilevato realizzazione e sistemazione di scarpate, nonché l'allargamento di ponti preesistenti, tali interventi saranno progettati facendo ricorso, ove le locali condizioni geo-ambientali e strutturali lo consentano, alle tecniche di ingegneria naturalistica.

La realizzazione dell'intervento appare senz'altro premiante dal confronto tra la "fase senza intervento" e quella "con l'entrata in esercizio della linea"; quest'ultima infatti consentirà una notevole riduzione delle immissioni inquinanti nell'atmosfera, del livello di rumore ambientale, oltre ad un effetto di decongestionamento delle sedi viarie dal traffico veicolare.

Uno degli obiettivi principali dell'intervento è il collegamento dell'Area Metropolitana di Salerno con l'Aeroporto Salerno-Pontecagnano in fase di ampliamento.

La realizzazione dell'intervento proposto consentirà di raggiungere l'aeroporto sia da qualunque punto della città, utilizzando direttamente la Metropolitana, che da zone a nord (agro-nocerino) e a sud (Agropoli-Sapri ecc.) di Salerno, utilizzando la ferrovia fino a Salerno o a Pontecagnano e successivamente la Metropolitana. Sarà inoltre promossa l'integrazione con la Circumsalernitana e il collegamento con l'Università.

Il PUC ha recepito il progetto in avanzatissima fase di realizzazione, ed è stato conformato ai nuovi flussi di trasporto pubblico ed ai punti di recapito (nuove stazioni cittadine) previsti dallo stesso.

Piano Stralcio per la tutela del rischio idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino Destra Sele.

Per quanto concerne il rapporto delle previsioni del PUC con il Piano Stralcio per la tutela del rischio idrogeologico, si rimanda a quanto già descritto nel cap. 3 LA TUTELA AMBIENTALE del menzionato Rapporto Ambientale, nel quale vengono illustrate le interazioni con il predetto Piano Stralcio (3.2 RISCHIO IDROGEOLOGICO) nonché con i vincoli architettonici ed ambientali (3.1 VINCOLI ARCHITETTONICI ED AMBIENTALI).

All.1 punto b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma.

Per la parte afferente gli **aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente**, si rimanda a quanto descritto nel capitolo 2 ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE – CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELLE AREE del citato RA1.

Per quanto concerne l'ambiente e **sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano**, si riferisce di seguito.

Il PUC può essere visto come un atto fondamentale della strategia urbanistica delineata dal Documento Programmatico sin dal 1994. L'approvazione da parte del Consiglio Comunale nell'aprile 1995; ha dato inizio all'attività di trasformazione urbana che è tuttora in corso. Si è ipotizzato, cioè, una "doppia velocità, un percorso che avrebbe dovuto consentire – come poi è stato - di promuovere la riqualificazione della città in parallelo all'attività di pianificazione invertendo il tradizionale processo di pianificazione. Sono stati infatti redatti i progetti di numerosi ambiti urbani (Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica – AAPU) la cui definizione, anzi, è stata considerata propedeutica rispetto alle scelte di carattere più generale.

Tale visione strategica ha consentito di realizzare interventi anticipatori avvalendosi di un percorso di pianificazione fortemente innovativo, parallelamente alla redazione del PRG-PUC. Lo stato attuale dell'ambiente pertanto riflette già le azioni anticipatorie del PUC, risulta pertanto non sempre valutabile la probabile evoluzione senza l'attuazione del piano.

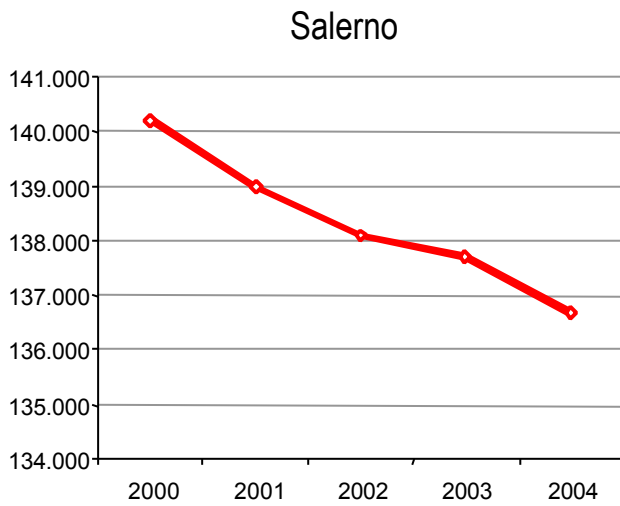
In ogni caso la compiuta conoscenza del sistema ambientale, per l'attuazione della strategia delineata nel documento programmatico, è stata raggiunta attraverso numerosi studi di base e di settore che hanno consentito di delineare le caratteristiche ambientali e gli scenari di intervento. I molteplici aspetti del sistema ambientale sono stato investigati a partire dal 1995, lo stato del sistema ambientale e delle sue caratteristiche che potrebbero essere significativamente interessate dalle azioni di pianificazione sono state oggetto di studi specialistici, a partire dai risultati in esso indicati, e dai trend evolutivi indicati dai successivi censimenti istat è possibile dipingere situazione di fatto e laddove disponibili i trend evolutivi.

Popolazione

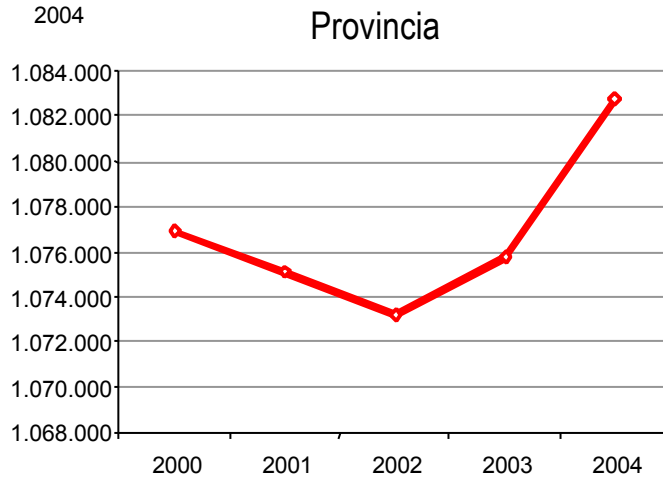
La popolazione residente all'ultimo censimento (dati definitivi) risulta essere di 138.995 unità con una diminuzione di 10.744 abitanti pari al -7,2%, decremento che risulta superiore alla media provinciale attestata su un dato di sostanziale parità (+0,7%). Per effetto della diminuzione di popolazione si assiste anche ad una diminuzione della densità abitativa - che al 1991 era di 2.515 abitanti per Km² - ma che risulta sempre di molto superiore a quella provinciale pari a 218,3 abitanti per Km².

Il numero di famiglie al 2001 (dati provvisori) risulta essere 48.397 con un numero medio di componenti pari a 2,96 unità, in linea con il dato provinciale (2,98). Le abitazioni occupate, sempre secondo i dati provvisori ISTAT 2001, sono 48.208 con un sostanziale pareggio rispetto al dato delle famiglie.

Trend evolutivo della popolazione, confronto comune - provincia fonte dati ISTAT

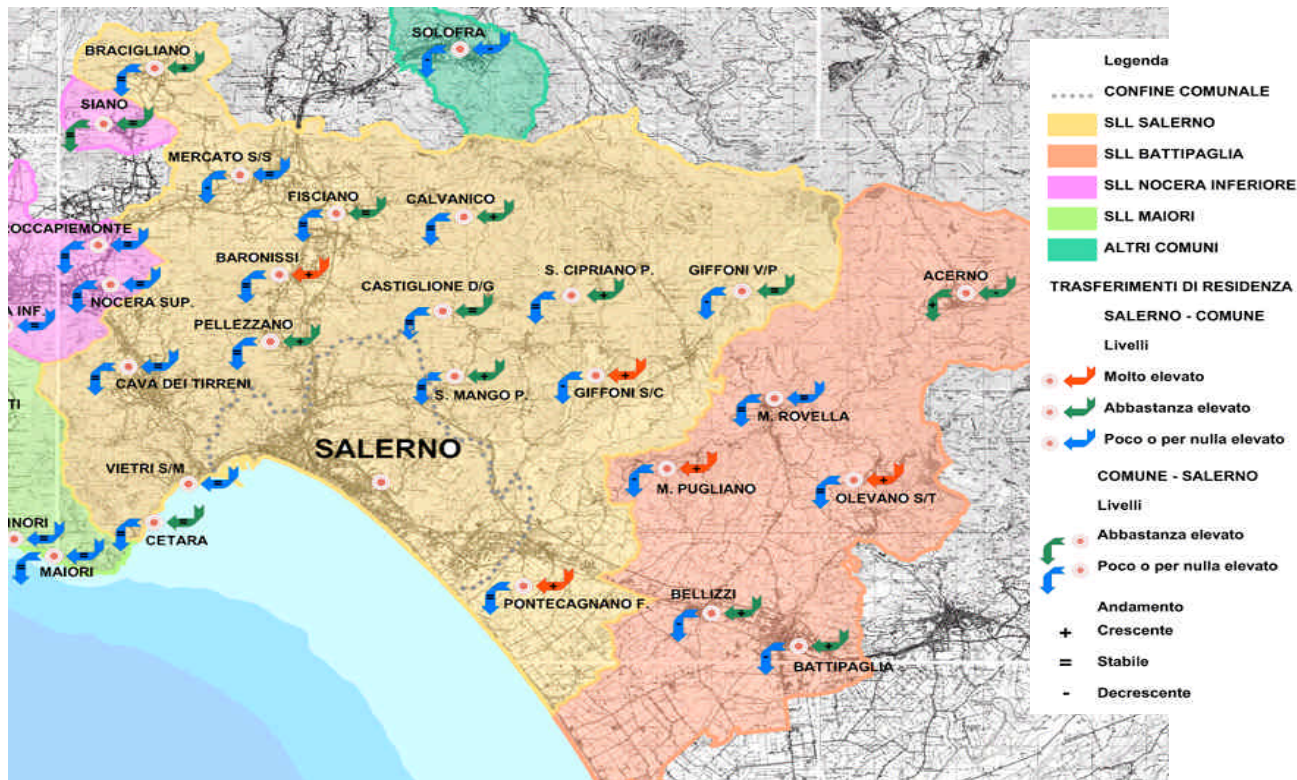


	Salerno	Provincia
2000	140.218	1.076.889
2001	138.995	1.075.127
2002	138.093	1.073.177
2003	137.728	1.075.756
2004	136.678	1.082.775



sistema Socio Economico

Fonti: Studi economico e sociali (Censis, Fondazione Sichelgaita)



Flussi miratori SLL di Salerno e SLL di

Tabella 2.1. - Unità locali e addetti per settore di attività - Censimento Industria 2001 - primi risultati

valori assoluti	INDUSTRIA			COMMERCIO			ALTRI SERVIZI		ISTITUZIONI		TOTALE	
	u.l.	addetti	n. medio addetti	u.l.	addetti	n. medio addetti	u.l.	addetti	u.l.	addetti	u.l.	addetti
SALERNO	2.168	5.738	2,6	4.872	9.670	2,0	5.139	15.751	813	12.408	12.992	43.567
PROVINCIA	13.366	56.798	4,2	27.657	50.341	1,8	24.727	81.298	3.838	65.781	69.588	254.218
<i>valori percentuali</i>												
SALERNO	16,7	13,2		37,5	22,2		39,6	36,2	6,3	28,5	100,0	100,0
PROVINCIA	19,2	22,3		39,7	19,8		35,5	32,0	5,5	25,9	100,0	100,0

Fonte: elaborazione UDP su dati ISTAT, 2001

Turismo

Fonti

Turismo (CER Programaciò S.L., Barcellona, CRS, Napoli)

Gli studi, coniugati con quelli socioeconomici, analizzano l'offerta attuale e le potenzialità, sinora inesprese. Indicano, inoltre le scelte strategiche per il rilancio turistico della città.

ISTAT Censimenti

Arrivi rappresenta Il numero di clienti, italiani e stranieri, ospitati negli esercizi ricettivi (alberghieri o complementari) nel periodo considerato.

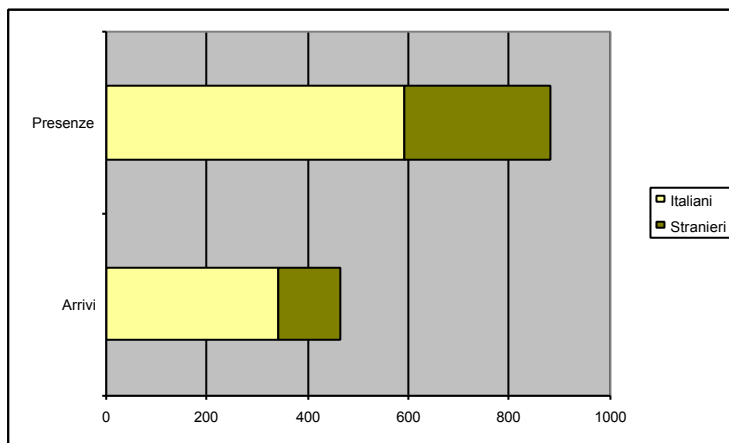
Presenze rappresenta Il numero delle notti trascorsi dai clienti negli esercizi ricettivi

domanda turistica

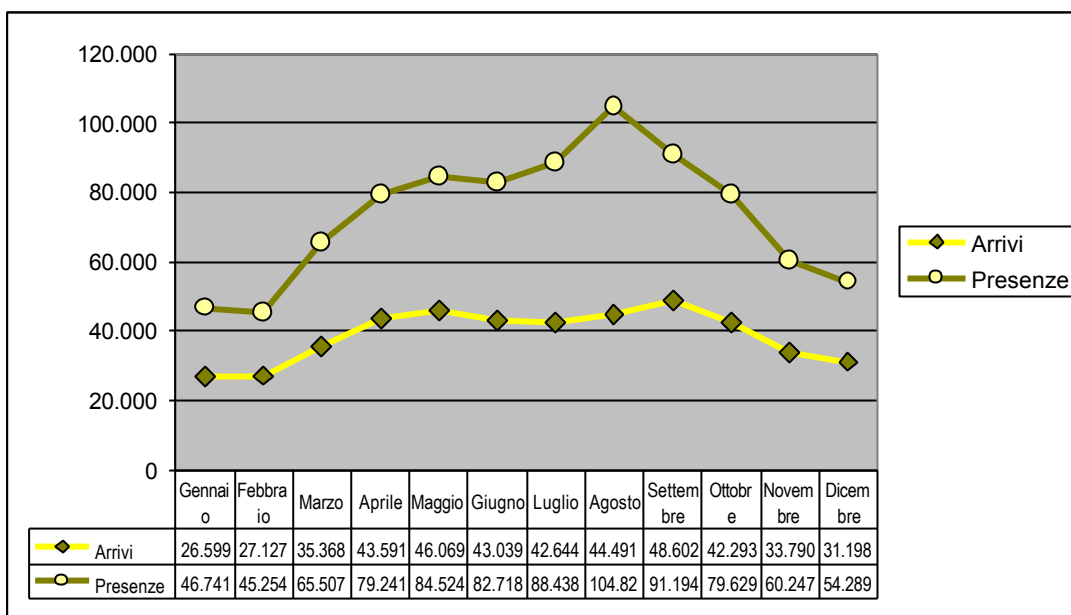
	2000	2001	2002	2003	2004
Arrivi	93.057	93.971	92.121	90.513	95.149
Presenze	177.245	175.556	168.617	170.493	190.699

Composizione della domanda

Italiani		Stranieri	
Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
340.746	591.360	124.065	291.250

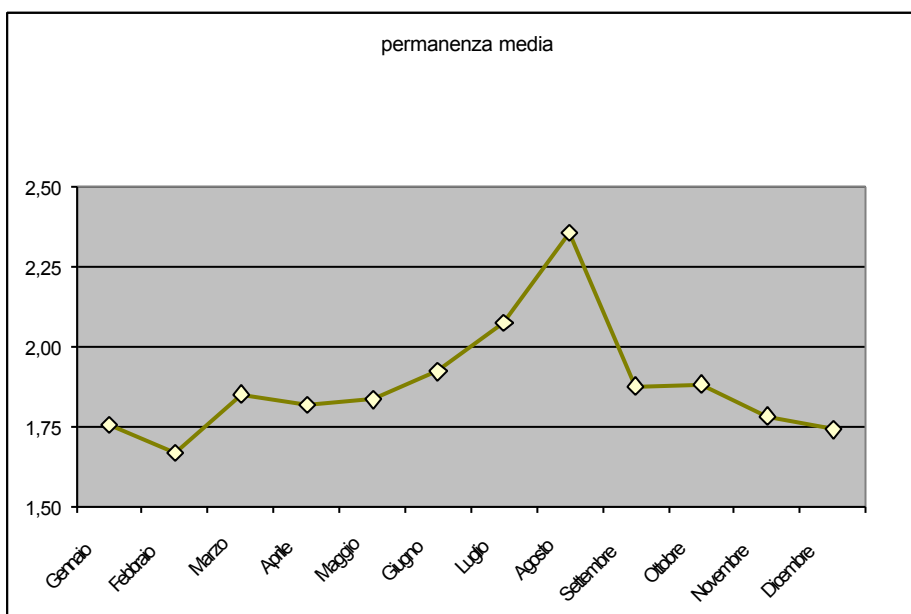


Stagionalità della domanda



tempo medio di permanenza

	Arrivi	Presenze	permanenza media
Gennaio	26.599	46.741	1,76
Febbraio	27.127	45.254	1,67
Marzo	35.368	65.507	1,85
Aprile	43.591	79.241	1,82
Maggio	46.069	84.524	1,83
Giugno	43.039	82.718	1,92
Luglio	42.644	88.438	2,07
Agosto	44.491	104.828	2,36
Settembre	48.602	91.194	1,88
Ottobre	42.293	79.629	1,88
Novembre	33.790	60.247	1,78
Dicembre	31.198	54.289	1,74



Linea di costa

Studi meteomarini (Nautilus, ing.Guiducci, Enel)

Stato attuale del litorale

il fondale

L'esame delle variazioni del fondale negli anni è stato condotto confrontando i rilievi batimetrici disponibili per l'area in esame, rilievo luglio 1987 condotto dal prof. Cocco, rilievo del 1991 condotto dalla società ricerche Marine e rilievo del dicembre 1996 condotto dalla società Nautilus.

La tendenza che si evince dal confronto è quella di un approfondimento del fondale nel 1987 al 1991 ed un innalzamento dal 1991 al 1996.

Caratteristiche dei sedimenti della spiaggia

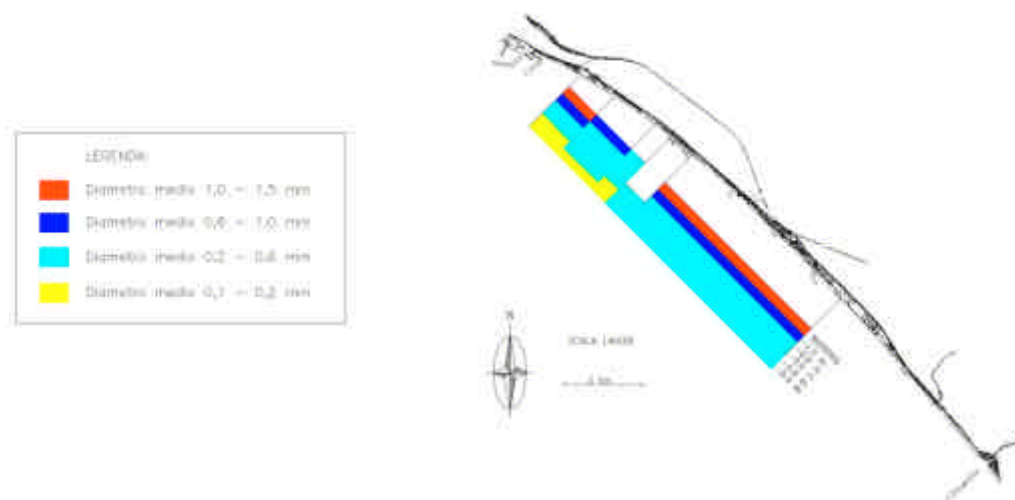
Procedendo dalla foce del Fiume Irno verso Sud-Est, fino alla foce del Fiume Picentino, è possibile distinguere quattro zone caratterizzate da differenti diametri medi dei sedimenti prelevati sulla battigia ed alla profondità -1 m; alle profondità superiori si riscontra una uniformità longitudinale del diametro medio ed è possibile identificare, per ciascuna isobata, un valore medio lungo tutto il litorale.

Le zone sono così suddivise:

- zona A : da 500 metri dalla foce del Fiume Irno per 500 m verso Sud-Est
- zona B : a Sud-Est della zona A per 625 m (Lungomare Marconi)
- zona C : per 250 m a Nord-Ovest dell'approdo
- zona D : dall'approdo verso Sud-Est per circa 3 Km

	ZONA A (mm)	ZONA B (mm)	ZONA C (mm)	ZONA D (mm)	Diametro medio (mm)
Prof. (m)					
0	1.26	0.78	0.28	1.04	-
-1	6.80	0.25	0.25	0.61	-
-2	0.26	0.25	0.23	0.29	0.26
-3	0.23	0.24	0.27	0.27	0.25
-4	0.17	0.21	0.19	0.24	0.20
-5	0.19	0.18	0.18	0.20	0.19

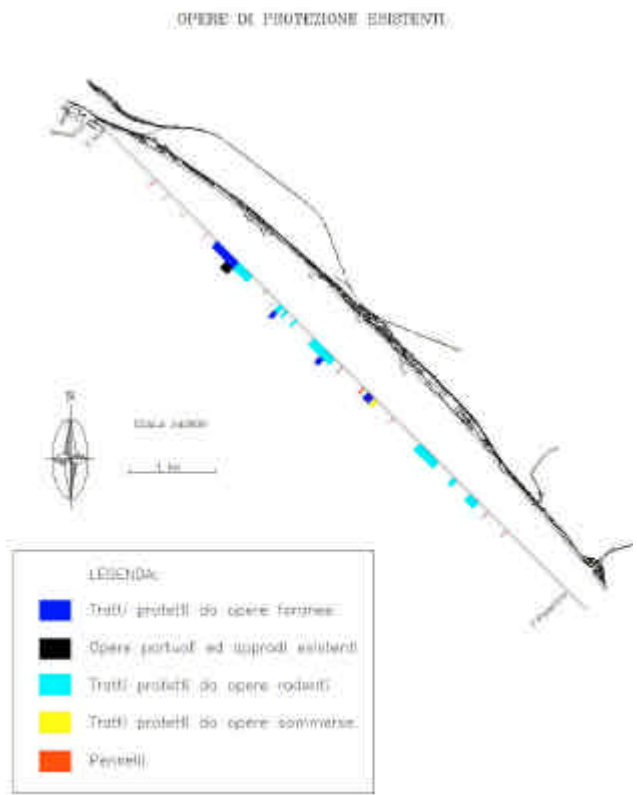
CARATTERISTICHE DEI SEDIMENTI DELLA SPIAGGIA



opere di protezione della costa

Lungo il tratto di litorale che si estende tra le foci del Fiume Irno e del Fiume Picentino sono presenti numerose opere di protezione della costa. Nella figura seguente sono riportate, suddivise per tipologia, le opere realizzate.

Il litorale interessato da scogliere (foranee o radenti), tenendo conto delle sovrapposizioni tra le scogliere, risulta lungo 1720 m, pari al 22% dello sviluppo complessivo del litorale del Comune di Salerno a Sud-Est del Porto Turistico.



VARIAZIONE DELLA LINEA DI COSTA TRA IL 1974 ED IL 1995

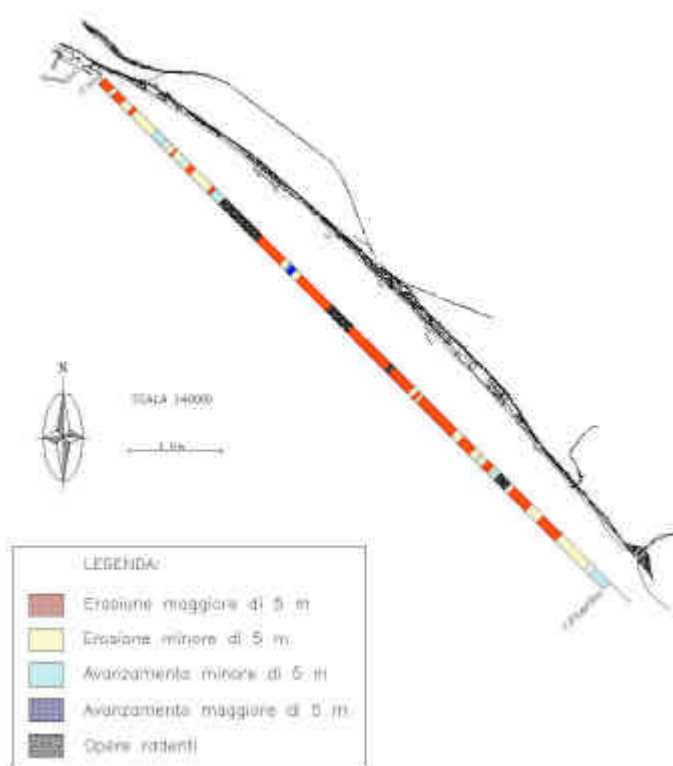
la linea di costa

Al fine di individuare la tendenza del litorale nel tempo e di individuare i tratti caratterizzati da comportamenti omogenei è stata elaborata la Fig. 4 nella quale ciascun tratto è classificato in base alla differenza tra le linee di costa del 1974 ed il 1995.

La classificazione è stata effettuata considerando le seguenti classi di variazione: erosione maggiore di 5 m; erosione minore di 5 m; avanzamento minore di 5 m; avanzamento maggiore di 5 m; variazione nulla dovuta alla presenza di opere radenti.

Si è scelto come rappresentativa dell'evoluzione del litorale una variazione di ± 5 m in quanto che l'entità delle variazioni è molto ridotta e solo in pochi punti e per limitata estensione raggiunge e supera i dieci metri.

Sulla base dell'analisi condotta è possibile suddividere il litorale in tre tratti: il primo, compreso tra la foce del Fiume Irno e l'approdo, caratterizzato da variazioni molto modeste ed anche di segno opposto; il secondo, esteso dall'approdo verso Sud-Est per circa 4 Km, caratterizzato da un arretramento omogeneo salvo locali avanzamenti dovuti da opere di protezione; il terzo, esteso per 1.6 Km a Nord-Ovest della foce del Fiume Picentino, caratterizzato da variazioni molto modeste con un avanzamento in corrispondenza della foce ed un arretramento crescente verso Nord-Ovest.



Strutture presenti al limite della spiaggia emersa

Il tipo di struttura od infrastruttura che si trova al limite della spiaggia emersa è un elemento che caratterizza il litorale e che condiziona l'uso della spiaggia e quindi le tipologie dell'intervento di protezione da adottare.

Nella Fig. 3 sono riportate, raggruppate in quattro classi, le strutture presenti al limite della spiaggia emersa.

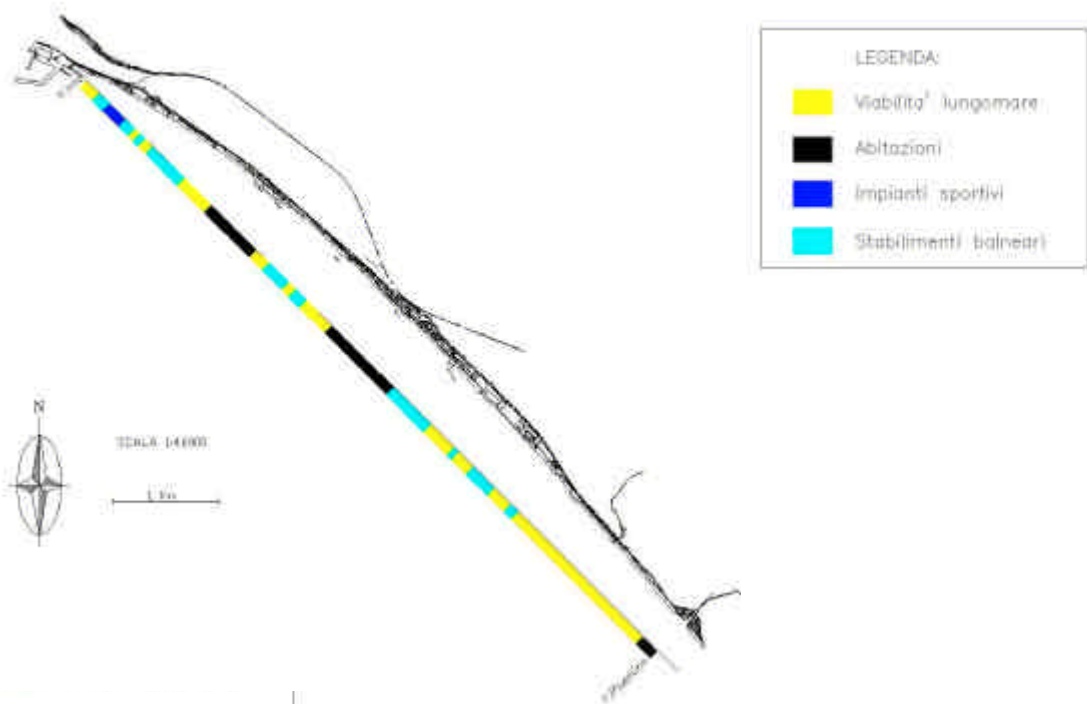
Attraverso l'analisi della cartografia comunale ed il sopralluogo effettuato è stato possibile individuare le seguenti quattro tipologie: viabilità lungomare, abitazioni, impianti sportivi e stabilimenti balneari.

La classificazione di ciascun tratto è stata fatta con riferimento alla tipologia in esso predominante.

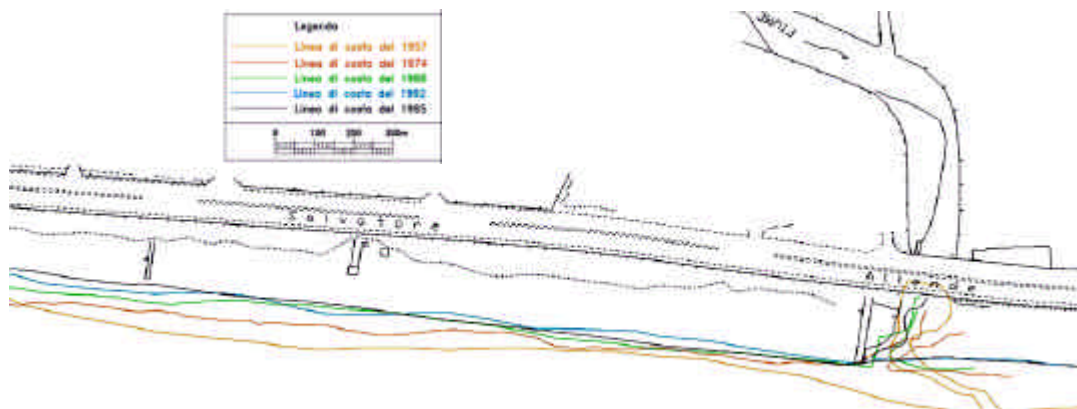
Per circa metà del litorale, al limite della spiaggia emersa, è presente la viabilità lungomare mentre le strutture degli stabilimenti interessano il 27% del tratto esaminato e le abitazioni e gli impianti sportivi rispettivamente il 20% ed il 3%.

Nel tratto che si estende per 5.8 Km a Sud-Est della foce dell'Irno le diverse tipologie di strutture ed infrastrutture presenti al limite del litorale si alternano mentre nel successivo tratto, fino in prossimità della foce del Picentino, si trova con continuità la viabilità litoranea.

STRUTTURE PRESENTI AL LIMITE DELLA SPIAGGIA EMERSA



trend evolutivo della linea di costa nell'arco di tempo trascorso dal 1957 al 1995.



Uso del suolo

Fonti studio: *L. Mauro - M. Parisi- Carta dell'uso agricolo e delle attività colturali in atto (1997) dati Istat Censimento dell'Agricoltura 2000*

uso del suolo (dott. Mauro e Parisi) 1996	superficie (ha)
boschi cedui	2.341
pascoli ed incolti produttivi	437
seminativi e colture legnose specializzate	1.460
	4.238

Aggiornamento Dati censimento Istat 2000

Altra superficie ha	arboricoltura da legno ha	boschi ha	coltivazioni legnose agrarie ha	orti familiari ha	prati permanenti e pascoli ha	seminativi ha	superficie agraria non utilizzata ha	totale ha
25,95	2,00	357,84	579,53	14,42	3,83	137,31	22,17	1.143,05

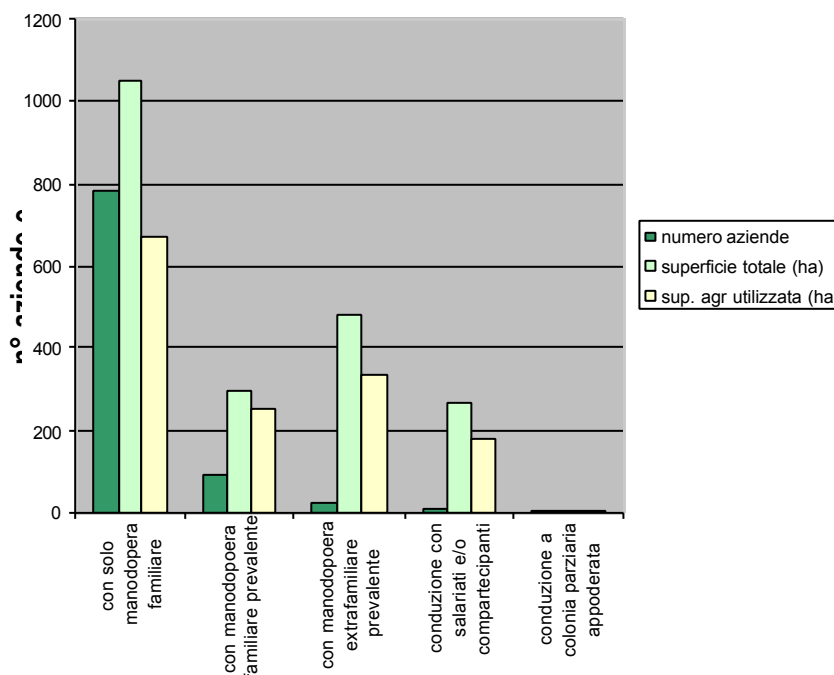
fonte dati censimento dell'agricoltura 2000

Uso del territorio agricolo e aziende agricole

Fonti studio: *L. Mauro - M. Parisi- Carta dell'uso agricolo e delle attività colturali in atto (1997) dati Istat Censimento dell'Agricoltura 2000*

Gli studi sull'uso del suolo delineano un uso non intensivo del territorio agricolo. le aziende, infatti, hanno dimensioni piuttosto ridotte, sono condotte quasi esclusivamente da manodopera familiare, i terreni sono destinati quasi esclusivamente a colture permanenti, il patrimonio zootecnico è pressoché interamente destinato al consumo familiare.

uso del suolo (dott. Mauro e Parisi) 1996	superficie (ha)
boschi cedui	2.341
pascoli ed incolti produttivi	437
seminativi e colture legnose specializzate	1.460
	4.238



Fonte elaborazioni dati Istat (4° censimento dell'agricoltura 1990-1991)

Inquadramento climatico e fitoclimatico

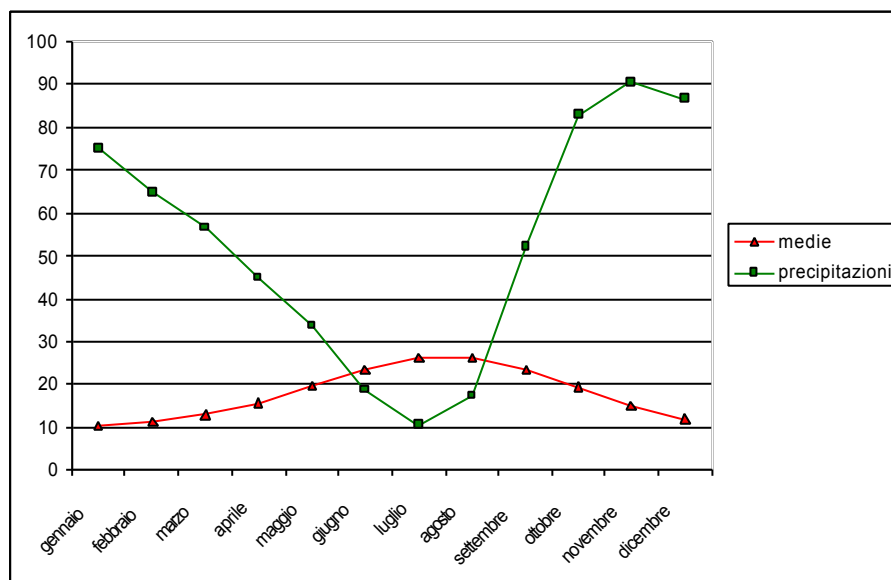
Fonti studio: *L. Mauro - M. Parisi- Carta dell'uso agricolo e delle attività colturali in atto (1997)*

L'inquadramento climatico dell'area si basa su dati termopluviometrici editi dalla Sezione Idrografica di Napoli per la Stazione di Salerno.

Il periodo di osservazione è di 59 anni per le temperature e di 70 per le precipitazioni.

La tabella seguente riporta i dati climatici numerici, meglio chiariti in forma grafica nel successivo ombrogramma.

Inquadramento Climatico				
Sezione idrografica di Napoli				
Stazione di salerno				
Lat: 40°41'N Long:2°19'E Alt:40				
mese	temperature			precipitazioni (mm)
	max (°C)	min (°C)	medie (°C)	
gennaio	13	7.6	10.3	150.4
febbraio	14.2	7.9	11.1	129.9
marzo	16.8	9.5	13.1	113.6
aprile	19.7	11.9	15.8	90.4
maggio	14.1	15.7	19.9	67.3
giugno	28	19.9	23.5	37.5
luglio	30.9	21.5	26.2	21.5
agosto	31.1	21.6	26.3	34.8
settembre	28.1	19.3	23.7	104.1
ottobre	23.4	15.8	19.6	166.2
novembre	18.3	12	15.1	181.2
dicembre	14.6	9.2	11.9	173.4
ANNO	21	14.2	18	1270.3



L'area è caratterizzata da clima di tipo mediterraneo con inverno mite e periodo siccitoso estivo.

Le medie termiche annuali evidenziano valori che oscillano intorno ai 18°C (min. 14,2° C, max 21°C).

Il sistema della mobilità

fonti:

Mobilità (Intra)

Lo studio ha affrontato il tema della mobilità, con riferimento alle dinamiche in essere ed ai possibili modelli alternativi. Vengono ipotizzati gli scenari conseguenti alle scelte amministrative relative alla pedonalizzazione, alle politiche tariffarie, alla creazione di nuovi parcheggi, all'introduzione di nuovi vettori meccanici (scale mobili, metropolitana di superficie) ecc..

Aggiornamento P.G.T.U. e Piano di Sicurezza Stradale Urbana (C.C. n° 38 del 30.06.2005)

Responsabile del procedimento:

Ing. Elvira Cantarella - Ing. Matteo Basile

Centro Studi sui sistemi di trasporto Napoli

Elasis Ente mobilità' e sicurezza stradale *Generale Trasporto urbano* (PGTU)

Parco vetture circolanti ACI 2004

Elaborazioni UDP

Mobilità urbana caratteristiche strutturali

KM rete urbana	400KM
Aree Pedonali	15900 mq
aree a traffico limitato	277.800mq
piste ciclabili	5 Km
parcheggi pubblici	306478mq
parcheggi privati	923.900mq

La mobilità di scambio

L'interscambio complessivo nei due sensi di marcia tra Salerno e l'esterno nell'intervallo 7.00-19.30 è risultato essere pari a 158.493 spostamenti/giorno dei quali 76.428 in ingresso e 82.065 in uscita da Salerno.

La ripartizione modale della domanda di mobilità giornaliera è data da:

- 122.783 spostamenti/giorno, pari al 77,5% effettuati su autovettura privata;
- 35.710 spostamenti/giorno, pari al 22,5% effettuati su mezzi pubblici (autolinee e treni).

Tra le diverse modalità di trasporto pubblico quello maggiormente utilizzato dall'utenza per raggiungere e partire da Salerno è risultato il servizio su gomma, infatti solo il 4,9% della domanda utilizza il sistema ferroviario, mentre il 20,1% si serve delle autolinee extraurbane.

La domanda di mobilità di scambio nell'ora di punta antimeridiana 8.00-9.00 è pari complessivamente a 16.496 spostamenti con una ripartizione modale più favorevole al mezzo pubblico rispetto al dato relativo all'intera giornata: infatti rispetto ad un'utilizzazione giornaliera del mezzo pubblico da parte del 22,5% della domanda, nell'ora di punta quest'aliquota raggiunge il valore del 27,8%

La domanda di mobilità di scambio a Salerno

Mezzi di trasporto	8.00-9.00						7.00-19.30					
	Ingresso		Uscita		TOTALE		Ingresso		Uscita		TOTALE	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Autolinee extraurbane	1.650	16,7	1.788	27,1	3.438	20,8	14.255	18,7	13.696	16,7	27.951	17,6
Linee ferroviarie	871	8,8	278	4,2	1.148	7,0	3.851	5,0	3.908	4,8	7.759	4,9
Mezzo pubblico	2.521	25,5	2.066	31,3	4.586	27,8	18.106	23,7	17.604	21,5	35.710	22,5
Mezzo privato	7.384	74,5	4.526	68,7	11.910	72,2	58.322	76,3	64.461	78,5	122.783	77,5
TOTALE	9.905	100,0	6.592	100,0	16.496	100,0	76.428	100,0	82.065	100,0	158.493	100,0

La mobilità interna

Complessivamente nella città di Salerno il modello ha stimato 48.065 spostamenti interni su tutti i modi nell'ora di punta 8.00-9.00, di cui il 40% sono risultati eseguiti a piedi.

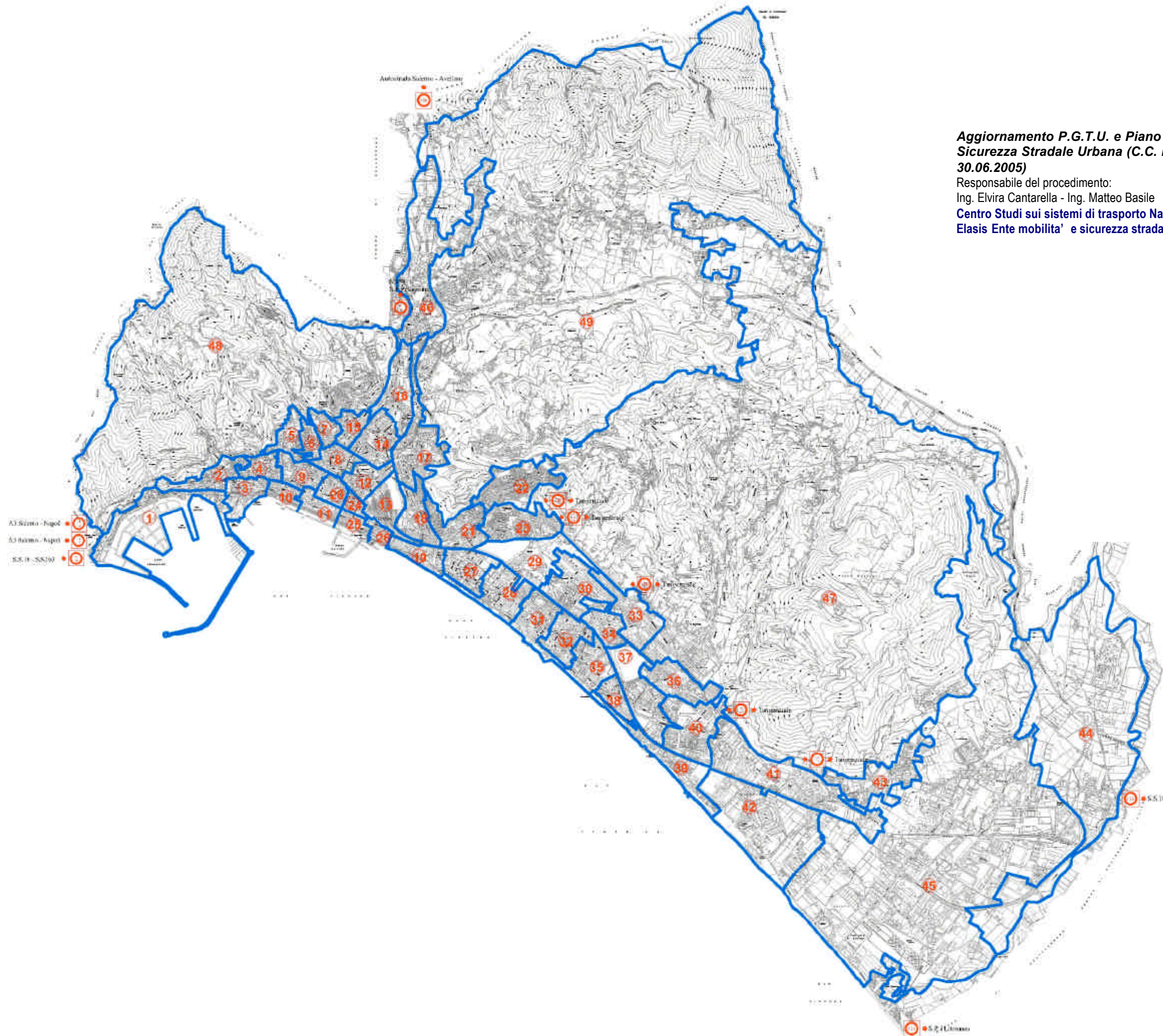
La ripartizione modale degli spostamenti motorizzati è risultata a netto vantaggio del mezzo privato (6% motocicli e 73% autovettura) con una aliquota residua del 21% su mezzo pubblico.

Questa configurazione della mobilità interna è diretta conseguenza della scarsa affidabilità dell'attuale sistema di trasporto pubblico urbano che induce l'utenza che intende spostarsi a preferire il mezzo privato se non addirittura la soluzione a piedi.

Nel seguito vengono riportate le matrici O/D privata e O/D pubblica.

Parco vetture circolanti

	autobus	autocarri trasporto merci	autoveicoli speciali /specifici	autovetture	motocarri e quadricicli trasporto merci	motocicli	motoveicoli e quadricicli speciali /specifici	rimorchi e semirimorchi speciali /specifici	rimorchi e semirimorchi trasporto merci	trattori stradali o motrici	altri veicoli	totale
Salerno	575	5.325	903	77.819	595	14.555	14	826	1.071	669		102.352
Provincia	2.195	55.089	7.643	577.146	15.314	73.665	172	4.052	6.871	3.364	1	745.512
Regione	9.463	253.045	36.330	3.074.762	45.007	399.296	930	27.846	21.774	14.157	9	3.882.619



Aggiornamento P.G.T.U. e Piano di Sicurezza Stradale Urbana (C.C. n° 38 del 30.06.2005)

Responsabile del procedimento:
Ing. Elvira Cantarella - Ing. Matteo Basile
Centro Studi sui sistemi di trasporto Napoli
Elasis Ente mobilità' e sicurezza stradale

All.I punto C) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate

In relazione a tale punto, si rimanda a quanto descritto nel capitolo 3 LA TUTELA AMBIENTALE del citato RA1 ed al capitolo 4 per la parte afferente la descrizione delle aree interessate.

Cenni descrittivi sulla caratterizzazione acustica del territorio.

Il Piano di Zonizzazione Acustica del territorio comunale, redatto dall'Università degli Studi della Calabria – dipartimento di Meccanica - Laboratorio di Tecnica del Controllo Ambientale, a firma del Prof. A. Sabato ed Ing. S. Forte, è stato approvato dal Consiglio Comunale con atto n. 82 del 22/12/2000, con il quale si faceva altresì obbligo che gli strumenti urbanistici tenessero conto della suddivisione acustica del territorio.

Successivamente, ai sensi dell'art. 6 comma 1 legge quadro 26.10.95 n° 447 in data 29.07.2002 è stato approvato, con delibera di Consiglio Comunale n° 51, il Regolamento e le norme attuative per la disciplina delle attività rumorose (poi parzialmente modificato con Del. C.C. n. 32 del 18/6/03). Lo stesso contiene sia gli elementi di regolamentazione per la tutela dall'inquinamento acustico, sia gli obiettivi di risanamento da perseguire con azioni attive e passive, assoggettando le trasformazioni urbanistico-edilizie, ed in particolare i piani attuativi, a rigorose verifiche di contenimento della rumorosità ambientale.

Con la stessa Delibera n.51 si dava atto, tra l'altro, che gli strumenti urbanistici comunali dovessero tener conto del regolamento approvato, come espressamente previsto in particolare dagli artt.: 10 – trasformazioni territoriali; 12 – valutazione di impatto acustico; 13 - valutazione previsionale del clima acustico – che regolano, dal punto di vista acustico, l'attività di trasformazione urbanistica ed edilizia.

Pertanto il PUC, in ottemperanza ai menzionati atti deliberativi, ha recepito il P.Z.A. ed il relativo regolamento, che ne costituiscono parte integrante.

Per quanto attiene la perimetrazione acustica del territorio comunale del citato P.Z.A., dalla Relazione allo stesso allegata si rileva che la classificazione acustica del Piano approvato dall'Amministrazione nell'anno 2000 non poteva rigidamente corrispondere alla classificazione urbanistica del P.R.G. vigente, ma teneva conto di alcuni parametri correttivi. Tale scelta è dipesa dalla circostanza che, in alcuni casi, strutture particolarmente protette "nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione" ricadono, di fatto, in aree urbanizzate, caratterizzate da elevato livello di pressione sonora, nelle quali sarebbero state necessarie misure molto drastiche ed economicamente onerose per la riduzione di tali valori del livello di pressione sonora.

Il P.Z.A., dunque, ha preferito indicare la esecuzione di misure di passivazione acustica degli edifici ospitanti le predette attività necessitanti di particolare protezione, demandate ad una seconda fase attuativa.

Infatti, sulla base della determinazione ponderale di alcuni parametri appositamente individuati e dei conseguenti punteggi attribuiti il territorio comunale è stato suddiviso nelle zone acustiche riferite alle classi di destinazione d'uso III, IV e V - di cui al D.P.C.M. 1/3/91 - come riportate nella seguente tabella:

Limiti acustici delle zone acustiche

CLASSE	TEMPO DI	
	DIURNO	RIFERIMENTO NOTTURNO
III – Area urbana interessata da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività commerciali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.	60	50
IV – Area urbana interessata da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.	65	55
V – Area interessata da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni	70	60

Sulla base di quanto documentato e classificato dal Piano di Zonizzazione Acustica su tutto il territorio, il PUC ha articolato le sue previsioni, sia compatibili con i valori acustici limite delle tre classi determinate, sia prevedendo, con la sua programmazione, ambiti caratterizzati da valori acustici diversi, come nel caso dei parchi, annoverati acusticamente dal citato D.P.C.M. 1/3/91 nella classe di dest. d'uso I, perseguendo un abbassamento dei livelli di pressione sonora.

In definitiva, quindi, il Piano Urbanistico Comunale in via di adozione, contiene gli elementi di regolamentazione dell'inquinamento acustico e gli obiettivi di risanamento da perseguire previsti dal P.Z.A. e relativo Regolamento, che saranno ulteriormente esplicitati, nel R.U.E.C., e secondo quanto previsto dalla citata Delibera G.R.C. n. 2436/03 – Classificazione acustica dei territori comunali. Aggiornamento linee guida regionali.

All.I punto D) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE.

Anche in relazione a tale punto si rimanda, per la parte descrittiva indicante la sussistenza di particolari problematiche ambientali, a quanto descritto nel capitolo 3 LA TUTELA AMBIENTALE del citato RA1 con particolare riferimento al punto 3.4 FATTORI DI CRITICITA' AMBIENTALE, nonché al capitolo 4 per quanto attiene la descrizione di particolari problematiche ambientali delle aree interessate.

Per quanto concerne le zone designate ai sensi delle direttive CEE, si precisa:

- **Direttiva 79/409/CEE.**

Il decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio 25 marzo 2005 n. 18734, all'Art. 1, testualmente recita:

1. Le zone di protezione speciale classificate ovvero istituite ai sensi della direttiva 79/409/CEE sono elencate nell'allegato I che costituisce parte integrante del presente decreto.
 2. L'allegato I al presente decreto sostituisce l'allegato A al decreto 3 aprile 2000 citato nelle premesse.
- Tuttavia, il menzionato elenco delle zone di protezione speciale non è di fatto allegato al predetto D.M., perché –come indicato in calce allo stesso Decreto – lo stesso risulta “in corso di preparazione”.

- **Direttiva 92/43/CEE**

Il decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio 25 marzo 2005 n. 18576, all'Art. 1, testualmente recita:

1. I siti di importanza comunitaria per la regione biogeografia mediterranea proposti ai sensi della direttiva 92/43/CEE sono elencati nell'allegato A che costituisce parte integrante del presente decreto.

Il menzionato decreto risulta di fatto contenere l'Allegato 1 – Elenco pSIC Regione Biogeografia Mediterranea – dal quale non si rileva, per quanto d'interesse, l'inclusione di aree del territorio comunale tra i predetti Siti di Interesse Comunitario.

ALL.I PUNTO E) OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O DEGLI STATI MEMBRI, PERTINENTI AL PIANO O PROGRAMMA, E IL MODO IN CUI, DURANTE LA SUA PREPARAZIONE, SI È TENUTO CONTO DI DETTI OBIETTIVI E DI OGNI CONSIDERAZIONE AMBIENTALE.

L' Agenda 21

Nell'ambito degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, l' Agenda 21 è stato uno dei 5 documenti approvati e rappresentati dai governi partecipanti alla conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo dell'ambiente (Rio de Janeiro, Giugno 1992), chiamata *Dibattito sulla Terra*.

In questo Dibattito si affrontavano realmente per la prima volta i gravi problemi del pianeta. L'obiettivo: *apprendere a vivere dentro i limiti della natura, senza che ciò presupponga un sacrificio*.

Per ciò che si riferisce al contenuto della Agenda 21, questa offre politiche e programmi al fine di conseguire un equilibrio sostenibile fra popolazione, consumo e capacità di sopportazione della Terra. Offre scelte per combattere la degradazione della terra, l'acqua, e l'aria. Tratta anche il problema della povertà, del consumo eccessivo, della salute, l'educazione e tutto quello in cui uomini e natura si incontrano interrelazionandosi.

Essa sollecita a prendere coscienza dei concetti trattati e a trasportarli in ambiti più localizzati, giacché molti dei problemi e soluzioni affrontati hanno le loro radici nelle attività locali.

Oggi, questo processo è cominciato in molte città' europee.

La Carta di Aalborg

Nello scenario della conferenza europea tenuta ad Aalborg (Danimarca) nel Maggio del 1994, si elaborò la Carta delle città europee sulla sostenibilità. Gli accordi del Dibattito sulla Terra iniziarono a tradursi in azioni.

In totale firmarono più di 330 partecipanti, aderendo al progetto della Agenda 21.

Ricapitolazione dei principi della Carta delle Città Europee sulla sostenibilità'

Il ruolo delle città

- La nostra forma di vita urbana attuale, le nostre strutture di divisione del lavoro e di funzioni, la occupazione del suolo, il trasporto, la produzione industriale, l'agricoltura, il consumo e le attività di ozio e, pertanto, il nostro livello di vita, ci rende particolarmente responsabili di molti problemi ambientali ai quali deve far fronte l'umanità. Questo fatto è particolarmente significativo se si tiene conto che l'80% della popolazione vive in zone urbane.
- I livelli attuali di consumo di risorse nei paesi industrializzati non possono essere mantenuti nel fabbisogno della totalità della popolazione mondiale, e molto meno delle generazioni future, senza distruggere il capitale naturale.

Le città hanno una funzione determinante nel processo di cambiamento delle forme di vita, di produzione, di consumo e delle regole di distribuzione dello spazio.

Nozione di sostenibilità

Il concetto di sostenibilità è molto ampio e abbraccia ambiti molto differenti. La sostenibilità ambientale significa:

- Preservare il capitale naturale. Questo richiede che il nostro consumo di risorse materiali, idriche ed energetiche rinnovabili non superi la capacità dei sistemi naturali di ripristinarle, e che la velocità alla quale consumiamo risorse non ripristinabili, non superi il ritmo di sostituzione delle risorse continuamente ripristinabili.
- Che il ritmo di emissione di sostanze inquinanti non superi la capacità dell'aria, dell'acqua e della terra di assorbirli e trattarli.

Da un altro punto di vista più generico, si può intendere la sostenibilità, come quella forma di sviluppo che protegge le necessità della generazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di poter proteggere le loro.

Giustizia sociale per una sostenibilità urbana

È necessaria una trasformazione profonda della concezione delle città. La città sostenibile in estremo, la città verde, e' quella basata su un funzionamento basato sugli ecosistemi della natura, cioè dire, che segue il modello circolare di captazione, sfruttamento ed utilizzo delle risorse locali, riutilizzo e riciclaggio locale di materie e prodotti di scarto .

Bisogna integrare le necessità sociali basilari della popolazione, così come i programmi relativi alla sanità, al lavoro ed alla protezione dell'ambiente, in modo che si possa:

- Favorire la creazione di posti di lavoro e prodotti duraturi che siano confacenti ai principi di sostenibilità.
- Migliorare la qualità di vita dei cittadini, invece di massimizzare semplicemente il consumo.

Cambio climatico mondiale

- I rischi considerevoli che presuppone il surriscaldamento del pianeta richiedono una risposta adeguata per stabilizzare e successivamente ridurre, il più rapidamente possibile, le emissioni di gas di effetto tossico.
- Nello stesso modo è necessario proteggere le risorse mondiali come i boschi, che giocano un ruolo fondamentale nel ciclo del carbonio.
- E' altresì necessaria la riduzione della emissione derivanti da combustibili fossili. Le uniche alternative sostenibili sono le fonti di energia rinnovabili.

Al riguardo, in accordo al Programma 21, risulta fondamentale la collaborazione di tutti i settori delle comunità: cittadini, imprese, gruppi di interesse, per la elaborazione di mirati progetti locali.

Oggi già si possono incontrare alcuni comuni i quali hanno approvato la "Carta di Aalborg".

Trasporti e mobilità

L'ambito di attuazione che la Carta di Aalborg intende abbracciare è molto ampio giacché tutti i problemi che colpiscono il nostro ambiente si interrelazionano continuamente. Il trasporto e la mobilità sono uno di questi, talvolta uno dei più visibili fra quelli che ci colpiscono più da vicino.

Al riguardo, è necessario distinguere tra i concetti chiave intorno ai quali si sviluppano le possibili soluzioni.

- a) **Mobilità sostenibile:** presenta come obiettivo principale la riduzione dell'impatto ambientale e sociale della mobilità autorizzata esistente. Le politiche che derivano da questa sono di miglioramento e coordinazione del trasporto o riduzione del consumo energetico ed emissioni inquinanti.
- b) **Accessibilità sostenibile:** l'obiettivo principale è la riduzione della domanda di spostamenti autorizzati.

Si tende ad utilizzare maggiormente il veicolo privato, un incremento che si deve alla autonomia che questo tipo di veicolo garantisce e ad un ampliamento dell'ambito delle attività quotidiane della persona.

In cambio, l'utilizzo della bicicletta o del viaggio a piedi si scontra con una città ancora poco adatta, dove non vengono date le condizioni favorevoli perchè si sviluppino spostamenti non motorizzati.

Obiettivi e strategie nella politica del trasporto e mobilità

Non si tratta solamente di stabilire migliori condizioni di adattabilità ed una maggiore razionalità nell'uso di risorse scarse, bensì di garantire il mantenimento di queste attuazioni, cioè a dire, la loro durata nel tempo:

1. Diminuire la mobilità sostituendola con la comunicazione.
2. Potenziare il trasporto collettivo.
3. Favorire la moderazione del traffico e i tipi di trasporto non inquinanti
4. Ridurre il traffico privato
5. Diminuire l'impatto della circolazione sull'ambiente(sia dal punto di vista dell'inquinamento acustico che atmosferico).

Gli obiettivi, internazionali e comunitari, sinteticamente fin qui illustrati, risultano coincidere perfettamente con quelli posti alla base della redazione del PUC. Difatti, le descritte strategie, ed i puntuali riferimenti ai criteri metodologici di Agenda 21 e della Carta di Aalborg risultano già contenuti nello studio della mobilità nella città di Salerno – programmazione e adeguamento delle linee strategiche e Piano generale, affidato dalla G.M. con atto n. 663/98 alla soc. INTRA di Barcellona nell'ambito degli studi specialistici propedeutici al Piano.

Peraltro nel PUC, il descritto concetto di sostenibilità non risulta finalizzato unicamente alla riprogrammazione della mobilità anzi, ricorre costantemente in tutte le scelte urbanistiche adottate dal Piano, in relazione alle particolarità proprie della città di Salerno.

Infatti, giova rimarcare che i "Principali obiettivi di Piano" già elencati nelle presenti integrazioni (cui si rimanda per la puntuale descrizione) sono, per la quasi totalità, riconducibili ai principi di sostenibilità ambientale di cui alle menzionate iniziative internazionali Agenda 21 e Carta di Aalborg.

Tanto viene altresì riaffermato nella parte finale della Relazione Illustrativa del PUC, che si riporta di seguito.

"C'è un altro tema che ha un'importanza fondamentale e che non abbiamo citato fino ad ora. Lo facciamo alla fine di questo testo perchè dovrebbe essere incluso in tutti i capitoli di questa relazione in quanto il suo conseguimento corrisponde fondamentalmente ai diversi processi di gestione. Ci riferiamo alla sostenibilità, non soltanto in termini energetici, ma anche rispetto alla esigenza che ogni trasformazione urbana proposta possa essere realizzata senza perdere il suo carattere radicale, ma senza ridurre l'importanza dei caratteri e degli elementi fisici e spirituali della Salerno storica. La sostenibilità, intesa in questi termini, postula i seguenti obiettivi: istituzione di una linea di frontiera tra la città consolidata e la città diffusa evitando così un maggior consumo di territorio vergine; il mantenimento della zona collinare con le sue attuali caratteristiche paesaggistiche, senza maggior urbanizzazione, frenandone il progressivo degrado; lo sforzo di riciclaggio che consiste nell'utilizzo di settori urbani obsoleti per impiantare la crescita della città; il recupero delle spiagge e dell'insieme della zona marittima."

ALL. I PUNTO F) POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE, COMPRESI ASPETTI QUALI LA BIODIVERSITÀ, LA POPOLAZIONE, LA SALUTE UMANA, LA FLORA E LA FAUNA, IL SUOLO, L'ACQUA, L'ARIA, I FATTORI CLIMATICI, I BENI MATERIALI, IL PATRIMONIO CULTURALE, ANCHE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO, IL PAESAGGIO E L'INTERRELAZIONE TRA I SUDETTI FATTORI.

Ciascuna azione finalizzata al perseguimento degli obiettivi di piano può determinare una pressione sulle differenti componenti ambientali così come elencato (acqua, suolo...). la valutazione degli effetti è misurata sulla base di indicatori, questi indicatori sono classificati, secondo la tendenza generale a livello internazionale, in base allo schema Pressione Stato Risposta (PSR), che si basa sul concetto di causa/effetto e prevede lo sviluppo di una serie di indicatori ambientali suddivisi in:

- indicatori di pressione ambientale: le diverse attività umane che costituiscono fonti di pressione sui vari comparti ambientali;
- indicatori di stato: misurano la qualità dell'ambiente attuale e le sue alterazioni;
- indicatori di risposta: si riferiscono alle misure prese dalla società per migliorare lo stato dell'ambiente.

La valutazione degli effetti è sinteticamente rappresentata nella tabella seguente. le azioni di piano definite nella tabella1, infatti determinano un impatto sulle diverse componenti ambientali classificato come significativo (S) o trascurabile (T).

Ogni effetto è stato poi studiato dettagliatamente. Le schede successive infatti riportano per ogni effetto diverse informazioni:

Le componenti impattate: ogni effetto può avere incidenza su più componenti ambientali.

il tipo di effetto: gli effetti sono stati classificati in funzione della **variazione temporale** in cui esso si manifestano (breve termine medio termine e lungo termine) e sulla base di una ricaduta positiva o **negativa**

gli indicatori: per ogni effetto di tipo diretto sono riportati gli indicatori che consentono una valutazione dell'incidenza, essi sono di tre tipi: indicatori di stato misurano lo stato attuale, gli indicatori di pressione misurano la pressione esercitata sulle componenti ambientali e gli indicatori di efficacia misurano l'effetto delle azioni di piano.

per ogni indicatore è riportata poi la fonte e la metodologia seguita per la misurazione.

I.2 contenimento consumo del terreno	positivo	Componenti impattate	Suolo	lungo termine
I.1 riduzione del degrado urbano	negativo		Popolazione	
I.3 aumento della densità popol nel città compatta e nuclei	positivo			
I.16 contenimento densità abitativa in zone agricole	positivo			

Gli obiettivi e le azioni di Piano orientate al principio dell'uso sostenibile del territorio hanno consentito di contenere, entro valori minimi, il consumo del territorio dipendente dalla nuova edificazione. Infatti, gli indirizzi del PUC tendono a minimizzare la utilizzazione di aree agricole per tali fini, privilegiando la trasformazione di aree già edificate o di aree vuote, nell'ambito della città compatta e dei nuclei consolidati: "contro l'espansione la ricostruzione, invece di costruire fuori dalla città, costruire nella città già costruita".

Peraltro, anche il considerevole aumento dimensionale del lotto minimo, riferito a tutte le zone agricole "E", concorrerà a limitare notevolmente le possibilità edificatorie in tali zone, e quindi l'ulteriore consumo di suolo nell'ambito del territorio.

La riqualificazione e il recupero delle aree urbane abbandonate o degradate è uno degli elementi fondanti fondamentali del PUC che ne pianifica l'attuazione attraverso l'individuazione precisa e puntuale degli elementi prioritari di intervento (tavole p3) e ne incentiva l'attuazione attraverso le norme tecniche di attuazione.

Indicatore	descrizione		misure
Misura la quota di superficie territoriale degli ambiti oggetto di intervento nell'area urbanizzata. L'area urbanizzata è determinata dal confronto tra il "Centro Abitato" definito nel PGTU e il PRG vigente al fine di fornire una stima realistica del territorio attualmente urbanizzato. Le aree di Trasformazione individuate in territorio urbanizzato (~ 2.771.582mq) forniscono una misura delle superfici territoriali urbanizzate oggetto di riqualificazione, a cui sono state aggiunte le superfici territoriali oggetto di riqualificaz. urbana, ristrutturazione urbanistica e demolizione senza ricostruzione (~ 284.090mq -tav. p3,i). (elaborazione UDP).	Indicatore di stato		
	Indicatore di pressione	Superficie interventi PUC in aree urbanizzate (ha)	305,57
	Indicatore di efficacia	% Superficie interventi PUC in aree urbanizzate / Superficie interventi PUC	84,98%
Misura il contenimento del consumo del terreno. Le azioni di piano previste in aree non urbanizzate sono determinate da Aree di Trasformazione localizzate in contiguità con il centro urbanizzato (~mq 407.047) e in zone F destinate a strutture terziarie e turistico-ricettive (~mq 132.965) (elaborazione UDP).	Indicatore di stato		
	Indicatore di pressione	Superficie interventi PUC in aree non urbanizzate (ha)	54,00
	Indicatore di efficacia	% Superficie interventi PUC in aree non urbanizzate / Superficie interventi PUC	15,02%
Indicatore misura la densità della popolazione nella città compatta e nei nuclei frazionali (dati istat su elaborazione UDP)	Indicatore di stato	numero abitanti per ha di città compatta e nuclei	25,06
	Indicatore di pressione		
	Indicatore di efficacia	numero abitanti previsti per ha di città compatta e nuclei	31,26
Indicatore misura il numero potenziale di abitanti nella città diffusa, zone agricole. La stima dell'indicatore di pressione è basata sulla dimensione del lotto minimo e del limite massimo di volume previsto nel PRG vigente in rapporto alla superficie agricola non utilizzata . La stima dell'indicatore di efficacia è basata sulla dimensione del lotto minimo e del limite massimo di volume previsto nel PUC in rapporto alla superficie agricola non utilizzata. (elaborazione UDP)	Indicatore di stato	abitanti attuali	5.206
	Indicatore di pressione	abitanti potenziali indotti dal PRG vigente	14.240
	Indicatore di efficacia	abitanti potenziali indotti dal PUC	9.100
descrizione misure	il calcolo è stato effettuato misurando le aree vuote o abbandonate e riportandole al territorio comunale. la misurazione è stata basata su strumenti GIS e utilizza come base cartografica l'aerofotogrammetria numerica volo 2003 in scala 1:2000, e come base della conoscenza gli studi specialistici e le analisi dello stato di fatto predisposti per il PUC. Le analisi relative agli abitanti sono basati anche sui censimenti generali delle popolazione e delle abitazioni ISTAT 1991 e 2001.		

<p>I.5 aumento offerta servizi I.12 aumento ricettività produttiva I.35 aumento ricettività commerciale I.36 aumento ricettività diportistica I.33 aumento attività ittiche I.34 aumento collegamenti marittimi I.37 massimizzazione dei livelli di efficienza degli investimenti</p>	<p>positivo</p>	<p>Componenti impattate</p>	<p>Popolazione</p>	<p>lungo termine</p>						
<p>L'offerta dei servizi pubblici direttamente pianificata nel PUC è relativa ai servizi scolastici, attrezzature di interesse comune, ai parcheggi e al verde. Questi servizi sono ritenuti fondamentali per assecondare il principio di inclusione sociale e prevede la realizzazione. La superficie territoriale che si prevede di impegnare per le residenze è pari a circa 2.100.000 mq; quella destinata ad usi produttivi ed ai servizi è pari a circa 1.100.000 mq; a quest'ultima occorre aggiungere la superficie di circa 133.000 mq destinata alla realizzazione di attrezzature terziarie e turistico-ricettive in zona F. La suddetta estensione territoriale comprende le superfici necessarie per la realizzazione degli standard indotti dalle nuove edificazioni. Nelle aree agricole le aree destinate a standard sono tali da assicurare l'equilibrio con gli abitanti insediati e da insediare. In sintesi, il fabbisogno di standard determinato dalla ipotesi di crescita, è il seguente:</p>										
<table border="0"> <tr> <td>Standard locale connesso alla residenza</td> <td>724.980 mq</td> </tr> <tr> <td>Standard connesso alla produzione e servizi</td> <td>537.450 mq</td> </tr> <tr> <td>Standard connesso ai servizi in zona F</td> <td>14.418 mq</td> </tr> </table>					Standard locale connesso alla residenza	724.980 mq	Standard connesso alla produzione e servizi	537.450 mq	Standard connesso ai servizi in zona F	14.418 mq
Standard locale connesso alla residenza	724.980 mq									
Standard connesso alla produzione e servizi	537.450 mq									
Standard connesso ai servizi in zona F	14.418 mq									
<p>Gli obiettivi e le azioni di Piano descritte nel precedente Cap.1 sono mirati alle previsioni dei futuri fabbisogni legati alle attività economiche per i luoghi di produzione e servizio.</p>										
<p>Le stime si basano sulla ripartizione territoriale dei dati sull'occupazione stimati dall'Istat a livello provinciale. Si può ipotizzare una forbice intermedia di 65.000-70.000 addetti alle attività presenti attualmente a Salerno. Dalla valutazione del Censis emerge un incremento decennale di 14.000 nuovi addetti operanti nella città al 2009.</p>										
<p>Si raggiunge la conclusione che Salerno si avvia a diventare una città a standard urbani più elevati rispetto ad altre città meridionali grazie ad un accelerato intervento di riqualificazione e recupero edilizio, di infrastrutture, di sviluppo delle qualità ambientali, di maggiore apertura ai flussi turistici. Le linee strategiche a più alta possibilità di successo riguardano:</p>										
<ul style="list-style-type: none"> - le attività turistiche, in quanto valorizzazione del sistema Salerno, capace di convogliare consumatori esterni ed esportare un'immagine positiva della città; - le attività produttive d'innovazione legate alle nuove tecnologie con alto contenuto di ricerca e tecnologia; - lo sviluppo dell'economia della logistica grazie al porto ed alla rete infrastrutturale; - la manutenzione diffusa e la riorganizzazione urbana dove si sviluppano progetti d'intesa fra finanza ed immobiliare. 										
<p>Fonte</p>		<p>descrizione</p>	<p>misure</p>							
<p>Misura la dotazione totale degli standard per abitante. La dotazione totale standard esistente è basata sul rilievo dello Stato di Fatto del 2002. Il dettaglio relativo all'indicatore di efficacia è rilevabile nell'elaborato R2-Allegati Analitici del PUC. (elaboraz. UDP).</p>	<p>Indicatore di stato</p>	<p>dotazione totale standard esistenti mq/ab</p>	<p>26,68</p>							
	<p>Indicatore di pressione</p>	<p>dotazione totale Standard necessari mq/ab</p>	<p>37,50</p>							
	<p>Indicatore di efficacia</p>	<p>dotazione totale Standard PUC mq/ab</p>	<p>49,7</p>							
<p>Fonte</p>		<p>descrizione</p>	<p>misure</p>							
<p>Misura la <u>distribuzione territoriale</u> degli <u>standard locali</u>. Il valore riportato rappresenta la media della dotazione standard per abitante nelle diverse aree di gravitazione individuate nell'Allegato 2.3 dell'elaborato R2-Allegati Analitici del PUC. La fine di fornire grandezze omogenee e confrontabili, il valore relativo all'indicatore di stato è basato sul calcolo degli standard esistenti e confermati come tali dal PUC. (elaborazione UDP)</p>	<p>Indicatore di stato</p>	<p>Valore medio standard esistenti nelle zone di gravitazione mq/ab</p>	<p>12,07</p>							
	<p>Indicatore di pressione</p>	<p>standard ripartizione di indirizzo. mq/ab</p>	<p>20,00</p>							
	<p>Indicatore di efficacia</p>	<p>Valore medio standard PUC nelle zone di gravitazione mq/ab</p>	<p>26,72</p>							
<p>Fonte</p>		<p>descrizione</p>	<p>misure</p>							
<p>Misura le Aree destinate a verde attrezzato e sport in rapporto all'estensione territoriale della città compatta e nuclei frazionali. (elaboraz. UDP)</p>	<p>Indicatore di stato</p>	<p>verde pubblico esistente per ha di città compatta e nuclei</p>	<p>7,53%</p>							
	<p>Indicatore di pressione</p>		<p>-</p>							
	<p>Indicatore di efficacia</p>	<p>verde pubblico totale PUC per ha di città compatta e nuclei</p>	<p>16,83%</p>							
<p>Fonte</p>		<p>descrizione</p>	<p>misure</p>							
<p>Misura la ricettività del sistema portuale in base al numero di posti barca conseguenti all'ampliamento e modernizzazione dei porti Masuccio Salernitano e Santa Teresa e la realizzazione di due nuovi porti turistici litoranea orientale e Pastena. (elaborazione UDP)</p>	<p>Indicatore di stato</p>									
	<p>Indicatore di pressione</p>									
	<p>Indicatore di efficacia</p>	<p>ricettività diportistica (posti barca)</p>	<p>3.060</p>							

Fonte			descrizione	misure
Misura il livello di occupazione previsto per i servizi al turismo sulla base del dimensionamento del piano di circa 180.000 ab. e degli scenari conseguenti alle azioni di piano(studio "Salerno Città Europea - Sichelgaita" e studio CENSIS- elaborazione UDP)	Indicatore di stato		addetti per turismo	766
	Indicatore di pressione			
	Indicatore di efficacia		addetti per turismo stimati	1.640
Fonte			descrizione	misure
Misura la quantità di solaio lordo destinato ad attività terziarie, produttive, turistico-ricettive e servizi. L'indicatore di pressione è determinato sulla base dello studio del CENSIS e Sichelgaita. L'indicatore di efficacia è determinato sulla base del dimensionamento del PUC che prevede 789.664 di solaio lordo distinto in 510.711 in area di trasformazioni prevalentemente residenziale, 260.930 mq di solaio lordo in aree di trasformazione prevalentemente residenziale e 18.023 in zone F destinate a strutture terziarie e turistico-ricettive. (elaborazione UDP)	Indicatore di stato		superfici AREE produttive	
	Indicatore di pressione		superfici nuove AREE produttive mq	860.000
	Indicatore di efficacia		superfici nuove AREE produttive previste	789.664
Fonte			descrizione	misure
Misura il livello di occupazione previsto per la produzione e servizi sulla base del dimensionamento del piano di circa 180.000 ab. e degli scenari conseguenti alle azioni di piano. (studio "Salerno Città Europea - Sichelgaita" e studio CENSIS- elaborazione UDP)	Indicatore di stato		produzione e servizi (addetti)	42.414
	Indicatore di pressione			
	Indicatore di efficacia		produzione e servizi (addetti)	51.152
Fonte			descrizione	misure
Misura l'offerta alberghiera in termini di posti letto. l'indicatore di pressione è determinato sulla base dello studio CER che stima in circa 2000 posti letto l'esigenza futura. Il PUC individua la superficie lorda di solaio destinata ad attività turistico-ricettive e prefigura lo sviluppo di attività turistiche e agrituristiche finalizzate al soddisfacimento del dimensionamento raffigurato nello studio CER. (studio CER - elaborazione UDP)	Indicatore di stato		Ricettività alberghiera (posti letto)	835
	Indicatore di pressione		Ricettività alberghiera (posti letto)	2.000
	Indicatore di efficacia		Ricettività alberghiera pianificata (posti letto)	
Fonte			descrizione	misure
Misura il livello di occupazione previsto per l'agricoltura sulla base del dimensionamento del piano di circa 180.000 ab. e degli scenari conseguenti alle azioni di piano. (studio "Salerno Città Europea - Sichelgaita" e studio CENSIS- elaborazione UDP)	Indicatore di stato		addetti agricoltura	1276
	Indicatore di pressione			
	Indicatore di efficacia		addetti agricoltura stimati	
descrizione misure	il calcolo è stato effettuato misurando le aree vuote o abbandonate e rapportandole al territorio comunale. la misurazione è stata basata su strumenti GIS e utilizza come base cartografica l'aerofotogrammetria numerica volo 2003 in scala 1:2000, e come base della conoscenza gli studi specialistici e le analisi dello stato di fatto predisposti per il PUC. Le analisi relative agli abitanti sono basati anche sui censimenti generali delle popolazione e delle abitazioni ISTAT 1991 e 2001.			

I.27 Popolazione residente più giovane e stratificata		positivo	Componenti impattate	Popolazione	lungo termine
I.24 aumento offerta case per classi disagiate					
Indicatore			descrizione	misure	
Rapporto tra la popolazione con oltre 65 anni e la popolazione con meno di 14 anni (dati Istat elaboraz. UDP)	Indicatore di stato		indice vecchiaia	1,37	
	Indicatore di pressione				

Indicatore		Indicatore di efficacia	descrizione	misure
Rapporto tra la popolazione compresa tra 60 e 64 anni e la popolazione con età tra 15 e 19 anni (dati Istat elaboraz. UDP)		Indicatore di stato	indice ricambio	1,03
		Indicatore di pressione		
		Indicatore di efficacia		
Indicatore			descrizione	misure
Misura le nuove quantità residenziali destinate ai residenti che si trovano in condizioni di disagio abitativo, l'indicatore di pressione è basato sullo studio del CENSIS che stima in 375.000 mq di solaio lordo la domanda proveniente da famiglie forzatamente conviventi (mq162.500) e la domanda connessa al degrado abitativo (mq 165.821).		Indicatore di stato		
		Indicatore di pressione	offerta case necessarie	375.000
		Indicatore di efficacia	offerta di ERP previste nel puc	459.186
descrizione misure	il calcolo è stato effettuato misurando le aree vuote o abbandonate e riportandole al territorio comunale. la misurazione è stata basata su strumenti GIS e utilizza come base cartografica l'aerofotogrammetria numerica volo 2003 in scala 1:2000, e come base della conoscenza gli studi specialistici e le analisi dello stato di fatto predisposti per il PUC. Le analisi relative agli abitanti sono basati anche sui censimenti generali delle popolazione e delle abitazioni ISTAT 1991 e 2001.			

I.15 maggior tutela del paesaggio naturale I.38 preservazione e valorizzazione degli aspetti qualitativi dell'ambiente I-32 fenomeni erosivi della costa I.4 maggiore qualità edilizia I.19 conservazione dell'habitat naturale e risanamento idrogeologico I.20 valorizzazione patrimonio storico-architettonico I.10 Qualità Paesaggio	positivo	Componenti impattate	paesaggio	lungo termine
			biodiversità	
			Fauna	
			Flora	
			suolo	
			acqua	
popolazione				

Nella descrizione dei principali obiettivi del PUC, di cui al precedente Cap.1, sono annoverate le azioni ad essi connesse, la cui attuazione comporta delle conseguenze, dirette o indirette, sulla qualità del paesaggio. E' tale il caso delle aree oggetto di sviluppo edificatorio - e quindi delle conseguenti urbanizzazioni - che comportano alterazioni di carattere ambientale (di carattere positivo o negativo), oggetto di valutazione del presente rapporto. Conseguentemente, per limitare al massimo gli aspetti negativi derivanti dalle trasformazioni previste, oltre a contenere un articolato apparato normativo mirante alla maggior tutela dell'ambiente nella esecuzione delle menzionate trasformazioni, il Piano annovera una serie di obiettivi collaterali (sinteticamente descritti nel precedente Cap. 1)che, valutati di concerto con quello di Sviluppo residenziale, potranno sicuramente concorrere alla configurazione di un complessivo effetto risultante, sostanzialmente non solo rispettoso delle peculiarità ambientali delle singole zone oggetto d'intervento, ma anzi, valorizzativo delle potenzialità socio-economiche intrinseche alle stesse.

L'attuazione dei progetti per la mitigazione del rischio ,già avviati dall'Amministrazione in relazione alle aree individuate dal PUC per la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, unitamente a quanto specificamente previsto nelle N.T.A. in sintonia con le norme del Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico redatto dall'Aut.Bacino Destra Sele, potrà consentire il graduale risanamento delle aree a rischio idrogeologico.

In merito a tale tematica, per la dettagliata descrizione degli studi prodotti propedeuticamente alla redazione del PUC, si rimanda a quanto riportato al par. 4.3 della Relazione Illustrativa.

Indicatore			descrizione	misure
Misura le superfici delle aree protette(parchi territoriali) in rapporto all'estensione comunale.		Indicatore di stato	<u>superficie aree protette attuali</u> (parchi territoriali)	2,36%
		Indicatore di pressione		
		Indicatore di efficacia	<u>superficie aree protette</u> previsti nel puc	5,94%
descrizione misure	il calcolo è stato effettuato misurando le aree vuote o abbandonate e riportandole al territorio comunale. la misurazione è stata basata su strumenti GIS e utilizza come base cartografica l'aerofotogrammetria numerica volo 2003 in scala 1:2000, e come base della conoscenza gli studi specialistici e le analisi dello stato di fatto predisposti per il PUC. Le analisi relative agli abitanti sono basati anche sui censimenti generali delle popolazione e delle abitazioni ISTAT 1991 e 2001.			

I.6 decongestionamento del traffico veicolare I.7 miglioramento qualità dell'aria I.8 miglioramento collegamenti I.9 maggiore accessibilità servizi I.11- volume traffico veicolare	Positivo	Componenti impattate	Suolo Popolazione aria clima paesaggio	lungo termine
<p>Le diseconomie del sistema della mobilità che ancora si registrano, nel territorio comunale sono rilevanti. In alcuni ambiti cittadini, ai fenomeni di inquinamento, si accompagnano il generale peggioramento della qualità della vita e i danni economici e relazionali derivanti da un traffico congestionato. In merito, molto è stato già fatto, grazie ai grandi interventi puntuali - vere e proprie anticipazioni delle previsioni di Piano - che l'Amministrazione ha fin qui attuato, o che risultano ancora in fase di attuazione; tuttavia ancora la circolazione pedonale non è sempre agevole a causa di barriere sul territorio: la ferrovia, il trincerone, il fiume Irno, la tangenziale ed alcuni tratti viari. Spesso i marciapiedi sono troppo stretti, altre volte è difficile l'attraversamento degli assi viari a scorrimento veloce. Il trasporto pubblico è relativamente lento e non raggiunge tutto il territorio comunale lasciando scoperte parti importanti della città. La rete di comunicazione con i comuni limitrofi non risulta adeguata, situazione che potrà essere migliorata con la creazione dell'asse della metropolitana. Tutto ciò determina la propensione all'uso indiscriminato del mezzo privato, nonostante il deficit di offerta di parcheggi. Pertanto, si è ritenuto essenziale che le previsioni del PUC fossero fondate su un'accurata e verosimile proposta di adeguamento infrastrutturale, e di rafforzamento del sistema parcheggi e del trasporto pubblico, evidentemente mirata non solo al miglioramento della situazione di fatto, ma anche al soddisfacimento delle future esigenze connesse all'attuazione delle aree di trasformazione. Al riguardo, le previsioni progettuali della rete infrastrutturale del PUC, si basano sullo studio della mobilità e definizione delle linee strategiche eseguito dalla soc. INTRA, nonché sui contenuti del Piano Generale del traffico Urbano. Peraltro, le connesse interferenze ambientali derivanti dalla descritta implementazione infrastrutturale, risultano di limitata entità, proprio in considerazione del fatto che il PUC, sostanzialmente, tende a razionalizzare la rete stradale, ricorrendo per lo più, all'adeguamento di tracciati esistenti. Nel caso del "collegamento anulare" delle frazioni alte, ad esempio, la scelta progettuale recupera, per buona parte, il dismesso tracciato autostradale della SA-RC che, con opportuni inserimenti di nuovi tratti e raccordi, si caratterizza quale nuovo asse circolare di scorrimento.</p>				
Indicatore		descrizione	misure	
Misura gli interventi di adeguamento e progettazione del sistema infrastrutturale. La stima sia dello stato esistente che di progetto, si basa sulla misurazione degli interventi previsti nelle tavole P1.i. (elaborazione UDP)	Indicatore di stato	Km di rete infrastrutturale	~400	
	Indicatore di pressione			
	Indicatore di efficacia	Km di rete infrastrutturale previsto nel PUC in adeguamento e/o di progetto	~200	
Indicatore		descrizione	misure	
Misura il numero dei veicoli circolanti. (dati ACI)	Indicatore di stato	N. veicoli circolanti	102.352	
	Indicatore di pressione			
	Indicatore di efficacia	N. veicoli circolanti		
Indicatore		descrizione	misure	
Misura l'utilizzo della mobilità collettiva, il calcolo si basa sulla stima dei Km percorsi per abitanti utilizzando il mezzo pubblico. (2.293.361Km per 138.188 abitanti). Il valore di pressione è stimato sulla media di tale indice calcolato in diverse città. La rete della Metropolitana Leggera, in fase di realizzazione a Salerno, avrà uno sviluppo di circa 8 Km e collegherà la parte alta del centro storico con lo Stadio Arechi in un tempo di percorrenza stimato in meno di 10 minuti con un bacino di utenza di 25 mila utenti a stazione. (PGTU agg.2005)	Indicatore di stato	indice percorrenza su mezzo pubblico per abitante	16,60	
	Indicatore di pressione	valore medio	22,53	
	Indicatore di efficacia	indice percorrenza su mezzo pubblico per abitante		
Indicatore		descrizione	misure	
Misura il dimensionamento dei parcheggi.	Indicatore di stato	offerta di sosta (mq)	232.335	
	Indicatore di pressione	dotazione minima per residente	426.350	
	Indicatore di efficacia	dotazione totale offerta di sosta prevista nel PUC (mq)	584.475	

descrizione misure	il calcolo è stato effettuato misurando le aree vuote o abbandonate e riportandole al territorio comunale. la misurazione è stata basata su strumenti GIS e utilizza come base cartografica l'aerofotogrammetria numerica volo 2003 in scala 1:2000, e come base della conoscenza gli studi specialistici e le analisi dello stato di fatto predisposti per il PUC. Le analisi relative agli abitanti sono basati anche sui censimenti generali delle popolazione e delle abitazioni ISTAT 1991 e 2001.
--------------------	---

ALL.I PUNTO G) MISURE PREVISTE PER IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE NEL MODO PIÙ COMPLETO POSSIBILE GLI EVENTUALI EFFETTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA.

Ogni singola azione del PUC può determinare effetti sia negativi che positivi sull'ambiente, razionalizzare il sistema viabilistico ad esempio se da un lato compensa le problematiche relative all'inquinamento atmosferico attraverso l'adeguamento delle strade esistenti al traffico veicolare previsto o attraverso la costruzione di nuovi tratti stradali, dall'altro può determinare un peggioramento della qualità del paesaggio. Il PUC prevede di ridurre e compensare tali effetti negativi necessariamente indotti dalle azioni antropiche attraverso due tipologie di intervento la prima è di tipo progettuale la seconda è di tipo normativo.

Di seguito sono analizzati gli effetti negativi più significativi riscontrati:

- aumento dell'inquinamento atmosferico indotto dalla dimensionamento demografico previsto nel PUC. Tale effetto è mitigato dalle seguenti azioni :
 - il potenziamento del servizio di trasporto pubblico (metropolitana)
 - la razionalizzazione del sistema viario con circa 100 Km di strade previste in adeguamento e altrettante in nuova costruzione,
 - aumento dell'offerta di servizi pubblici . il PUC oltre al recupero del pregresso prefigura un valore di 27,5 mq/Ab di standard laddove il minimo di legge ne richiede 20 mq/ab
 - aumento dell'offerta di servizi commerciali previsti non solo per le nuove aree di trasformazione ma anche per le aree esistenti come ad esempio nelle zone E1.
- peggioramento del paesaggio naturale determinati dalla pianificazione di nuove strade in ambito collinare. tale effetto è compensato dalle seguenti azioni
 - potenziamento e riqualificazione del sistema dei parchi
 - razionalizzazione della rete stradale attraverso l'adeguamento di tracciati esistenti. Nel caso del “collegamento anulare” delle frazioni alte, ad esempio, la scelta progettuale recupera, per buona parte, il dismesso tracciato autostradale della SA-RC che, con opportuni inserimenti di nuovi tratti e raccordi, si caratterizza quale nuovo asse circolare di scorrimento.
 - Azioni tecnologie e metodiche di risanamento (attive e passive) previste nel redigendo RUEC
- peggioramento dello stato del litorale. L'effetto è mitigato dalle seguenti azioni:
 - Ripascimento delle spiagge
 - Piano di Recupero della fascia costiera.
- Aumento livelli di pressione sonora. L'effetto è mitigato dalle seguenti azioni:
 - il potenziamento del servizio di trasporto pubblico (metropolitana)
 - la razionalizzazione del sistema viario con circa 100 Km di strade previste in adeguamento e altrettante in nuova costruzione,
 - aumento dell'offerta di servizi pubblici . il PUC oltre al recupero del pregresso prefigura un valore di 27,5 mq/Ab di standard laddove il minimo di legge ne richiede 20 mq/ab
 - aumento dell'offerta di servizi commerciali previsti non solo per le nuove aree di trasformazione ma anche per le aree esistenti come ad esempio nelle zone E1.
 - Azioni tecnologie e metodiche di risanamento (attive e passive) previste nel regolamento di attuazione del PZA cc. N.51/02) e nel redigendo RUEC
 - Monitoraggio acustico del territorio ed eventuali Piani di risanamento acustico e aggiornamento PZA.
- aumento del consumo energetico. L'effetto è mitigato dalle seguenti azioni:
 - Azioni tecnologie e metodiche di risanamento (attive e passive) previste nel redigendo RUEC.

In particolare, in riferimento alla tematica d'interesse, la tutela dell'ambiente trova particolare spazio nelle Norme di attuazione, che annoverano al riguardo, specifiche prescrizioni che regolano la modalità di esecuzione di opere al fine di ridurre e/o compensare eventuali effetti negativi sull'ambiente.

ALL. I PUNTO H) SINTESI DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE E UNA DESCRIZIONE DI COME È STATA EFFETTUATA LA VALUTAZIONE, NONCHÉ LE EVENTUALI DIFFICOLTÀ INCONTRATE (AD ESEMPIO CARENZE TECNICHE O MANCANZA DI KNOW-HOW) NELLA RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI RICHIESTE.

Come già evidenziato nelle premesse l'iter seguito nella redazione del PUC è di tipo particolare. Infatti la progettazione dal particolare al generale, dalle AAPU al PUC è stata affiancata nel corso degli anni da molteplici studi specialistici e da un'analisi puntuale della situazione di fatto esistente nel territorio comunale. Tutte le scelte progettuali sono quindi state ponderate sulla base di ben precisi indirizzi emergenti come descritto nell'elaborato R1 relazione Illustrativa e di seguito sintetizzato

La comprensione delle dinamiche socio economiche di una città costituisce il fondamento per qualsiasi pianificazione strategica. Capire il ruolo e le potenzialità di un centro urbano, il suo mercato di riferimento, conoscere le aspirazioni e le necessità dei suoi cittadini, sono, cioè, le premesse necessarie per la definizione degli obiettivi di sviluppo e di equità sociale, di controllo dei costi economici e ambientali, di recupero della competitività e della qualità della vita.

Il dimensionamento del Piano Urbanistico Comunale e la definizione delle scelte in esso prefigurate sono basate sugli studi indicati nei paragrafi seguenti.

Sistema socio-economico

Nel 1998 l'amministrazione Comunale affidò al CENSIS l'incarico di uno studio specialistico finalizzato alla individuazione dei bisogni futuri della città. Lo studio, svolto in collaborazione con la fondazione Carisal - Sichelgaita di Salerno ed il supporto dell'Ufficio di Piano, consentì anche di censire le attrezzature sociali esistenti sul territorio.

La ricerca consentì di definire, con una proiezione decennale, i possibili scenari di sviluppo e le relative trasformazioni territoriali.

La fondazione Sichelgaita nel febbraio 2000 presentò il progetto "Salerno Città Europea", sintesi di una ricerca condotta da in collaborazione con l'Ufficio di Piano.

Nella prima parte dello studio viene presentata la Matrice di Contabilità Sociale (SAM), utilizzata quale strumento di analisi delle interrelazioni esistenti tra gli attori economici della città di Salerno.

La seconda parte riguarda la valutazione dell'impatto economico complessivo degli interventi previsti nel piano sul modello di equilibrio economico generale della città analizzato precedentemente. Vengono inoltre effettuate una serie di simulazioni di progetti infrastrutturali, valutando le relative politiche economiche.

Lo strumento utilizzato per procedere all'analisi è la Matrice di Contabilità Sociale che - disaggregata per settori produttivi - viene utilizzata per l'analisi del sistema economico, con lo scopo di simulare la ricaduta degli interventi che possono essere attuati dal Comune di Salerno per il miglioramento della dotazione infrastrutturale e di servizi.

In particolare, sono state effettuate le simulazioni riguardanti gli interventi: Fronte di Mare (porto turistico e per la pesca di S.Teresa, porto Masuccio Salernitano, area ex cementificio, stazione marittima, nuovo arenile); Centro Storico (edifici mondo, parcheggi, trincerone, viabilità di accesso alla stazione metropolitana M1, galleria piazzale S. Leo); Area Litoranea (infrastrutture, palazzetto dello sport, centro fieristico, parchi tematici); Asse Nord-Sud (completamento strada lungo-Irno, parco archeologico di Fratte); Zona Orientale (infrastrutture) e abitazioni.

Stabiliti i parametri economici ed il periodo di realizzazione di ciascun intervento, si sono poi effettuate le valutazioni rivolte a verificare le ricadute economiche ed occupazionali su ciascun settore. I maggiori beneficiari finali degli investimenti sono risultati alcuni settori del terziario (soprattutto servizi al turismo, trasporti e comunicazione, credito e assicurazioni, altri servizi), che sembrano assorbire quote maggiori di produzione.

E' stato, inoltre, calcolato il valore - diretto e indotto - prodotto dalla completa realizzazione degli interventi e le entrate complessive che si prevedono a favore del Comune di Salerno. Da tali valutazioni emerge che l'intervento previsto nel Porto Masuccio Salernitano è quello con maggiore effetto moltiplicativo indotto.

La terza fase del rapporto, dal titolo "Salerno Città globale", ipotizza due scenari di possibile evoluzione della crescita della popolazione e dell'economia salernitana.

Gli scenari possibili sono stati ipotizzati per l'anno 2010, secondo proiezioni di crescita economica, sociale e demografica, sulla base degli studi svolti dalla Sichelgaita, dalla fondazione Censis, dal consorzio CSTP in collaborazione con il gruppo METIS; si è, inoltre, tenuto conto dei mutamenti urbani delle città dei paesi economicamente più industrializzati.

Il primo scenario presenta una crescita della popolazione residente pari a 180.000 abitanti. La città è caratterizzata dalla presenza di centri direzionali e di organismi di rilevanza nazionale con una economia prevalentemente legata all'industria high-tech ed al terziario avanzato. In questo caso si ha un aumento della popolazione con un allargamento delle fasce giovane ed anziana. Il reddito netto pro-capite delle famiglie, nel 2010, è pari a circa 24 milioni di lire.

Nel secondo scenario si ha una situazione più aderente a quella attuale. La popolazione resta stazionaria e diventa più anziana, l'economia resta legata ai servizi al turismo ed al commercio. Si ha un trasferimento delle attività industriali ed agricole verso i territori confinanti. In questo caso si ha un reddito maggiore, pari a 27 milioni di lire pro-capite per famiglia.

Il dimensionamento del Piano – Fabbisogni residenziali e non residenziali

Un ulteriore aspetto affrontato dal Censis riguarda la previsione di crescita ed evoluzione della città. Il rapporto è stato consegnato nel giugno 2000 ed ha il titolo "Il dimensionamento del Piano – Fabbisogni residenziali e non residenziali e proiezioni al 2009".

Di notevole importanza per la redazione del piano sono i dati relativi alla popolazione attuale ed alla stima di quella futura.

Sulla base della consistenza anagrafica rilevata dal Comune di Salerno (149.000 unità) e l'incremento, prudenziale, della popolazione mediamente presente ancorché non registrata anagraficamente (7.000 unità), la dimensione demografica attuale è stimata in circa 156.000 unità. Questo valore è stato applicato ai modelli di previsione dell'evoluzione demografica creati sulle basi di valutazioni di tipo naturale (fecondità e speranze di sopravvivenza costanti) e di tipo migratorio (nullo, basso, moderato, alto). La

popolazione così stimata al 2009 è pari a 178.700 unità nell'ipotesi di saldo migratorio moderato.

Un'ulteriore valutazione è stata fatta comparando la nostra città con analoghe realtà nazionali ed europee, al fine di verificare eventuali scompensi ed individuare i verosimili obiettivi verso cui tendere.

Dal confronto Salerno pare avvicinarsi alle altre città per quanto riguarda la presenza di strutture per la comunicazione e per la connessione, emerge come caratterizzante il Porto e la sua movimentazione. Buona è la comparazione in termini di presenze universitarie, mentre il divario appare evidente per quanto riguarda l'attuale situazione relativa alla accoglienza turistica.

Altro dato importante è la determinazione del fabbisogno residenziale.

L'attuale stato di deficit è stato calcolato considerando due aspetti diversi: la carenza (qualitativa e quantitativa) di adeguati standard ed i problemi derivanti dallo stato di coabitazione che, per mancanza di alternative, affligge numerosi nuclei familiari (miglioramento delle condizioni abitative attuali – fabbisogni pregressi).

Una seconda componente riguarda le previsioni di un credibile "ripopolamento della città", riconducibile alla crescita di reddito ed occupazione conseguente all'incentivazione di determinate attività urbane - nuove tecnologie, servizi, turismo, porto, localizzazione di residenze studentesche al centro di Salerno - (fabbisogni decennali).

Il rapporto stima, quindi, il fabbisogno residenziale attuale in 3.900 alloggi pari a 375.000 mq di solaio lordo, ed il fabbisogno residenziale decennale fra 8.700 e 12.000 alloggi pari ad una superficie lorda compresa fra 740.000 e 1.020.000 mq. In totale la domanda residenziale da considerare per il dimensionamento del piano varia da 1.115.000 mq nell'ipotesi media a 1.395.000 mq nell'ipotesi alta.

Inoltre vengono evidenziate le tipologie di reddito secondo cui si ripartisce la domanda alloggiativa, la composizione dei nuclei familiari, le modalità di acquisizione, la tipologia edilizia, i requisiti funzionali, i servizi di quartiere desiderati, la localizzazione nei quartieri salernitani.

Le previsioni dei futuri fabbisogni legati alle attività economiche per i luoghi di produzione e servizio hanno un dimensionamento intenzionale, costituiscono, cioè, un obiettivo del Piano.

Le stime si basano sulla ripartizione territoriale dei dati sull'occupazione stimati dall'Istat a livello provinciale. Si può ipotizzare una forbice intermedia di 65.000-70.000 addetti alle attività presenti attualmente a Salerno. Dalla valutazione del Censis emerge un incremento decennale di 14.000 nuovi addetti operanti nella città al 2009. Si raggiunge la conclusione che Salerno si avvia a diventare una città a standard urbani più elevati rispetto ad altre città meridionali grazie ad un accelerato intervento di riqualificazione e recupero edilizio, di infrastrutture, di sviluppo delle qualità ambientali, di maggiore apertura ai flussi turistici.

Le linee strategiche a più alta possibilità di successo riguardano:

- le attività turistiche, in quanto valorizzazione del sistema Salerno, capace di convogliare consumatori esterni ed esportare un'immagine positiva della città;
- le attività produttive d'innovazione legate alle nuove tecnologie con alto contenuto di ricerca e tecnologia;
- lo sviluppo dell'economia della logistica grazie al porto ed alla rete infrastrutturale;
- la manutenzione diffusa e la riorganizzazione urbana dove si sviluppano progetti d'intesa fra finanza ed immobiliare.

Con riferimento agli incrementi previsti dalle proiezioni economiche e gli standard di riferimento, i fabbisogni al 2009 per i settori produttivi sopra citati vengono complessivamente valutati in 860.000 mq.

In un'ulteriore relazione dell'ottobre 2000, dal titolo "Il dimensionamento del Piano – Ripartizione degli interventi di edilizia residenziale", l'esigenza di edilizia residenziale pubblica viene quantificata nel 42% del fabbisogno residenziale globale, comprendendo nell'edilizia residenziale con intervento pubblico la domanda di abitazioni in affitto a basso costo (edilizia sociale – 12%), in proprietà a basso costo (edilizia agevolata – 19%) e una quota per abitazioni in proprietà a costo moderato (edilizia convenzionata – 69%).

Le previsioni, le stime e le ipotesi di dimensionamento sviluppate dal CENSIS e consegnate nell'anno 2000, continuano ad essere poste a base del piano. L'unico dato, rispetto allo studio effettuato dal CENSIS, che ha subito variazioni, è quello relativo alla popolazione attuale, rilevato sulla base della consistenza anagrafica, che oggi è di 144.000 unità. Per la qual cosa sulla scorta della consistenza anagrafica (144.000 unità) e dell'incremento prudenziale già operato dal CENSIS (7.000 unità), la dimensione demografica attuale, è stimata in circa 151.000 unità.

Il sistema del turismo

La città di Salerno gode di alcuni fattori importanti per lo sviluppo del settore turistico. La posizione geografica, il clima, la vicinanza a importanti mete turistiche giocano un ruolo fondamentale per la ripresa economica di questo settore. Nel corso degli anni troppo spesso ci si è affidati all'improvvisazione di pochi operatori che non potevano, da soli, rilanciare un settore quasi totalmente abbandonato.

La definizione del piano diventa un'occasione unica per dinamizzare l'offerta ed i servizi turistici e mettere in moto un settore economico della città di grande importanza. Si è ritenuto fondamentale ricorrere a studi specialistici per la definizione dello scenario attuale della città e delle potenzialità turistiche future.

Gli studi redatti, quindi, sono stati la base per la verifica delle AAPU, del dimensionamento del piano e delle scelte effettuate.

La ricerca quantitativa e qualitativa dello stato di fatto è stato il primo passo per avere una base di dati su cui lavorare. Un secondo contributo è stato fornito dall'Ufficio Turismo del Comune di Salerno che ha valutato i potenziali poli di attrazione turistica dislocati sul territorio comunale.

Infine, la CER Programaciò S.L. di Barcellona si è occupata di disegnare gli scenari futuri, di suggerire gli obiettivi strategici per il rilancio dell'economia turistica a Salerno e di verificare le proposte contenute nel piano.

Lo stato dell'arte del turismo nella città di Salerno – CRS, Napoli

Lo studio affidato al CRS - Centro Ricerche e Studi ha riguardato l'analisi dell'attuale situazione della domanda e dell'offerta turistica nella città di Salerno. La ricerca, conclusa nell'agosto 1996, è stata focalizzata sulla valutazione dei flussi turistici e della struttura dell'offerta, al fine di rendere disponibili i dati e le informazioni per costruire il modello di sviluppo turistico della città.

Dallo studio della domanda turistica si evince che il turista-tipo è italiano, che visita Salerno prevalentemente per motivi di lavoro, predilige strutture ricettive alberghiere medio-alte dove soggiorna per periodi brevi (due giorni). Inoltre, dal 1990 al 1995, si è registrato un andamento fortemente negativo (-20%) delle presenze turistiche.

Completamente diverso è il profilo della presenza turistica che frequenta il resto della provincia ed in particolare la Costiera Amalfitana e quella Cilentana. Si tratta in questo caso di un turismo prevalentemente estivo interessato allo svago e al tempo libero. Un successivo paragone è quello con la realtà italiana; anche in questo caso si è rilevato come il turista salernitano si discosti dalla media nazionale (alta percentuale di stranieri che si recano nel nostro paese per trascorrere le vacanze).

In una seconda fase è stata analizzata l'offerta turistica a Salerno.

Le strutture ricettive e le risorse della città sono state classificate in tre categorie:

- Fattori d'attrazione primaria – insieme di risorse che sono determinanti nella scelta da parte di un turista di una certa destinazione (arte, cultura, mare, strutture di intrattenimento, etc.)
- Fattori d'integrazione – insieme di risorse che consentono la fruizione dei fattori di attrazione primaria (ricettività, ristorazione, trasporti, etc.)
- Fattori di supporto – insieme di risorse relative al contesto ambientale che condizionano la qualità dell'esperienza turistica (vivibilità, atmosfera del luogo, clima, etc.)

Gli stessi fattori sono poi stati confrontati con i corrispondenti valori di città di eccellenza di riferimento per i diversi modelli turistici.

L'offerta della domanda turistica, ottenuta attraverso fonti dirette (ricerche di mercato, interviste, ecc.) e derivate (analisi di settore, guide turistiche, pubblicazioni specializzate, ecc.) mostra una città che non presenta risorse capaci di attirare flussi di domanda di massa anche in considerazione dell'elevato grado di concorrenza che subisce dai poli turistici limitrofi di rilevanza internazionale (Costiera Amalfitana, zona archeologica pompeiana, le isole), tuttavia alcune sue risorse hanno delle potenzialità, se adeguatamente valorizzate, di attrarre alcuni specifici segmenti turistici.

Anche per i fattori di integrazione, Salerno mostra delle carenze strutturali sia da punto di vista qualitativo che quantitativo. Esistono delle potenzialità di sviluppo che potrebbero fare da traino sia per migliorare i fattori di attrazione primaria disponibili (area di servizio congressuale, un porto turistico per i diportisti ben attrezzato, terminal crociere) sia per qualificare Salerno come area di supporto ai poli turistici limitrofi regionali.

Le conclusioni del rapporto partono dalla considerazione dell'assenza di sviluppo di fattori di attrazione turistica, ma dal positivo giudizio del contesto regionale in cui la città è inserita. All'interno del sistema regionale Salerno può, infatti, assumere un ruolo primario.

Indagine su alcune componenti della risorsa turismo nella città di Salerno – Ufficio Turismo del Comune di Salerno

Nel Marzo 1997, l'Ufficio Turismo presentò un rapporto dal titolo "Indagine su alcune componenti della risorsa turismo nella città di Salerno", ricerca completa sui poli di attrazione turistica.

La ricognizione del patrimonio censito ha individuato numerose differenze fra i contenitori. Si è tentata, pertanto, una classificazione a secondo di determinate caratteristiche:

- *grandi strutture*: contenitori che per la complessità e la diversità di funzioni contenute non potevano rientrare in uno schema rigido di classificazione;
- *contenitori congressuali*: edifici che ospitano una o più sale ad uso congressuale;
- *spazi espositivi*: si tratta di spazi che sono adibiti a questo uso, ma che spesso sono carenti di qualunque attrezzatura a supporto dell'attività da svolgere;
- *cinematografi*: vengono segnalati tutti gli spazi adibiti a tale uso anche se dismessi da decenni;
- *teatri*: sono state inserite anche le strutture più piccole che offrono una programmazione costante;
- *strutture sportive*: si elencano tutte le strutture pubbliche anche se di modesta portata.

Viene rilevata la presenza di un grande patrimonio pubblico di quadri ed opere d'arte, all'epoca dell'indagine privi di collocazione, e vengono censiti gli eventi culturali e turistici (mostre, fiere, spettacoli, manifestazioni civili e religiose) che sembrano possedere un potere attrattivo.

Un ultimo capitolo è dedicato agli enti pubblici e privati di riferimento per il settore turistico che svolgono un'azione essenziale per la promozione turistica.

Nell'ambito di questo studio sono state redatte delle schede che catalogano ogni elemento indicando la tipologia degli eventi, la frequenza della manifestazioni, la loro importanza, il numero di visitatori e delle brevi osservazioni che tendono a dare un giudizio sul funzionamento delle strutture.

Piano strategico per lo sviluppo turistico della città di Salerno – CER progamaciò S. L., Barcellona

Un ultimo studio è stato necessario per definire un Piano Strategico per lo Sviluppo Turistico della città di Salerno. Il rapporto, consegnato nell'aprile 1997, è suddiviso in tre fasi principali.

Fase 1: Raccolta delle informazioni e analisi della situazione attuale del turismo a Salerno;

Fase 2: Definizione delle linee strategiche;

Fase 3: Adeguamento delle linee strategiche al Nuovo Piano Regolatore e definizione del Piano Strategico per lo Sviluppo Turistico della città di Salerno.

La prima fase è stata svolta dalla società CRS di Napoli, il passo successivo è stato di sintetizzare ed analizzare i risultati della prima fase integrando questi dati con indagini sulle tendenze di mercato, incontrando vari interlocutori della pubblica amministrazione e di associazioni professionali, studiando in modo specifico i diversi prodotti turistici che Salerno è in grado di offrire.

Il documento redatto dalla CER Programaciò è suddiviso in due capitoli principali:

- Il contesto attuale
- Il Piano Strategico per lo Sviluppo Turistico della città di Salerno

Il contesto attuale

La situazione attuale, certamente non molto positiva, è ben sintetizzata dallo studio analitico svolto dalla società CRS di Napoli. Salerno può essere considerata come la capitale amministrativa e dei servizi della sua provincia, anche se le sue offerte turistiche sono poco sfruttate. Si deve, però, considerare che la città non ha mai avuto una vera e propria attività di promozione turistica.

Per definire la strategia dello sviluppo turistico di Salerno è necessario analizzare le tendenze attuali e future del Turismo a livello globale, soprattutto servendosi degli studi realizzati dall'OMT (Organizzazione Mondiale del Turismo) e di altri organismi nazionali ed internazionali.

Stando alle previsioni, nel corso delle prossime decadi, il settore turistico vivrà una forte crescita globale. Questa crescita non sarà uniforme, selezionerà le mete turistiche che sapranno armonizzare ed adattare la loro offerta alle aspettative del pubblico, con aggiornamenti costanti del prodotto e mantenendo un prezzo attraente.

Per le quattro grandi tipologie turistiche si prevedono le seguenti evoluzioni:

- Il turismo di massa di spiaggia tenderà a decrescere globalmente nelle zone tradizionali;
- il turismo di città rappresenterà la grande sacca di crescita delle prossime decadi;
- il turismo interno crescerà;
- il turismo di attrazione specifica (eventi, parchi tematici, luoghi naturali, storici o religiosi) sarà oggetto di un'espansione ancora più rilevante.

Una breve considerazione va fatta sulla maggiore attenzione alle tematiche ambientali e sul turismo più esigente che porteranno verso un'offerta strutturata e di qualità.

In questo scenario la città diventa meta idonea per un turismo di breve durata, sempre che vengano sviluppati alcuni settori e pianificato un turismo sostenibile; la città può offrire un prodotto di qualità fornendo attrazioni culturali, storiche, ludiche, ecc. .

La storia della città costituisce la base indiscutibile per lo sviluppo del turismo urbano, ma le opere d'arte e di architettura devono essere necessariamente mantenute in un contesto urbano di qualità, dove si svolgano manifestazioni occasionali e periodiche che avranno ruolo di catalizzatori di flussi turistici. Altro segmento di grande importanza è quello dei congressi e degli spostamenti turistici motivati dagli affari.

Il Piano Strategico per lo Sviluppo Turistico della città di Salerno

L'obiettivo a cui tendere è quello sviluppare una propria e specifica offerta turistica, da sviluppare in modo sostenibile e complementare con quella delle altre destinazioni turistiche prossime e concorrenti. Soltanto così Salerno potrà intercettare flussi turistici, traendo beneficio dalla sua specificità urbana e marittima e dalla sua posizione geografica, strategica tra la costiera amalfitana e la costiera cilentana.

Nello studio vengono individuati i principali prodotti turistici che la città dovrebbe offrire:

Il prodotto del tempo libero – Le attrezzature ricreative sono oggi assenti. Si suggerisce l'ipotesi della creazione di un acquario affiancato da una struttura educativa e di ricerca, situato in prossimità del mare in modo da dare la possibilità anche di organizzare delle escursioni in barca. Il divertimento notturno andrebbe migliorato attraverso la promozione del spettacoli teatrali e cinematografici e la creazione di multisala. Sarebbe opportuno creare un impianto polivalente per lo sport, la musica e le fiere in modo da dare forza alle due manifestazioni esistenti (Fosof e Studimed) e creare uno spazio idoneo per nuovi eventi. Inoltre dovrebbe essere commercializzata l'offerta gastronomica attraverso concorsi culinari, convegni, traduzioni dei menu in varie lingue, mentre si potrà puntare sui luoghi esistenti dove si svolge la vita notturna per trasmettere un'immagine viva e dinamica della città.

Il prodotto culturale e tradizionale – I monumenti storici, il parco archeologico di Fratte e i piccoli musei cittadini subiscono la concorrenza di mete importanti come Paestum e Pompei. Sarebbe opportuno mirare sulla specificità del centro storico della città creando un polo museale-monumentale concentrato che offra contemporaneamente itinerari storici, artistici, culturali e architettonici di alto livello. A tal fine si dovranno realizzare interventi sugli immobili, ampliare le collezioni dei musei, promuovere gli eventi e migliorare la segnaletica, creare un centro informazioni e di promozione del patrimonio locale, dove venga spiegata la storia e il contesto della città e le altre offerte turistiche. Andranno potenziate e pubblicizzati i festival e le manifestazioni teatrali, le sagre e le feste folcloristiche.

Il prodotto professionale – Il mercato delle riunioni e dei convegni è un settore di grande importanza, ma necessita di strutture ampie e attrezzate nel migliore dei modi. Viene sconsigliata la creazione di un centro congressi di grandi dimensioni, poiché attualmente Salerno non risponde alle esigenze del mercato delle riunioni; si suggerisce al contrario di incentivare la costruzione di nuovi alberghi che prevedano anche sale riunioni, in modo da sfruttare le potenzialità che la città già offre.

Il prodotto nautico – Potenziare l'offerta degli approdi da diporto ed attrezzare con servizi migliori queste aree dovrà essere uno degli obiettivi principali. Sarà necessario migliorare i collegamenti via mare con le altre città costiere e creare una stazione marittima per l'approdo delle navi da crociera.

Attualmente le spiagge sono poco valorizzate, ma per favorire il cambiamento di immagine della città e per favorire l'uso ludico da parte degli abitanti e dei turisti sarà necessario recuperarle e promuovere il totale disinquinamento del golfo, con l'obiettivo di ottenere la bandiera blu dell'Unione Europea.

I prodotti complementari – Includono principalmente la ricettività alberghiera, il commercio e l'accesso interno ed esterno. Per quanto riguarda la capienza alberghiera sarà necessario aumentare e diversificare i posti letto, creare nuove strutture con una architettura di qualità. Le aree commerciali di Corso Vittorio Emanuele e del Centro storico rappresentano un fattore di grande attrazione turistica; ne va, quindi, migliorata l'immagine e l'accessibilità, occorre realizzare la segnaletica e creare parcheggi sotterranei.

Un'analisi approfondita è dedicata alle strategie di gestione e promozione del turismo. La situazione salernitana è piuttosto confusa, con più operatori dipendenti da diversi enti. E' necessario creare un organismo specifico per la gestione del piano strategico, che promuova e commercializzi il prodotto. I suoi compiti principali saranno di coordinare un piano che dia impulso alla nuova immagine

di Salerno e delle sue risorse turistiche, fornendo il giusto supporto ai professionisti del settore. Si individuano l'organigramma del "Consiglio per il turismo di Salerno" e le principali risorse economiche alle quali dovrà attingere.

Un ultimo capitolo è dedicato alla strategia urbanistica e all'individuazione dei luoghi fisici dove insediare le strutture e le attrezzature previste dallo studio, scelti in modo tale da creare una positiva relazione fra i vari elementi.

Viene, infine, sottolineata la necessità di promuovere la nascita di un'architettura di qualità, sia quale complemento al patrimonio storico artistico che per veicolare la nuova immagine della città. Un importante patrimonio di architettura contemporanea può, infatti, catalizzare nuovi flussi turistici.

Il sistema idrogeologico e meteomarinario

Le indagini di carattere idrogeologico e sismico costituiscono, oltre che un obbligo di legge, un importante presupposto della pianificazione. Quelle di carattere meteomarinario, invece, pur non essendo imposte dalla normativa che presiede alla formazione degli strumenti urbanistici, sono state effettuate in considerazione della rilevanza che si attribuisce al rapporto della città con il mare ed al conseguente ridisegno della linea di costa proposto dal PUC. Gli studi, approfonditi e scrupolosi, costituiscono un importante tassello della conoscenza del territorio salernitano.

Le indagini geologiche

A seguito di concorso pubblico, l'Amministrazione Comunale, conferì all'A.T.I. Hydrodata – Lombardi – Cestari, l'incarico per l'elaborazione degli studi tematici finalizzati alla redazione del PRG nonché alla definizione del rischio idrogeologico. Gli studi furono effettuati sulla base del Capitolato Speciale d'Appalto e nel rispetto delle direttive di cui:

- alla legge regionale n. 9/83;
- all'atto di indirizzo e coordinamento D.P.C.M. 29 settembre '98;
- al Piano straordinario adottato dall'Autorità di Bacino Dx Sele ed approvato con delibera di G.R. n. 425/00.

Stante la complessità della materia e le numerose implicazioni, le attività dell'A.T.I. aggiudicataria furono seguite e monitorate, oltre che dal dott. Rosario Lambiase (geologo, funzionario del Comune), anche dai proff. dott. Paolo Budetta (geologo) e ing. Giovanbattista Fenelli (geotecnico), entrambi dell'Università degli Studi di Napoli.

Adeguamento alla nuova classificazione della Carta della Microzonazione Sismica del territorio comunale.

Le indagini meteomarine

La fascia costiera di Salerno presenta due strutture portuali - una commerciale, l'altra di tipo turistico - separate da un bel lungomare alberato realizzato nell'immediato dopoguerra. Ad est del fiume Irno e fino al confine comunale costituito dal fiume Picentino il litorale presenta una lunga spiaggia, attualmente in forte erosione, con la presenza di un discreto numero di stabilimenti balneari.

Il porto commerciale, situato ai confini con il comune di Vietri in posizione sicuramente incongrua, presenta una utilizzazione di tipo misto. Alle attività propriamente mercantili, in costante trend di crescita, si accompagnano, infatti, quelle riconducibili al diporto nautico con la presenza di pontili galleggianti, club nautici, ristoranti, ecc.

Il porto turistico Masuccio Salernitano - nato come approdo peschereccio - ospita circa 400-450 imbarcazioni di stazza modesta, ma non è in grado di fornire un riparo sicuro, specie nella stagione invernale.

Il PUC assume tra gli obiettivi prioritari il recupero del rapporto della città con il mare. Gli stessi progetti di AAPU, redatti anteriormente alla definizione del progetto di PUC, segnalavano l'importanza di ridefinire e riqualificare il fronte di mare, anche al fine del miglioramento dell'offerta turistica e balneare.

Gli interventi previsti nelle AAPU – e che trovano oggi conferma – riguardano:

- la razionalizzazione dell'uso del porto commerciale, con netta separazione delle funzioni commerciali da quelle turistiche, in armonia con il piano regolatore del porto, in corso di approvazione;
- la riconversione ad uso turistico del molo Manfredi e dello specchio d'acqua intercettato dal suo prolungamento;
- la realizzazione di una stazione marittima di testata per la partenza e/o lo scalo delle navi da crociera;
- la creazione di un piccolo porto turistico in area S. Teresa;
- l'ampliamento del porto Masuccio Salernitano;
- l'ampliamento ed il prolungamento della spiaggia di S. Teresa, fino al porto Masuccio Salernitano;
- la ricostituzione e la protezione dell'intero arenile salernitano, fino al confine con il comune di Pontecagnano;
- la riqualificazione degli stabilimenti balneari, anche al fine di un'estensione temporale dell'uso della spiaggia;
- la creazione di un polo cantieristico e della nautica, situato a ridosso dell'area industriale.

Alla formulazione di tali ipotesi si è pervenuti attraverso numerosi studi, indagini e approfondimenti. Preliminarmente si sono svolte, a cura dell'Ufficio, le analisi (indagine conoscitiva sulla nautica da diporto), rivolte ad acquisire piena cognizione del numero degli utenti della nautica da diporto, del tipo di imbarcazioni utilizzate, delle aspettative e dei problemi connessi. A tal fine sono stati rilevati, presso i circoli e le società di ormeggio, i nominativi di tutti gli utenti a cui è stato inviato un questionario. I dati pervenuti sono stati elaborati con metodi statistici.

Ulteriore analisi – sempre condotta dall'Ufficio di Piano – ha riguardato le concessioni demaniali in essere ed il censimento delle attività economiche esistenti sul litorale (dati acquisiti dalla Capitaneria di Porto).

La progettazione del ridisegno del fronte di mare è stata svolta secondo il seguente schema logico e temporale:

- formulazione dell'ipotesi di intervento redatta in base a criteri urbanistici;
- rilievi e studi di base;
- formulazione di soluzioni di larga massima, alternative ma compatibili con l'ipotesi del progetto iniziale e rispondenti ai criteri della progettazione idraulico-marittima;
- scelta, tra queste, della soluzione più rispondente a criteri urbanistici;
- dimensionamento di massima e verifica della soluzione prescelta.

Ogni qualvolta il processo di dimensionamento e di verifica ha richiesto significative modifiche dell'intervento, si è privilegiato l'aspetto dell'inquadramento urbanistico, prima di ogni verifica di carattere meteomarinario.

I progetti sono stati verificati avvalendosi di modelli matematici e fisici, al fine di costituire un valido presupposto per la redazione dei progetti definitivi e per evitare che modifiche rese necessarie da aspetti di compatibilità meteomarina finissero, poi, per influire negativamente sulle scelte di carattere urbanistico.

Lo studio sul comportamento del sistema marittimo-terrestre della linea di costa ha assunto un ruolo prioritario nell'elaborazione dei progetti. Esso può essere suddiviso in tre filoni di ricerca:

- rilievi batimetrici, topografici e sedimentologici;
- studi, proposta di intervento e modellazione matematica;
- studio sul modello fisico.

Rilievi batimetrici, topografici e sedimentologici

Base della progettazione architettonica ed urbanistica è stata un'attenta analisi dello stato di fatto.

Una parte di questa indagine è stata affidata alla società Nautilus che ha utilizzato una motonave polivalente da ricerca oceanografica, specificamente progettata per operare nel Mar Mediterraneo. I rilievi sono stati eseguiti nel periodo compreso fra il 5 ed il 28 Marzo 1997.

In una prima fase è stato redatto il rilievo topografico, utilizzato come base per i rilievi successivi; in seguito sono stati effettuati i prelievi dei campioni superficiali del fondo. I rilievi batimetrici hanno concluso l'acquisizione dati, trasmessi poi al centro di elaborazione Nautilus con sede in Vibo Valentia.

I rilievi hanno avuto le seguenti finalità:

- rilievi topografici: determinazione della linea di battigia e delle principali strutture artificiali (moli, scogliere frangiflutti, e stabilimenti balneari);
- rilievi batimetrici: ricostruzione dell'andamento batimetrico dalla linea di battigia sino ad una profondità di 9-12 metri;
- rilievi sedimentologici: determinazione della tessitura dei sedimenti superficiali delle zone emerse e di quelle sommerse.

Studi, proposta di intervento e modellazione matematica

All'attività di ricerca illustrata precedentemente si è affiancata la consulenza dell'ing. Franco Guiducci, in materia specificamente meteomarina. L'ing. Guiducci ha, infatti, affrontato gli aspetti connessi alla propagazione del moto ondoso a riva (con valutazione delle risultanti energetiche del moto ondoso lungo l'intero tratto di litorale), il clima del moto ondoso e degli eventi estremi a largo, l'analisi storica dell'evoluzione della linea di costa.

Sulla base di tali dati è stato possibile effettuare una prima verifica dei progetti di massima redatti per il Fronte di Mare ed apportare le prime correzioni.

Studio sul modello fisico

Per la verifica delle ipotesi progettuali ci si è avvalsi del contributo, altamente specialistico, della Società "Enel Hydro – Polo idraulico e strutturale", che ha provveduto alla realizzazione ed allo studio di modelli fisici.

Per il dimensionamento delle nuove scogliere del porto Masuccio Salernitano si è realizzato un modello fisico, di tipo bidimensionale, sottoposto a prove in canale attrezzato per la generazione del moto ondoso.

La verifica del sistema costituito dal porto di S.Teresa, dalla spiaggia e dal porto Masuccio Salernitano è stata effettuata attraverso la costruzione, in apposita vasca di 40x40 metri, di un modello tridimensionale in scala 1:60. Le sofisticate attrezzature della soc. Enel-Hydro, hanno consentito di simulare tutte le condizioni di esercizio delle strutture, verificandone sperimentalmente l'idoneità e provvedendo alle modifiche necessarie.

Si è pervenuti, così, attraverso l'ottimizzazione delle strutture, al modello definitivo che risponde appieno all'esigenza di garantire la sicurezza degli approdi, nel rispetto dell'impostazione urbanistica del progetto.

Il sistema dell'uso agricolo

Nel luglio del 1995, la Giunta Municipale conferì ai dottori agronomi Luciano Mauro e Massimo Parisi l'incarico di redigere la "Carta dell'uso agricolo del suolo e delle attività colturali in atto nelle zone non ancora urbanizzate". Il lavoro fu consegnato nel novembre 1997. Lo studio, oltre a quanto espressamente richiesto dalla legge regionale 14/82, include una parte propositiva che, sulla base delle peculiarità del territorio, propone le destinazioni agricole ritenute idonee.

Per il censimento delle colture in atto sono state utilizzate fotografie aeree i cui dati sono stati verificati con rilievi speditivi.

Lo studio ha tenuto conto delle condizioni climatiche e fitoclimatiche (dati redatti dalla Sezione Idrografica di Napoli), delle condizioni geologiche e del settore agricolo in generale.

I dati riportati (fonte Catasto e ISTAT) delineano un uso non intensivo del territorio agricolo. Le aziende, infatti, hanno dimensioni piuttosto ridotte, sono condotte quasi esclusivamente da manodopera familiare, i terreni sono destinati quasi esclusivamente a colture permanenti, il patrimonio zootecnico è pressoché interamente destinato al consumo familiare.

Ulteriori considerazioni sono ottenute dalla comparazione di più fonti: Regione Campania-AGC Sviluppo Attività Settore Primario Se.S.I.R.C.A., dalla C.C.I.A. della Provincia di Salerno, Assessorato all'agricoltura della Regione Campania.

Dal confronto di questi dati si può stimare che:

- l'agricoltura del Comune di Salerno ha una produzione vendibile di circa 13,7 miliardi (E. 7.075.459,52);
- le principali colture hanno una produzione vendibile che registra per la pianura un peso in valore di circa 5,6 miliardi (E. 2.892.159);
- il fenomeno cooperativo è ancora insufficientemente sviluppato;
- la frammentazione aziendale agricola costituisce il maggior freno al dinamismo produttivo.

Un'ultima parte dello studio contiene le proposte e gli indirizzi generali per la pianificazione nelle aree agricole; sono riportati i riferimenti normativi in ambito generale, le prescrizioni particolari per alcuni tipi di colture e le proposte normative per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito agricolo.

Lo studio è completato dalla tre carte tematiche, redatte anche in scala 1:15.000:

La carta delle colture in atto - rappresenta il rilievo delle colture presenti sul territorio aggiornato al 1996. Vengono identificati boschi, frutteti, giardini, suoli da bonificare, pascoli, cave, orti, bosco di conifere, arboricoltura da legno, ecc.;

La carta delle destinazioni agricole – suddivide il territorio in aree omogenee secondo un criterio di tipo potenziale, cioè tenendo conto principalmente delle possibili destinazioni del suolo; vengono esclusi i terreni situati a ridosso dei centri urbani che hanno perso i requisiti essenziali per poterli considerare come rientranti in zona agricola.

La carta dei vincoli - riporta i vincoli e le fasce di rispetto di carattere ambientale e paesaggistico.

Il sistema dei vincoli

Fanno parte degli elaborati del PUC le carte tematiche dei vincoli gravanti, a qualsiasi titolo, sul territorio comunale. Il "sistema dei vincoli, è particolarmente complesso in quanto molti di essi si sovrappongono e la gestione implica spesso competenze e modalità operative diverse. Con lo scopo di rendere più agevole la consultazione delle carte, i vincoli sono stati disaggregati e riportati secondo tematismi omogenei.

La tav. V1 "Fasce di Rispetto" riporta i vincoli derivanti dalla presenza sul territorio di infrastrutture (grande viabilità, ecc.) e/o di fiumi e torrenti per i quali, diverse disposizioni di legge, introducono normative di tutela.

La tav. V2, "beni culturali e ambientali" in scala 1:15.000, comprende tutti i vincoli riconducibili ai beni vincolati dal titolo I (beni culturali) e Titolo II (beni paesaggistici e ambientali) del D.Lvo 42/04. I dati relativi sono stati acquisiti dalle competenti Soprintendenze o derivano dal censimento dei beni vincolati per individuazione morfologica.

Le tav. V2.1 e V2.2, "Beni Culturali e Ambientali" relative al centro storico, in scala 1:2000, consentono una lettura più chiara degli stessi tematismi della tavola precedente.

La tav. V3, "Vincoli di Natura Idrogeologica" riguarda i vincoli idrogeologici e quelli derivanti dal Piano Stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico del Bacino DX Sele;

Le suddette cartografie si limitano ad accertare la presenza dei vincoli e/o delle condizioni che ne determinano l'esistenza; esse non hanno, pertanto, valore impositivo ma semplicemente ricognitivo.

Il sistema della mobilità

Le diseconomie che si registrano negli agglomerati urbani a causa di una cattiva gestione della mobilità sono rilevanti. Ai fenomeni di inquinamento, caratterizzati da un costante incremento delle polveri sottili, di composti organici volatili, di monossido di carbonio, ecc., si accompagnano il generale peggioramento della qualità della vita e i danni economici e relazionali derivanti da un traffico sempre più congestionato. Pertanto, si è ritenuto essenziale che le previsioni del PUC fossero fondate su un'accurata e verosimile proposta di adeguamento infrastrutturale e, soprattutto, su una buona gestione della mobilità. I risultati degli studi effettuati sono sintetizzati nei paragrafi seguenti.

Piano della mobilità - P.G.T.U.

Si ritiene che il P.G.T.U. sia uno strumento di grande importanza; per questo motivo, le tavole dello Stato di Fatto ne comprendono una sintesi. Gli obiettivi posti alla base di tale pianificazione appaiono tuttora attuali e condivisibili. Essi tendono a perseguire:

- il miglioramento della sicurezza stradale
- il miglioramento delle condizioni di circolazione
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico
- il risparmio energetico.

All'interno del piano vengono individuati gli interventi per facilitare la mobilità pedonale (adeguamento dei marciapiedi, definizione delle strade, piazze ed itinerari pedonali, definizione di zone a traffico limitato), la circolazione dei mezzi pubblici (fluidificazione di percorsi riservati, individuazione di nuove corsie e sedi riservate, individuazione di parcheggi di scambio tra i mezzi privati e pubblici) e del traffico privato (definizione dello schema generale di viabilità principale, delle aree di parcheggio, dei diversi tipi di strade).

4.1.1 Studio della mobilità e definizione delle linee strategiche - INTRA

Con delibera di G.M. n.663 del 29.4.1998 l'Amministrazione Comunale affidò alla soc. INTRA di Barcellona lo studio specialistico per la definizione della strategia di mobilità. Il rapporto venne consegnato in tre fasi successive, conseguenti alla elaborazione dei dati.

Una prima parte dello studio, consegnata nel novembre 1998, è la sintesi dei numerosi rilievi eseguiti sul posto per delineare il quadro della mobilità a Salerno.

Le tematiche delle indagini riguardano:

- i veicoli in transito;
- l'evoluzione oraria del flusso veicolare;
- la schematizzazione dei principali incroci cittadini con l'individuazione della mobilità veicolare, pedonale, pubblica e l'evoluzione oraria del flusso;
- il controllo della velocità lungo i principali assi stradali cittadini;
- i livelli di rumore, i valori massimi registrati ed il grafico di distribuzione temporale;
- l'origine e la destinazione degli spostamenti dei veicoli privati;
- l'origine e la destinazione degli spostamenti degli utenti del trasporto pubblico.

I risultati di questa prima indagine sono stati successivamente legati a considerazioni generali sulle città mediterranee e sulla conformazione del nostro territorio comunale.

Nel Novembre 1999 fu consegnato lo "studio della mobilità nella città di Salerno, elaborazione dei dati raccolti all'inizio degli anni novanta; esso contempla:

- le caratteristiche del conduttore, il tipo di veicolo, l'origine e la destinazione degli spostamenti, la frequenza dei viaggi;
- i parcheggi in rapporto agli abitanti ed ai quartieri della città.
- gli incidenti stradali, la loro distribuzione temporale e spaziale, la tipologia, i veicoli coinvolti, le strade e gli incroci di maggiore

rischio.

- i flussi di traffico in rapporto alla conformazione del territorio.

Questo secondo volume definisce lo scenario della città attuale, dei suoi problemi, delle situazioni che si sono create nel corso degli anni.

Si registra un eccessivo utilizzo del veicolo privato, in gran parte motivato dall'espansione della città in senso longitudinale e dalla strutturale carenza del trasporto pubblico. L'analisi dei flussi del traffico rileva che la mobilità viene canalizzata attraverso poche strade, relativamente strette, spesso attraversate contemporaneamente anche dalle linee di autobus urbani.

Anche la circolazione pedonale è piuttosto difficile e pericolosa a causa di barriere sul territorio: la ferrovia, il trincerone, il fiume Irno, la tangenziale e i tratti viari. Spesso i marciapiedi sono troppo stretti, altre volte è difficile l'attraversamento degli assi viari a scorrimento veloce. Il trasporto pubblico è relativamente lento e non raggiunge tutto il territorio comunale lasciando scoperte parti importanti della città. La rete di comunicazione con i comuni limitrofi non risulta adeguata, situazione che potrà essere migliorata con la creazione dell'asse della metropolitana. Tutto ciò determina la propensione all'uso indiscriminato del mezzo privato, nonostante il deficit di offerta di parcheggi.

Nel febbraio 2000 venne consegnata la terza parte dello studio che, denominata "Definizione delle linee strategiche", indica le azioni da intraprendere per una mobilità realmente sostenibile.

Obiettivo prioritario è quello di garantire la piena accessibilità pedonale all'interno della città creando una rete pedonale sicura ed efficiente, garantendo la diffusa presenza di attraversamenti pedonali, migliorando i marciapiedi esistenti e realizzandone di nuovi che abbiano adeguata larghezza e che siano pavimentati in modo omogeneo. Viene inoltre segnalata la necessità, al fine del contenimento del traffico privato, di riorganizzare il trasporto pubblico urbano, offrendo un servizio comodo e puntuale; grande importanza potrà, in proposito, assumere la linea della metropolitana che, in sede propria, assicurerà la puntualità delle corse.

La mobilità privata non è negata ma viene suggerita l'opportunità di attuare un piano di moderazione basato sulle opportunità alternative e su un'adeguata politica di disincentivazione, anche di tipo fiscale.

Lo studio indica, poi, una serie di interventi di tipo strutturale (realizzazione di nuovi assi di scorrimento, di vettori meccanici, di parcheggi intermodali) e di tipo gestionale (gerarchizzazione delle strade, segnaletica, creazione di aree a traffico limitato, ecc.).

Un ulteriore capitolo è dedicato al problema del parcheggio, nel quale vengono suggerite le politiche tariffarie, la realizzazione di parcheggi pubblici e privati interrati e la creazione di parcheggi intermodali situati strategicamente alle porte della città.

Infine si ricorda che il Consiglio Comunale con deliberazione n. 38 del 30.6.2005 ha aggiornato il piano urbano trasporti ed ha provveduto ad approvare il piano di sicurezza stradale PSSU. Rispetto al PUT il presente piano propone una diversa perimetrazione del centro abitato soprattutto per tener conto dei nuovi tratti viabilistici connessi alle aree di trasformazione già approvate dal Consiglio Comunale e di prossima realizzazione nonché di quelle proposte.

ALL.I PUNTO I) DESCRIZIONE DELLE MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO DI CUI ALL'ARTICOLO 10.

A CENTRALITÀ DELLO SPAZIO E RAFFORZAMENTO DELL'IDENTITÀ URBANA	
A.1 USO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO	1. <u>% Superficie interventi PUC in aree urbanizzate / Superficie interventi PUC</u>
A.2 INCENTIVARE LA SOSTITUZIONE EDILIZIA	2. <u>numero abitanti per Km² di area urbanizzata</u> (città compatta nuclei consolidati)
A.3 ACQUISIRE STANDARD PER LA CITTÀ COSTRUITA	3. <u>Standard PUC/Standard esistenti</u>
A.4 CENTRO STORICO CONIUGARE CONSERVAZIONE E INNOVAZIONE	4. <u>Valore medio standard PUC nelle zone di gravitazione mq/ab</u>
A.5 UGUAGLIANZA ED INCLUSIONE SOCIALE	5. <u>km rete infrastrutturale / Km rete esistente</u>
A.6 POTENZIARE IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE	6. <u>misura dell'inquinamento atmosferico</u> 7. <u>misura inquinamento acustico</u>
B TUTELA DEL PAESAGGIO	
B.1 RAFFORZARE IDENTITÀ DEI RIONI COLLINARI	8. <u>superficie aree protette</u> (parchi territoriali) in rapporto all'estensione comunale/ <u>superficie aree protette attuali</u> (parchi territoriali) in rapporto all'estensione comunale
B.2 TUTELARE LE ZONE AGRICOLE	
B.3 TUTELARE IL PATRIMONIO BOSCHIVO E FORESTALE	
B.4 RINATURALIZZARE LE SPONDE DEI FIUMI DEI TORRENTI E DEI CORSI D'ACQUA	
B.5 CARATTERIZZARE IL WATER-FRONT	
B.6 PROMUOVERE LA QUALITÀ DELL'ARCHITETTURA	
C TUTELA DEL TERRITORIO	
C.1 CONTENIMENTO DEI RISCHI IDROGEOLOGICI	9. <u>superfici aree a rischio frane</u>
C.2 CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI TERRENO EDIFICABILE	10. <u>superfici aree a rischio alluvioni</u>
C.3 CONTENIMENTO DEI FENOMENI EROSIVI DELLA COSTA	11. <u>Superfici Interventi in aree non urbanizzate/Superficie interventi PUC</u>
D SVILUPPO SOCIO ECONOMICO	
D.1 DIMENSIONAMENTO DEMOGRAFICO DEL PUC	12. <u>indice vecchiaia</u> Rapporto percentuale tra la popolazione con oltre 65 anni e la popolazione con meno di 14 anni
D.2 POLITICHE DELLA RESIDENZA	13. <u>indice ricambio</u> Rapporto percentuale tra la popolazione compresa tra 60 e 64 anni e la popolazione con età tra 15 e 19 anni
D.3 POLITICHE DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE	14. <u>popolazione residente</u>
D.6 POLITICHE TURISTICHE	15. <u>superfici nuove AREE produttive</u>
E EQUITÀ URBANISTICA	
E.1 LA PEREQUAZIONE	16.

ALL.I PUNTO J) SINTESI NON TECNICA DELLE INFORMAZIONI DI CUI ALLE LETTERE PRECEDENTI.

SINTESI NON TECNICA DELLE INFORMAZIONI DI CUI ALL'ALLEGATO I DELLA DIRETTIVA 42/2001/CE

La Legge Regionale n.16 del 22/12/04, elencando i contenuti del P.U.C., ha introdotto la necessità che gli interventi di trasformazione dallo stesso previsti, siano raccordati con le esigenze di salvaguardia delle risorse naturali, paesaggistico-ambientali, agro-silvo-pastorali e storico-culturali disponibili.

Infatti, l'art. 47 - valutazione ambientale del Piano – al punto 1 prevede che i piani territoriali di settore ed i piani urbanistici siano accompagnati dalla valutazione ambientale di cui alla **Direttiva 42/2001/CE del 27 giugno 2001**. Il successivo punto 2 dello stesso articolo precisa che “La valutazione scaturisce da un **Rapporto Ambientale** in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi dell'attuazione del piano sull'ambiente e le alternative, alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale di riferimento del piano.”

Per “rapporto ambientale”, quindi, s'intende la parte della documentazione del piano o del programma contenente le informazioni prescritte all'articolo 5 e nell'allegato I della menzionata direttiva 42/2001/CE.

Sostanzialmente, l'art.5 chiarisce che il **Rapporto Ambientale** deve individuare, descrivere e valutare gli effetti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano, mentre l'**Allegato I** riporta le informazioni da fornire a tale scopo.

Al riguardo, viene altresì riaffermato il concetto di contestualizzazione dell'analisi relativamente al tipo di strumento urbanistico, laddove si precisa (al punto 2 dello stesso articolo) che il Rapporto “comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Infatti, all'interno della pianificazione comunale, va differenziato il livello di approfondimento e di specializzazione delle analisi ambientali che, evidentemente, debbono fare riferimento a studi con specificità diverse rispetto al tipo di strumento in questione, man mano che ci si avvicina dal livello “generale” a quello “attuativo”.

Direttiva 42/2001/CE del 27 giugno 2001 - Allegato I :

Informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1

“Le informazioni da fornire ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, fatto salvo l'articolo 5, paragrafi 2 e 3, sono:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma;
- c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- f) possibili effetti significativi (1) sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;
- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;
- j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

(1) Detti effetti devono comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi. IT Gazzetta ufficiale delle Comunità europee 21.7.2001 L 197/37”.

Pertanto. Il Rapporto Ambientale (costituito dagli elaborati RA1, RA2,RA3, RA4 e dalle presenti integrazioni), in conformità a quanto precisato dalla G.R.C. -Area Gen. Coord. Ecologia, Tutela dell'ambiente,

Disinquinamento, Protezione Civile- con nota n.2005.0976134 del 25/11/05, è stato articolato secondo la struttura del descritto Allegato I della Direttiva 2001/42/CE, di cui si rassegna la seguente sintesi non tecnica.

Allegato I - a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;

All'interno di tale tematica è stata presentata un'indagine globale sulle previsioni del piano, in relazione alla situazione urbanistica di fatto ed anche alla contingente situazione territoriale di livello sovracomunale. Allo scopo sono state evidenziate le principali direttrici di sviluppo del Piano, con particolare riguardo a:

Sviluppo Residenziale

Fondamentalmente, il Piano parte dalla constatazione dell'ormai consolidata riduzione della "grande ondata espansionista" demografica che, nei decorsi anni, ha traslato verso la città imponenti masse di abitanti dai centri periferici ed, in genere, dalle campagne. Conseguentemente il Piano, più che porsi nell'obiettivo della crescita, intende perseguire il miglioramento della qualità dell'esistente: "contro l'espansione la ricostruzione. Invece di costruire fuori dalla città, costruire nella città già costruita".

Al riguardo, lo stesso definisce chiaramente il limite all'interno del quale si svilupperà "la città compatta", entro la quale includere tutte le funzioni residenziali, commerciali, di servizio, industriali – evidentemente evitando quelle inquinanti – e gli spazi liberi. Una città nella quale, secondo una equilibrata densità edilizia, si evitino gli spazi privi di contenuto, ristrutturando aree obsolete e degradate. Un esempio emblematico di tale strategia urbanistica è costituito dal progetto della Lungorino, in fase di attuazione, che assolve la precipua funzione strutturale di asse di collegamento Nord-Sud nonché quella, non meno importante, di elemento di riqualificazione di aree urbane caratterizzate da spazi vuoti disomogenei al tessuto circostante. Difatti la nuova strada si configura come un grande viale, intervallato da ampie piazze e giardini, progettati anche per valorizzare i fabbricati esistenti e quale complementare elemento per quelli futuri. Ovviamente, alla crescita ed al rinnovamento edilizio corrispondono le relative individuazioni di aree per Standards Urbanistici, che assolvono anche al fabbisogno derivante dal deficit di superfici per i predetti Standards, che grava attualmente sulla città. Al di fuori della città come sopra definita, è situata l'area collinare, definita "città diffusa" caratterizzata dai nuclei urbani delle frazioni, da zone rurali o agricole e da grandi parchi naturali. In merito, il Piano prevede il miglioramento dell'accessibilità, nonché la crescita limitata dei borghi esistenti, attribuendo tuttavia alle sole frazioni di Matierno e Cappelle caratteristiche di struttura urbana, in considerazione della loro maggiore vicinanza alla città.

L'attività produttiva – Il Turismo

Sulla base di precise analisi svolte, il Piano prevede che l'attuale sistema produttivo venga implementato da una serie di interventi finalizzati all'incremento dell'attività turistica.

La direttrice principale, cui è improntato lo sviluppo turistico, si fonda sulla individuazione di alcuni spazi specifici (ad es. P.zza e Porto di s.Teresa, Porto Masuccio salernitano, area ex cementificio, ecc.), nonché sulla realizzazione di un complementare ambiente di alta qualità. Si ribadisce quindi, anche in questa sede, l'intento fondamentale di promuovere tale attività nei suoi vari aspetti (sport, tempo libero, congressi, cultura, ecc.), valorizzando le caratteristiche naturali e storiche del territorio salernitano. In sostanza si intende utilizzare ed incentivare tre peculiarità:

- 1) la zona marittima
- 2) la città storica
- 3) il paesaggio collinare.

In relazione al primo punto, gli elementi di maggiore rilevanza sono costituiti:

- a) dall'ampliamento dei porti Masuccio Salernitano e Santa Teresa, con un totale di circa 1.650 ormeggi;
- b) dal recupero con ripascimento delle spiagge erose dall'azione del mare ovvero assorbite dalla crescita della città;
- c) dall'ampliamento della fascia pedonale costiera del lungomare, dal Porto Commerciale fino alla zona litoranea orientale, valorizzandone il disegno urbano con una successione organica di nuove piazze e giardini.

In ordine al punto a) , va rimarcato che il comune di Salerno ha sottoscritto un protocollo d'intesa con la Regione Campania e l'Autorità portuale di Salerno, finalizzato allo "sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano". In tale documento viene annoverata la realizzazione e/o il potenziamento delle seguenti attrezzature:

Porto di S. Teresa	per 560 posti barca
Porto Masuccio salernitano	per 1.050 posti barca
Porto in loc. Pastena	per 450 posti barca
Porto in loc. Litoranea Orientale	per 1.000 posti barca

Per quanto attiene i punti b) e c), a giusta ragione si è dianzi citato “il recupero delle spiagge del litorale cittadino” in quanto nel corso degli anni si è assistito al loro progressivo depauperamento.

Conseguentemente, come documentato negli studi specialistici meteomarini propedeutici al Piano, l'originaria immagine iconografica del litorale è profondamente mutata, e le caratteristiche spiagge cittadine risultano ridotte a fasce di limitatissima profondità, inadeguate alla balneazione. Peraltro, la necessità di interventi di ripascimento delle spiagge è, allo stato, oggetto di iniziative già intraprese dall'Ente Provincia, riguardanti oltre che il territorio comunale di Salerno, anche diversi Comuni limitrofi.

Pertanto, il ridisegno della fascia costiera, e le complementari modificazioni previste dal P.U.C. costituiscono gli interventi indispensabili sui quali basare la futura “città turistica”.

Nell'ambito del rinnovamento urbanistico cittadino, il recupero della città storica – di cui al precedente punto 2) - svolge un ruolo fondamentale, costituendo essa la radice storico-culturale oltre che l'impianto morfologicamente generatore dell'attuale assetto urbanistico.

Il Piano, in coerente prosecuzione delle iniziative fin qui già intraprese dall'Amministrazione con il Concorso internazionale di idee “Edifici mondo” bandito nell'anno 1998, avente per oggetto il recupero dei principali obsoleti complessi edilizi ricadenti nella parte Nord, e con la riqualificazione di monumenti, strade, piazze, giardini già significativamente avviata con il Programma Urban, non si limita a proporre il recupero dell'esistente, ma intende pervenire ad un profondo miglioramento delle condizioni di vivibilità, senza tuttavia snaturarne gli aspetti caratteristici.

Per quanto attiene, infine, il paesaggio collinare, il Piano mira a conservare e ad incentivare la coltivazione, nelle aree a specifico valore agricolo, nonché a migliorare l'accessibilità alle frazioni, privilegiando l'adeguamento delle viabilità esistenti e senza intaccare, con i nuovi tracciati, l'omogeneità di nuclei abitati consolidatisi nel tempo. Tuttavia, per incrementare l'attrazione turistica di tali aree, viene anche contemplata la possibilità di realizzare aree attrezzate per il gioco, lo sport e la ristorazione complementari agli insediamenti, ma senza pregiudicare l'integrità paesaggistica del contesto.

Le indicazioni su riportate, limitatamente al campo d'interesse del rapporto ambientale, costituiscono una esplicitazione concettuale delle principali direttrici sulle quali si articola il Piano. Tuttavia, al fine di completare tale illustrazione con una chiara descrizione, dal punto di vista strettamente morfologico, della prevista, complessiva trasformazione urbana del territorio, è necessario richiamare, concettualmente, quanto riportato negli artt. 5.4 e 5.5 della Relazione Illustrativa:

Il PUC. offre uno schema strutturale della forma globale di tutta la città, sufficiente per indicare i criteri per l'applicazione particolare.

La struttura formale proposta per Salerno è composta dalle linee e dai "fari di irradiazione" rappresentati graficamente nelle Tavole I2 “Sintesi del Piano” e P4 “Disegno urbano di indirizzo”, sintetizzate di seguito:

- 1 Un sistema lineare, vertebrato dai successivi tratti del Lungomare e strutturato come una continuità dello spazio pubblico, che raggiunga tutti i quartieri del Comune, dal Porto Commerciale fino al fiume Fuorni, costituente l'asse marittimo.
- 2 Due grandi piazze di nuova costruzione che segneranno le estremità del Lungomare, le principali porte d'entrata alla città: la piazza porticata di Santa Teresa adiacente al Porto Commerciale e la piazza-giardino nell'estremità orientale.
- 3 Una serie di strade, piazze e giardini, adiacenti o prossimi al lungomare ed al suo prolungamento visuale, che, ne rendano sempre percepibile la presenza.
- 4 L'allargamento del Lungomare verso il mare con impianti che vi si collegano direttamente. Due installazioni portuali a carattere turistico (Santa Teresa e Masuccio Salernitano) che si integreranno anche alla vita urbana poiché in entrambe verranno impiantate aree ricreative, commerciali e di ristorazione con spazi per eventi popolari. Una continuità lungo tutto il comune di spiagge ricostruite e protette per evitarne il degrado.
- 5 Un nuovo quartiere nell'estremità orientale dell'asse del Lungomare, che assorbe buona parte della crescita demografica prevista e che agisce come cerniera tra la zona sportiva, costituita dal campo di calcio, il Palazzetto dello Sport, diversi edifici culturali e ricreativi e quella industriale, ai cui margini termina il boulevard in una grande piazza che simbolicamente rappresenta la “porta est” della città.
- 6 La grande massa della città consolidata “appoggiata” sulla ristrutturazione della zona marittima, di cui segue la stessa direttrice lineare, avente come punto nodale il centro storico, caratterizzato dal riutilizzo dei grandi edifici monumentali, attualmente isolati e degradati. In questo continuum urbano si prevede un ricco sistema di parchi (in parte già attuati), situati strategicamente, che definiscono un importante itinerario del verde.
- 7 La Lungo Irno, perpendicolare al Lungomare, la cui realizzazione è in corso: un grande viale, con sezione generosa, che risolverà la circolazione Nord-Sud, senza creare la barriera che la presenza

delle automobili solitamente determina.

- 8 Il gran paesaggio collinare, di cui viene previsto il miglioramento dell'accessibilità preservando il valore paesaggistico dei piccoli nuclei residenziali isolati e delle aree agricole e boscate, arricchito da sei grandi parchi naturali: Castello, Montestella, Giovi Montena, delle Torri e dai parchi fluviali del Grancano e del Fuorni.
- 9 Una ristrutturazione del sistema di circolazione di base e delle derivazioni locali, come conseguenza della riorganizzazione della mobilità, più dettagliatamente descritta nei precedenti punti del presente elaborato integrativo.

I descritti contenuti del Piano sono stati, poi, sintetizzati e schematizzati in un elenco degli **obiettivi** che si intende perseguire e delle **azioni** con cui si ritiene di raggiungere i traguardi prefigurati. In tal modo è stato possibile evidenziare le interrelazioni esistenti tra i predetti obiettivi e le azioni occorrenti per il loro conseguimento.

Per quanto attiene il **rapporto con altri pertinenti piani o programmi**, sono stati riportati i piani e/o programmi sovracomunali approvati e vigenti, accordi di programma, protocolli d'intesa stipulati e/o progetti relativi ad opere pubbliche di interesse locale e sovracomunale, con i quali il PUC interagisce.

Allegato I - b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma;

Il Piano si è dotato di una approfondita serie di analisi e di studi specialistici miranti, propedeuticamente all'attuazione delle proposte, alla completa conoscenza del territorio comunale. Gli stessi sono analiticamente indicati nella "relazione" sullo stato di fatto dalla quale, nell'elaborato RA1, sono state estrapolate le parti che più specificamente riguardano l'analisi del contesto esistente. Quando si parla di "contesto esistente", si intende riferirsi oltre che alla mera descrizione morfologica del territorio, all'inquadramento normativo derivante dalla presenza dei vincoli ambientali - che sono stati evidenziati con le loro conseguenze sul sistema locale – nonché alle condizioni territoriali e socio economiche esistenti: Conseguentemente, è stata fornita una descrizione della struttura fisica del territorio comunale, che si riporta sinteticamente.

Il predetto territorio si estende per una superficie di 5.914 ettari, ed è composto per un terzo da pianura e per due terzi da colline e montagne, con altitudine compresa tra lo zero del livello del mare e quota 951 del Monte Stella.

Lo stesso è caratterizzato da una catena collinare solcata dalla valle del fiume Irno dove corrono i principali collegamenti fra Salerno e d Avellino.

Proprio alle pendici del Monte Bonadies, l'ultimo colle di questa catena verso il mare, lì dove sorge il Castello di Arechi, si è sviluppato il nucleo più antico della città. Lo stesso monte ha bloccato il potenziale sviluppo della città verso la costiera amalfitana, determinando uno sviluppo edilizio disteso ad arco lungo il litorale sud.

I primi stabilimenti industriali si insediarono nelle vicinanze del fiume l'irno e, nel corso degli anni, si sono estesi verso Brignano e, soprattutto, lungo la valle del Grancano, Ai piedi del Monte Stella, nelle vicinanze di corsi d'acqua che scendono nella valle, sono sorti molteplici nuclei rurali (Matierno, Case Roma, Ogliara, Casa di Giacomo, Rufoli) e l'autostrada Salerno - Reggio Calabria che solca il territorio.

Un altro corpo collinare ha andamento a "C" ed è delimitato verso nord dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria, a sud dalla tangenziale e dalla costa, ad est dal fiume Fuorni ed a Ovest dall'irno. E' formato da diverse unità morfologiche fra le quali è possibile distinguere il Masso della Signora. Un secondo organismo forma un arco dove sono situati i piccoli nuclei collinari di Casa Manzo, Giovi Bottiglieri, Giovi Piegolelle, Giovi S. Bartolomeo, Case D'Amato, Case De Rosa. Una diramazione si stacca da questo arco con andamento perpendicolare alla linea di costa e scende verso la città, delimitato dai corsi d'acqua Mercatello e Mariconda; altri nuclei rurali sono situati nei punti più panoramici ed accessibili.

Per quanto riguarda il **contesto socio-economico**, il nuovo Piano ha riservato interesse particolare a questa tematica fin dalla prima fase di studio, proprio perché ritenuta propedeutica fondamentali scelte di carattere urbanistico, che si andavano profilando. Al riguardo, nel citato elaborato RA1, sono stati riportati stralci dello studio condotto dal CENSIS sullo stato attuale delle attrezzature sociali e di una relazione sui bisogni futuri della città, svolta in collaborazione con la fondazione Carisal- Sichelgaita di Salerno ed il supporto dell'Ufficio di Piano, di cui si tratterà più ampiamente al succ. punto h) dell'Allegato I.

Per quanto attiene, più particolarmente, **l'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano**, Il PUC può essere visto come un atto fondamentale della strategia urbanistica delineata dal Documento Programmatico sin dal 1994. L'approvazione da parte del Consiglio Comunale nell'aprile 1995; ha dato inizio all'attività di trasformazione urbana che è tuttora in corso. Si è ipotizzato, cioè, una "doppia

velocità, un percorso che ha consentito di promuovere la riqualificazione della città in parallelo all'attività di pianificazione, invertendo il tradizionale processo di pianificazione. Sono stati infatti redatti i progetti di numerosi ambiti urbani (Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica – AAPU) la cui definizione, anzi, è stata considerata propedeutica rispetto alle scelte di carattere più generale.

Tale visione strategica ha consentito di realizzare interventi anticipatori del PRG-PUC.

Lo stato attuale dell'ambiente, pertanto, riflette già le citate azioni anticipatorie del PUC. Pertanto, non sempre risulta valutabile la probabile evoluzione senza l'attuazione del piano.

In ogni caso, come già riferito, la compiuta conoscenza del sistema ambientale è stata raggiunta attraverso numerosi studi di base e di settore che hanno consentito di delineare gli scenari di intervento. A partire dai risultati in essi contenuti, e dai trend evolutivi indicati dai successivi censimenti Istat è stato possibile dipingere la situazione di fatto e, laddove disponibili, i trend evolutivi.

In particolare le componenti ambientali più significative analizzate sono le seguenti:

- **Popolazione**

La popolazione residente all'ultimo censimento (dati definitivi) risulta essere di 138.995 unità con una diminuzione di 10.744 abitanti pari al -7,2%, decremento che risulta superiore alla media provinciale attestata su un dato di sostanziale parità (+0,7%). Per effetto della diminuzione di popolazione si assiste anche ad una diminuzione della densità abitativa - che al 1991 era di 2.515 abitanti per Km² - ma che risulta sempre di molto superiore a quella provinciale pari a 218,3 abitanti per Km².

Il numero di famiglie al 2001 (dati provvisori) risulta essere 48.397 con un numero medio di componenti pari a 2,96 unità, in linea con il dato provinciale (2,98). Le abitazioni occupate, sempre secondo i dati provvisori ISTAT 2001, sono 48.208 con un sostanziale pareggio rispetto al dato delle famiglie.

- **Linea di costa**

Al fine di individuare la tendenza del litorale nel tempo e di individuare i tratti caratterizzati da comportamenti omogenei, è stato rappresentata la variazione della linea di costa nell'arco di tempo trascorso dal 1957 al 1995

Sulla base dell'analisi condotta è possibile suddividere il litorale in tre tratti: il primo, compreso tra la foce del Fiume Irno e l'approdo, caratterizzato da variazioni molto modeste ed anche di segno opposto; il secondo, esteso dall'approdo verso Sud-Est per circa 4 Km, caratterizzato da un arretramento omogeneo salvo locali avanzamenti dovuti da opere di protezione; il terzo, esteso per 1.6 Km a Nord-Ovest della foce del Fiume Picentino, caratterizzato da variazioni molto modeste con un avanzamento in corrispondenza della foce ed un arretramento crescente verso Nord-Ovest.

- **Uso del territorio agricolo e aziende agricole**

Gli studi sull'uso del suolo delineano un uso non intensivo del territorio agricolo. Le aziende, infatti, hanno dimensioni piuttosto ridotte, sono condotte quasi esclusivamente da manodopera familiare, i terreni sono destinati quasi esclusivamente a colture permanenti, il patrimonio zootecnico è pressoché interamente destinato al consumo familiare.

- **Il sistema della mobilità**

Complessivamente nella città di Salerno il modello ha stimato 48.065 spostamenti interni su tutti i modi nell'ora di punta 8.00-9.00, di cui il 40% sono risultati eseguiti a piedi.

La ripartizione modale degli spostamenti motorizzati è risultata a netto vantaggio del mezzo privato (6% motocicli e 73% autovettura) con una aliquota residua del 21% su mezzo pubblico.

Questa configurazione della mobilità interna è diretta conseguenza della scarsa affidabilità dell'attuale sistema di trasporto pubblico urbano che induce l'utenza che intende spostarsi a preferire il mezzo privato se non addirittura la soluzione a piedi.

Allegato I - c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

Per quanto attiene questa tematica, nell'elaborato RA1 - e relative integrazioni - vengono indicate le caratteristiche ambientali delle aree significativamente interessate dalle trasformazioni previste dal PUC.

Tanto con particolare riguardo ai vincoli ambientali esistenti sul territorio, alle zone boscate tutelate, agli immobili di particolare rilevanza sottoposti a tutela (elab. RA_3), alle aree che presentano caratteri di maggiore rischio o pericolosità idrogeologica (elab. RA_4) ed alla loro caratterizzazione acustica.

Allegato I - d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;

Per completare la lettura dell'attuale stato ambientale, l'elaborato RA_2 - Le previsioni del PUC e i fattori di criticità ambientale - fornisce informazioni sui caratteri del tessuto edilizio e sui fattori di criticità ambientale, cioè sugli elementi che possono essere considerati di interferenza e "disturbo" per il tessuto edilizio e le condizioni di vita circostanti, anche in relazione alle trasformazioni previste nel PUC.

Con questo criterio sono state individuate: ferrovie, autostrade, tangenziale, elettrodotti, cimiteri, impianti di depurazione. Inoltre sono state localizzate le cave ed i presidi militari in genere.

Relativamente ai siti di cava, il PUC ne prevede il recupero paesistico ed ambientale attraverso specifico piano attuativo, in coerenza con l'atto n. 1412 del 21.10.04, con il quale la Giunta Municipale ha formulato le osservazioni al Piano Regionale delle Attività Estrattive, dichiarando, nel contempo, l'impraticabilità delle nuove aree di sviluppo delle attività estrattive così come individuate per il territorio di Salerno, dalla menzionata Giunta Regionale. Nel citato elaborato RA1, vengono altresì fornite ulteriori specificazioni, di carattere descrittivo, in merito a particolari problematiche ambientali interessanti le aree di trasformazione. Infine -per quanto è stato possibile desumere dalle relative disposizioni di legge-non si rileva la sussistenza, nel territorio comunale, di zone di tutela di interesse comunitario designate ai sensi delle direttive 79/409 e 92/43/CEE.

Allegato I - e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;

Gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale risultano coincidere perfettamente con quelli posti alla base della redazione del PUC. Difatti, nello studio della mobilità nella città di Salerno – programmazione e adeguamento delle linee strategiche e Piano generale, affidato dalla G.M. con atto n. 663/98 alla soc. INTRA di Barcellona nell'ambito degli studi specialistici propedeutici al Piano, sono appunto contenute strategie, e puntuali riferimenti ai criteri metodologici di Agenda 21 e della Carta di Aalborg. Com'è noto, entrambi i documenti mirano al conseguimento di un equilibrio "sostenibile" fra popolazione, consumo e capacità di sopportazione della Terra.

Peraltro nel PUC, il descritto concetto di sostenibilità non risulta finalizzato unicamente alla riprogrammazione della mobilità anzi, ricorre costantemente in tutte le scelte urbanistiche adottate, in relazione alle particolarità proprie della città di Salerno.

Infatti, giova rimarcare che i "Principali obiettivi di Piano" già elencati nelle presenti integrazioni (cui si rimanda per la puntuale descrizione) sono, per la quasi totalità, riconducibili ai principi di sostenibilità ambientale di cui alle menzionate iniziative internazionali Agenda 21 e Carta di Aalborg.

Tanto viene altresì riaffermato nella parte finale della Relazione Illustrativa del PUC, in cui si sostiene che ogni trasformazione urbana proposta possa essere realizzata senza perdere il suo carattere radicale, ma senza ridurre l'importanza dei caratteri e degli elementi fisici e spirituali della Salerno storica. La sostenibilità, intesa in questi termini, postula i seguenti obiettivi: istituzione di una linea di frontiera tra la città consolidata e la città diffusa evitando così un maggior consumo di territorio vergine; il mantenimento della zona collinare con le sue attuali caratteristiche paesaggistiche, senza maggior urbanizzazione, frenandone il progressivo degrado; lo sforzo di riciclaggio che consiste nell'utilizzo di settori urbani obsoleti per impiantare la crescita della città; il recupero delle spiagge e dell'insieme della zona marittima."

Allegato I - f) possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;

Ciascuna azione finalizzata al perseguimento degli obiettivi di piano può determinare una pressione sulle differenti componenti ambientali così come elencate (acqua, suolo...).

Pertanto, la valutazione degli effetti è stata misurata sulla base di indicatori.

Questi indicatori sono stati classificati, secondo la tendenza generale a livello internazionale, in base allo schema Pressione Stato Risposta (PSR), che si basa sul concetto di causa/effetto e prevede lo sviluppo di una serie di indicatori ambientali suddivisi in:

- indicatori di pressione ambientale: le diverse attività umane che costituiscono fonti di pressione sui vari comparti ambientali;
- indicatori di stato: misurano la qualità dell'ambiente attuale e le sue alterazioni;
- indicatori di efficacia: si riferiscono alle misure prese dalla società per migliorare lo stato dell'ambiente.

Per ogni indicatore è stata riportata, poi, la fonte e la metodologia seguita per la misurazione.

La valutazione degli effetti è stata sinteticamente rappresentata in una tabella, laddove le azioni di piano definite determinano un impatto sulle diverse componenti ambientali, classificato come significativo (S) o trascurabile (T).

Gli indicatori selezionati forniscono una misura diretta o indiretta delle azioni di piano sull'ambiente. In particolare il Piano tende ad individuare le superfici oggetto di interventi nell'area urbanizzata (84,98% degli interventi in area urbanizzata) al fine di ridurre il degrado urbano e contenere il consumo del terreno (15,02% degli interventi in area non urbanizzata). Prevede l'aumento della densità abitativa nella città compatta (fino

a 31,26 ab/ha) e una dotazione di standard totali (locali +general) che arriva fino a 49,97 mq/ab con una distribuzione territoriale omogenea (Valore medio standard locali nelle zone di gravitazione mq/ab pari a 26,72). Le superfici delle aree protette(parchi territoriali) in rapporto all'estensione comunale passano da 2,36% al 5,94%. Il decongestionamento del traffico, il miglioramento della qualità dell'aria, la maggiore accessibilità ai servizi è misurato sulla base degli interventi infrastrutturali pianificati (circa 100 Km di nuove strade e altrettanti in adeguamento). e del potenziamento del sistema di trasporto pubblico principalmente conseguito attraverso la rete della Metropolitana Leggera (ha uno sviluppo di circa 8 Km e collegherà la parte alta del centro storico con lo Stadio Arechi in un tempo di percorrenza stimato in meno di 10 minuti con un bacino di utenza di 25 mila utenti a stazione.

Allegato I - g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;

Ogni singola azione del PUC può determinare effetti sia negativi che positivi sull'ambiente.

Razionalizzare il sistema viabilistico, ad esempio, se da un lato compensa le problematiche relative all'inquinamento atmosferico attraverso l'adeguamento delle strade esistenti al traffico veicolare previsto, o attraverso la costruzione di nuovi tratti stradali, dall'altro può determinare un peggioramento della qualità del paesaggio.

Il PUC prevede di ridurre e compensare tali effetti negativi, necessariamente indotti dalle azioni antropiche, attraverso due tipologie di intervento: la prima di tipo progettuale e la seconda di tipo normativo.

Di seguito sono analizzati gli effetti negativi più significativi riscontrati:

- Aumento dell'inquinamento atmosferico indotto dalla dimensionamento demografico previsto nel PUC. Tale effetto è mitigato dalle seguenti azioni :
 - il potenziamento del servizio di trasporto pubblico (metropolitana)
 - la razionalizzazione del sistema viario con circa 100 Km di strade previste in adeguamento e altrettante in nuova costruzione,
 - aumento dell'offerta di servizi pubblici . il PUC oltre al recupero del pregresso prefigura un valore di 27,5 mq/Ab di standard laddove il minimo di legge ne richiede 20 mq/ab
 - aumento dell'offerta di servizi commerciali previsti non solo per le nuove aree di trasformazione ma anche per le aree esistenti come ad esempio nelle zone E1.
- Peggioramento del paesaggio naturale determinato dalla pianificazione di nuove strade in ambito collinare. Tale effetto è compensato dalle seguenti azioni:
 - potenziamento e riqualificazione del sistema dei parchi
 - razionalizzazione della rete stradale attraverso l'adeguamento di tracciati esistenti. Nel caso del "collegamento anulare" delle frazioni alte, ad esempio, la scelta progettuale recupera, per buona parte, il dismesso tracciato autostradale della SA-RC che, con opportuni inserimenti di nuovi tratti e raccordi, si caratterizza quale nuovo asse circolare di scorrimento;
 - Azioni tecnologie e metodiche di risanamento (attive e passive) previste nel redigendo RUEC
- Peggioramento dello stato del litorale. Tale effetto è mitigato dalle seguenti azioni:
 - Ripascimento delle spiagge
 - Piano di Recupero della fascia costiera
- aumento del consumo energetico
Tale effetto è mitigato dalle seguenti azioni:
 - Azioni tecnologie e metodiche di risanamento (attive e passive) previste nel redigendo RUEC.

In particolare, in riferimento alla tematica d'interesse, la tutela dell'ambiente trova particolare spazio nelle Norme di attuazione, che annoverano al riguardo, specifiche prescrizioni che regolano la modalità di esecuzione di opere al fine di ridurre e/o compensare eventuali effetti negativi sull'ambiente .

Allegato I - h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;

Come già evidenziato in precedenza, l'iter seguito nella redazione del PUC è di tipo particolare. Infatti la progettazione dal particolare al generale, dalle AAPU al PUC è stata affiancata nel corso degli anni da molteplici studi specialistici e da un'analisi puntuale della situazione di fatto esistente nel territorio comunale. Tutte le scelte progettuali sono quindi state ponderate sulla base di ben precisi indirizzi, emergenti come descritto nell'elaborato R1 relazione Illustrativa e di seguito sintetizzato

In definitiva, il dimensionamento del Piano Urbanistico Comunale e la definizione delle scelte in esso prefigurate sono basati sugli studi indicati di seguito.

Sistema socio-economico

Lo studio specialistico finalizzato alla individuazione dei bisogni futuri della città, affidato dall'Amm. Comunale nel 1998 al CENSIS, e svolto in collaborazione con la fondazione Carisal - Sichelgaita di Salerno ed il supporto dell'Ufficio di Piano, consentì anche di censire le attrezzature sociali esistenti sul territorio.

La ricerca permise di definire, con una proiezione decennale, i possibili scenari di sviluppo e le relative trasformazioni territoriali.

La fondazione Sichelgaita nel febbraio 2000 presentò il progetto "Salerno Città Europea", sintesi di una ricerca condotta in collaborazione con l'Ufficio di Piano, mirante alla valutazione dell'impatto economico complessivo degli interventi previsti nel piano sul modello di equilibrio economico generale della città. In essa vengono inoltre effettuate una serie di simulazioni di progetti infrastrutturali, valutando le relative politiche economiche.

La terza fase del rapporto, dal titolo "Salerno Città globale", ipotizza due scenari di possibile evoluzione della crescita della popolazione e dell'economia salernitana.

Gli scenari possibili sono stati ipotizzati per l'anno 2010, secondo proiezioni di crescita economica, sociale e demografica, sulla base degli studi svolti dalla Sichelgaita, dalla fondazione Censis, dal consorzio CSTP in collaborazione con il gruppo METIS. Si è, inoltre, tenuto conto dei mutamenti urbani delle città dei paesi economicamente più industrializzati.

Il dimensionamento del Piano – Fabbisogni residenziali e non residenziali

Un ulteriore aspetto affrontato dal Censis riguarda la previsione di crescita ed evoluzione della città. Il rapporto è stato consegnato nel giugno 2000 ed ha il titolo "Il dimensionamento del Piano – Fabbisogni residenziali e non residenziali e proiezioni al 2009".

Sulla base della consistenza anagrafica rilevata dal Comune di Salerno (149.000 unità) e l'incremento, prudenziale, della popolazione mediamente presente ancorché non registrata anagraficamente (7.000 unità), la dimensione demografica attuale è stimata in circa 156.000 unità. La popolazione così stimata al 2009 è pari a 178.700 unità.

Un'ulteriore valutazione è stata fatta comparando la nostra città con analoghe realtà nazionali ed europee, al fine di verificare eventuali scompensi ed individuare i verosimili obiettivi verso cui tendere.

Dal confronto, Salerno pare avvicinarsi alle altre città per quanto riguarda la presenza di strutture per la comunicazione e per la connessione. Emerge come caratterizzante il Porto e la sua movimentazione. Buona è la comparazione in termini di presenze universitarie, mentre il divario appare evidente per quanto riguarda l'attuale situazione relativa alla accoglienza turistica.

Altro dato importante è la determinazione del fabbisogno residenziale.

Il rapporto stima, quindi, il fabbisogno residenziale attuale in 3.900 alloggi pari a 375.000 mq di solaio lordo, ed il fabbisogno residenziale decennale fra 8.700 e 12.000 alloggi pari ad una superficie lorda compresa fra 740.000 e 1.020.000 mq. In totale la domanda residenziale da considerare per il dimensionamento del piano varia da 1.115.000 mq nell'ipotesi media a 1.395.000 mq nell'ipotesi alta.

Le previsioni dei futuri fabbisogni legati alle attività economiche per i luoghi di produzione e servizio hanno un dimensionamento intenzionale, costituiscono, cioè, un obiettivo del Piano.

Le stime si basano sulla ripartizione territoriale dei dati sull'occupazione stimati dall'Istat a livello provinciale. Si può ipotizzare una forbice intermedia di 65.000-70.000 addetti alle attività presenti attualmente a Salerno. Dalla valutazione del Censis emerge un incremento decennale di 14.000 nuovi addetti operanti nella città al 2009.

Si raggiunge la conclusione che Salerno si avvia a diventare una città a standard urbani più elevati rispetto ad altre città meridionali, grazie ad un accelerato intervento di riqualificazione e recupero edilizio, di infrastrutture, di sviluppo delle qualità ambientali, di maggiore apertura ai flussi turistici.

Le linee strategiche a più alta possibilità di successo riguardano:

- le attività turistiche, in quanto valorizzazione del sistema Salerno;
- le attività produttive d'innovazione legate alle nuove tecnologie;
- lo sviluppo dell'economia della logistica grazie al porto ed alla rete infrastrutturale;
- la manutenzione diffusa e la riorganizzazione urbana dove si sviluppano progetti d'intesa fra finanza ed immobiliare.

Con riferimento agli incrementi previsti dalle proiezioni economiche e gli standard di riferimento, i fabbisogni al 2009 per i settori produttivi sopra citati vengono complessivamente valutati in 860.000 mq.

In un'ulteriore relazione dell'ottobre 2000, dal titolo "Il dimensionamento del Piano – Ripartizione degli interventi di edilizia residenziale", l'esigenza di edilizia residenziale pubblica viene quantificata nel 42% del fabbisogno residenziale globale, comprendendo nell'edilizia residenziale con intervento pubblico la domanda di abitazioni in affitto a basso costo (edilizia sociale – 12%), in proprietà a basso costo (edilizia agevolata –

19%) e una quota per abitazioni in proprietà a costo moderato (edilizia convenzionata – 69%).

Il sistema del turismo

La città di Salerno gode di alcuni fattori importanti per lo sviluppo del settore turistico: la posizione geografica, il clima, la vicinanza a importanti mete turistiche giocano un ruolo fondamentale per la ripresa economica di questo settore.

La definizione del piano diventa un'occasione unica per dinamizzare l'offerta ed i servizi turistici e mettere in moto un settore economico della città di grande importanza. Gli studi redatti, quindi, sono stati la base per la verifica delle AAPU, del dimensionamento del piano e delle scelte effettuate.

La ricerca quantitativa e qualitativa dello stato di fatto è stato il primo passo per avere una base di dati su cui lavorare. Un secondo contributo è stato fornito dall'Ufficio Turismo del Comune di Salerno che ha valutato i potenziali poli di attrazione turistica dislocati sul territorio comunale.

Infine, la CER Programaciò S.L. di Barcellona si è occupata di disegnare gli scenari futuri, di suggerire gli obiettivi strategici per il rilancio dell'economia turistica a Salerno e di verificare le proposte contenute nel piano.

Lo stato dell'arte del turismo nella città di Salerno

Lo studio condotto nel 1996 dal CRS di Napoli ha riguardato l'analisi dell'attuale situazione della domanda e dell'offerta turistica nella città di Salerno.

L'offerta della domanda turistica mostra una città che non presenta risorse capaci di attirare flussi di domanda di massa, anche in considerazione dell'elevato grado di concorrenza che subisce dai poli turistici limitrofi di rilevanza internazionale (Costiera Amalfitana, zona archeologica pompeiana, le isole), tuttavia alcune sue risorse hanno delle potenzialità, se adeguatamente valorizzate, di attrarre alcuni specifici segmenti turistici.

Anche per i fattori di integrazione, Salerno mostra delle carenze strutturali sia da punto di vista qualitativo che quantitativo. Esistono delle potenzialità di sviluppo che potrebbero fare da traino sia per migliorare i fattori di attrazione primaria disponibili (area di servizio congressuale, un porto turistico per i diportisti ben attrezzato, terminal crociere) sia per qualificare Salerno come area di supporto ai poli turistici limitrofi regionali.

Indagine su alcune componenti della risorsa turismo nella città di Salerno – Ufficio Turismo del Comune di Salerno

Nel Marzo 1997, l'Ufficio Turismo presentò un rapporto dal titolo "Indagine su alcune componenti della risorsa turismo nella città di Salerno", ricerca completa sui poli di attrazione turistica.

Piano strategico per lo sviluppo turistico della città di Salerno – CER progamaciò S. L., Barcellona

Un ultimo studio è stato necessario per definire un Piano Strategico per lo Sviluppo Turistico della città di Salerno. Il rapporto, consegnato nell'aprile 1997, è suddiviso in tre fasi principali.

Fase 1: Raccolta delle informazioni e analisi della situazione attuale del turismo a Salerno;

Fase 2: Definizione delle linee strategiche;

Fase 3: Adeguamento delle linee strategiche al Nuovo Piano Regolatore e definizione del Piano Strategico per lo Sviluppo Turistico della città di Salerno.

L'obiettivo a cui mira lo studio è quello di sviluppare una propria e specifica offerta turistica, in modo sostenibile e complementare con quella delle altre destinazioni turistiche prossime e concorrenti.

Allo scopo vengono individuati i principali prodotti turistici che la città dovrebbe offrire:

- Il prodotto del tempo libero
- Il prodotto culturale e tradizionale
- I monumenti storici
- Il prodotto professionale - Il mercato delle riunioni e dei convegni
- Il prodotto nautico
- I prodotti complementari – la ricettività alberghiera, il commercio e l'accesso interno ed esterno.

Un'analisi approfondita è dedicata alle strategie di gestione e promozione del turismo in base alle quali è necessario creare un organismo specifico per la gestione del piano strategico, che promuova e commercializzi il prodotto.

Un ultimo capitolo è dedicato alla strategia urbanistica e all'individuazione dei luoghi fisici dove insediare le strutture e le attrezzature previste dallo studio, scelti in modo tale da creare una positiva relazione fra i vari elementi.

Viene, infine, sottolineata la necessità di promuovere la nascita di un'architettura di qualità, sia quale complemento al patrimonio storico artistico che per veicolare la nuova immagine della città. Un importante patrimonio di architettura contemporanea può, infatti, catalizzare nuovi flussi turistici.

Le indagini geologiche

L'A.T.I. Hydrodata – Lombardi – Cestari ha elaborato gli studi tematici finalizzati alla redazione del PRG nonché alla definizione del rischio idrogeologico.

E' stato altresì conseguito l'Adeguamento della Carta della Microzonazione Sismica alla nuova classificazione del territorio comunale.

Le indagini meteomarine

Le indagini di carattere meteomarine, pur non essendo imposte dalla normativa che presiede alla formazione degli strumenti urbanistici, sono state effettuate in considerazione della rilevanza che si attribuisce al rapporto della città con il mare ed al conseguente ridisegno della linea di costa proposto dal PUC.

La fascia costiera di Salerno presenta due strutture portuali - una commerciale, l'altra di tipo turistico - separate da un bel lungomare alberato realizzato nell'immediato dopoguerra. Ad est del fiume Irno e fino al confine comunale costituito dal fiume Picentino il litorale presenta una lunga spiaggia, attualmente in forte erosione, con la presenza di un discreto numero di stabilimenti balneari.

Il porto commerciale, situato ai confini con il comune di Vietri in posizione sicuramente incongrua, presenta una utilizzazione di tipo misto. Alle attività propriamente mercantili, in costante trend di crescita, si accompagnano, infatti, quelle riconducibili al diporto nautico con la presenza di pontili galleggianti, club nautici, ristoranti, ecc.

Il porto turistico Masuccio Salernitano - nato come approdo peschereccio - ospita circa 400-450 imbarcazioni di stazza modesta, ma non è in grado di fornire un riparo sicuro, specie nella stagione invernale.

Gli interventi previsti nelle AAPU – e che sono prefigurati nel PUC – riguardano:

- la razionalizzazione dell'uso del porto commerciale;
- la riconversione ad uso turistico del molo Manfredi;
- la realizzazione di una stazione marittima di testata per la partenza e/o lo scalo delle navi da crociera;
- la creazione di un piccolo porto turistico in area S.Teresa;
- l'ampliamento del porto Masuccio Salernitano;
- l'ampliamento ed il prolungamento della spiaggia di S.Teresa, fino al porto Masuccio Salernitano;
- la ricostituzione e la protezione dell'intero arenile salernitano;
- la riqualificazione degli stabilimenti balneari;
- la creazione di un polo cantieristico e della nautica, situato a ridosso dell'area industriale.

Alla formulazione di tali ipotesi si è pervenuti attraverso numerosi studi, indagini e approfondimenti.

I progetti sono stati verificati avvalendosi di modelli matematici e fisici, al fine di costituire un valido presupposto per la redazione dei progetti definitivi e per evitare che modifiche rese necessarie da aspetti di compatibilità meteomarina finissero, poi, per influire negativamente sulle scelte di carattere urbanistico.

Lo studio sul comportamento del sistema marittimo-terrestre della linea di costa può essere suddiviso in tre filoni di ricerca:

- rilievi batimetrici, topografici e sedimentologici;
- studi, proposta di intervento e modellazione matematica;
- studio sul modello fisico.

All'attività di ricerca illustrata precedentemente si è affiancata la consulenza dell'ing. Franco Guiducci, in materia specificamente meteomarina. L'ing. Guiducci ha, infatti, affrontato gli aspetti connessi alla propagazione del moto ondoso a riva (con valutazione delle risultanti energetiche del moto ondoso lungo l'intero tratto di litorale), il clima del moto ondoso e degli eventi estremi a largo, l'analisi storica dell'evoluzione della linea di costa.

Sulla base di tali dati è stato possibile effettuare una prima verifica dei progetti di massima redatti per il Fronte di Mare ed apportare le prime correzioni.

Per la verifica delle ipotesi progettuali ci si è avvalsi del contributo, altamente specialistico, della Società "Enel Hydro – Polo idraulico e strutturale", che ha provveduto alla realizzazione ed allo studio di modelli fisici, come nel caso del dimensionamento delle nuove scogliere del porto Masuccio Salernitano e per la verifica del sistema costituito dal porto di S.Teresa, dalla spiaggia e dal porto Masuccio Salernitano

Si è pervenuti, così, al modello definitivo che risponde appieno all'esigenza di garantire la sicurezza degli approdi, nel rispetto dell'impostazione urbanistica del progetto.

Il sistema dell'uso agricolo

Nel luglio del 1995, la Giunta Municipale conferì ai dottori agronomi Luciano Mauro e Massimo Parisi l'incarico di redigere la "Carta dell'uso agricolo del suolo e delle attività colturali in atto nelle zone non ancora urbanizzate". Il lavoro fu consegnato nel novembre 1997. Per il censimento delle colture in atto sono state utilizzate fotografie aeree i cui dati sono stati verificati con rilievi speditivi.

I dati riportati (fonte Catasto e ISTAT) delineano un uso non intensivo del territorio agricolo. Le aziende, infatti, hanno dimensioni piuttosto ridotte, sono condotte quasi esclusivamente da manodopera familiare, i terreni sono destinati quasi esclusivamente a colture permanenti, il patrimonio zootecnico è pressoché interamente destinato al consumo familiare.

Lo studio è completato da tre carte tematiche, redatte anche in scala 1:15.000:

La carta delle colture in atto – che rappresenta il rilievo delle colture presenti sul territorio aggiornato al 1996.

La carta delle destinazioni agricole – che suddivide il territorio in aree omogenee, tenendo conto

principalmente delle possibili destinazioni del suolo.

La carta dei vincoli – che riporta i vincoli e le fasce di rispetto di carattere ambientale e paesaggistico.

Il sistema dei vincoli

Fanno parte degli elaborati del PUC le carte tematiche dei vincoli gravanti, a qualsiasi titolo, sul territorio comunale, riportati secondo tematismi omogenei.

Il sistema della mobilità

Le diseconomie che si registrano negli agglomerati urbani a causa di una cattiva gestione della mobilità sono rilevanti. Ai fenomeni di inquinamento, caratterizzati da un costante incremento delle polveri sottili, di composti organici volatili, di monossido di carbonio, ecc., si accompagnano il generale peggioramento della qualità della vita e i danni economici e relazionali derivanti da un traffico sempre più congestionato. Pertanto, si è ritenuto essenziale che le previsioni del PUC fossero fondate su un'accurata e verosimile proposta di adeguamento infrastrutturale e, soprattutto, su una buona gestione della mobilità.

Piano della mobilità - P.G.T.U.

Si ritiene che il P.G.T.U. sia uno strumento di grande importanza; per questo motivo, le tavole dello Stato di Fatto ne comprendono una sintesi. Gli obiettivi posti alla base di tale pianificazione appaiono tuttora attuali e condivisibili. Essi tendono a perseguire:

- il miglioramento della sicurezza stradale
- il miglioramento delle condizioni di circolazione
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico
- il risparmio energetico.

Studio della mobilità e definizione delle linee strategiche - INTRA

Con delibera di G.M. n.663 del 29.4.1998 l'Amministrazione Comunale affidò alla soc. INTRA di Barcellona lo studio specialistico per la definizione della strategia di mobilità.

Nella prima parte dello studio, le tematiche delle indagini riguardano:

- i veicoli in transito;
- l'evoluzione oraria del flusso veicolare;
- la schematizzazione dei principali incroci cittadini con l'individuazione della mobilità veicolare, pedonale, pubblica e l'evoluzione oraria del flusso;
- il controllo della velocità lungo i principali assi stradali cittadini;
- i livelli di rumore, i valori massimi registrati ed il grafico di distribuzione temporale;
- l'origine e la destinazione degli spostamenti dei veicoli privati;
- l'origine e la destinazione degli spostamenti degli utenti del trasporto pubblico.

I risultati di questa prima indagine sono stati successivamente legati a considerazioni generali sulle città mediterranee e sulla conformazione del nostro territorio comunale.

Nel Novembre 1999 fu consegnato lo "studio della mobilità nella città di Salerno, elaborazione dei dati raccolti all'inizio degli anni novanta; esso contempla:

- le caratteristiche del conduttore, il tipo di veicolo, l'origine e la destinazione degli spostamenti, la frequenza dei viaggi;
- i parcheggi in rapporto agli abitanti ed ai quartieri della città.
- gli incidenti stradali, la loro distribuzione temporale e spaziale, la tipologia, i veicoli coinvolti, le strade e gli incroci di maggiore rischio.
- i flussi di traffico in rapporto alla conformazione del territorio.

Questo secondo volume definisce lo scenario della città attuale, dei suoi problemi, delle situazioni che si sono create nel corso degli anni.

In definitiva, lo studio registra un eccessivo utilizzo del veicolo privato, in gran parte motivato dall'espansione della città in senso longitudinale e dalla strutturale carenza del trasporto pubblico. L'analisi dei flussi del traffico rileva che la mobilità viene canalizzata attraverso poche strade, relativamente strette, spesso attraversate contemporaneamente anche dalle linee di autobus urbani.

Anche la circolazione pedonale è piuttosto difficile e pericolosa a causa di barriere sul territorio: la ferrovia, il trincerone, il fiume Irno, la tangenziale e i tratti viari. Spesso i marciapiedi sono troppo stretti, altre volte è difficile l'attraversamento degli assi viari a scorrimento veloce. Il trasporto pubblico è relativamente lento e non raggiunge tutto il territorio comunale lasciando scoperte parti importanti della città. La rete di comunicazione con i comuni limitrofi non risulta adeguata. Tutto ciò determina la propensione all'uso indiscriminato del mezzo privato, nonostante il deficit di offerta di parcheggi.

La terza parte dello studio indica le azioni da intraprendere per una mobilità realmente sostenibile.

Obiettivo prioritario è quello di garantire la piena accessibilità pedonale all'interno della città creando una rete pedonale sicura ed efficiente. Viene inoltre segnalata la necessità, al fine del contenimento del traffico privato, di riorganizzare il trasporto pubblico urbano.

Lo studio indica, poi, una serie di interventi di tipo strutturale (realizzazione di nuovi assi di scorrimento, di

vettori meccanici, di parcheggi intermodali) e di tipo gestionale (gerarchizzazione delle strade, segnaletica, creazione di aree a traffico limitato, ecc.).

Un ulteriore capitolo è dedicato al problema del parcheggio, nel quale vengono suggerite le politiche tariffarie, la realizzazione di parcheggi pubblici e privati interrati e la creazione di parcheggi intermodali situati strategicamente alle porte della città.

Allegato I - i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;

Per quest'ultimo aspetto, viene richiamato il precedente punto f) dell'Allegato I riguardante i possibili effetti significativi sull'ambiente indotti dalle previsioni del PUC.

In merito, le tabelle già riportate al menzionato punto f), riportano gli elementi individuati quali indicatori, suscettibili di monitoraggio al fine di verificare l'attuazione degli obiettivi prefigurati dal PUC. Sostanzialmente, gli stessi sono stati così individuati:

A CENTRALITÀ DELLO SPAZIO E RAFFORZAMENTO DELL'IDENTITÀ URBANA	
A.1 USO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO	17. <u>% Superficie interventi PUC in aree urbanizzate / Superficie interventi PUC</u>
A.2 INCENTIVARE LA SOSTITUZIONE EDILIZIA	18. <u>numero abitanti per Km² di area urbanizzata</u> (città compatta nuclei consolidati)
A.3 ACQUISIRE STANDARD PER LA CITTÀ COSTRUITA	19. <u>Standard PUC/Standard esistenti</u>
A.4 CENTRO STORICO CONIUGARE CONSERVAZIONE E INNOVAZIONE	20. <u>Valore medio standard PUC nelle zone di gravitazione mq/ab</u>
A.5 UGUAGLIANZA ED INCLUSIONE SOCIALE	21. <u>km rete infrastrutturale / Km rete esistente</u>
A.6 POTENZIARE IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE	22. <u>misura dell'inquinamento atmosferico</u>
	23. <u>misura inquinamento acustico</u>
B TUTELA DEL PAESAGGIO	
B.1 RAFFORZARE IDENTITÀ DEI RIONI COLLINARI	
B.2 TUTELARE LE ZONE AGRICOLE	
B.3 TUTELARE IL PATRIMONIO BOSCHIVO E FORESTALE	24. <u>superficie aree protette</u> (parchi territoriali) in rapporto all'estensione comunale/ <u>superficie aree protette attuali</u> (parchi territoriali) in rapporto all'estensione comunale
B.4 RINATURALIZZARE LE SPONDE DEI FIUMI DEI TORRENTI E DEI CORSI D'ACQUA	
B.5 CARATTERIZZARE IL WATER-FRONT	
B.6 PROMUOVERE LA QUALITÀ DELL'ARCHITETTURA	
C TUTELA DEL TERRITORIO	
C.1 CONTENIMENTO DEI RISCHI IDROGEOLOGICI	25. <u>superfici aree a rischio frane</u>
C.2 CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI TERRENO EDIFICABILE	26. <u>superfici aree a rischio alluvioni</u>
C.3 CONTENIMENTO DEI FENOMENI EROSIVI DELLA COSTA	27. <u>Superfici Interventi in aree non urbanizzate/Superficie interventi PUC</u>
D SVILUPPO SOCIO ECONOMICO	
D.1 DIMENSIONAMENTO DEMOGRAFICO DEL PUC	28. <u>indice vecchiaia</u> Rapporto percentuale tra la popolazione con oltre 65 anni e la popolazione con meno di 14 anni
D.2 POLITICHE DELLA RESIDENZA	29. <u>indice ricambio</u> Rapporto percentuale tra la popolazione compresa tra 60 e 64 anni e la popolazione con età tra 15 e 19 anni
D.3 POLITICHE DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE	30. <u>popolazione residente</u>
D.6 POLITICHE TURISTICHE	31. <u>superfici nuove AREE produttive</u>
E EQUITÀ URBANISTICA	
E.1 LA PEREQUAZIONE	



COMUNE DI SALERNO
SETTORE URBANISTICA

26 OTT. 2004
Prot. n. 95368
Set. _____ Class. _____ Oss. _____

RACCOMANDATA A.R.
AUTICIPATA VIA FAX
Prot.n.

Salerno,

Al CONSIGLIO REGIONALE
DELLA CAMPANIA

Al Presidente III Commissione
Al Presidente IV Commissione
Al Dirigente Area Gen.Coord.
Svil.Attività Settore Secondario
Settore Ricerca e Valorizzazione
Di Cave, Torbiere Acque
Minerali e Termali, Miniere e
Geotermia
Centro Direzionale, Isola F13

80143 - NAPOLI

e p.c. All' Assessore all'Urbanistica
All' Assessore all'Ambiente
S E D E

Oggetto: Piano Regionale Attività Estrattive (Reg.Gen.412/II – rif.Reg.Gen.251/II) – decreto dirigenziale n.63 del 30/7/04 pubbl. B.U.R.C. n.40 del 23/8/04 – Osservazioni.

In riferimento all'oggetto, ed alla pregressa corrispondenza intercorsa tra questo Comune e codesta Regione Campania, si trasmette in allegato copia dell'atto deliberativo n. 1412 del 21/10/04 con il quale la Giunta Municipale ha formulato le proprie osservazioni, in tempo utile nonostante i richiesti chiarimenti tecnici siano intervenuti solo in data 15/10/04, tramite posta elettronica.

Distinti saluti
Il Direttore del Settore Urbanistica
Arch. Bianca De Roberto



COMUNE DI SALERNO
VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

COPIA

Num. 1412

OGGETTO: PIANO REGIONALE DELLE ATTIVITA' COSTRUTTIVE - PROVVEDIMENTI
(Pro. N. 2004/1461)

L'anno duemilaquattro addì ventuno del mese di Ottobre, alle ore 17:30, in SALERNO e nella sala delle adunanze del Palazzo di Città; a seguito di avvisi, si è riunita la Giunta Comunale.

Sono presenti ed assenti:

DE BIASE MARIO PASQUALE
MASTALIA CARMINE
AVELLA GENNARO
CICCONE ROMANO
DAMBROSIO FRANCESCO SAVERIO
DE MAIO DOMENICO
GUERRA ERMANNO
MARI FRANCESCO
PETILLO MARCO
PICARONE FRANCESCO
SAVASTANO GIOVANNI
SCARLATO MAURO
VALIANTE GIANFRANCO

P
A
P
A
P
P
A
P
P
P
P
P
A

Presiede l'adunanza DE BIASE MARIO PASQUALE Sindaco, partecipa alla seduta il Segretario Generale FF MAROTTA FELICE.

Il Presidente, riconosciuta la legalità dell'adunanza, sentiti i relatori DAMBROSIO FRANCESCO SAVERIO e DE MAIO DOMENICO, chiusa la discussione, pone in votazione, per l'approvazione, la proposta formulata dal dirigente sottoscrittore della regolarità tecnica integralmente retro riportata, munita, ove previsti, dei pareri espressi ai sensi dell'art. 49 comma I del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 e dell'art. 105 dello statuto comunale.

La votazione ha dato il seguente risultato:
Unanimità espressa in forma palese.

Il Presidente pone in votazione la dichiarazione di immediata eseguibilità della delibera.
La votazione, espressa nelle forme di legge, ha dato il seguente risultato:
Unanimità espressa in forma palese.

Del che è verbale

F.to IL SEGRETARIO GENERALE FF
MAROTTA FELICE

F.to IL PRESIDENTE
DE BIASE MARIO PASQUALE

In continuazione di seduta

LA GIUNTA

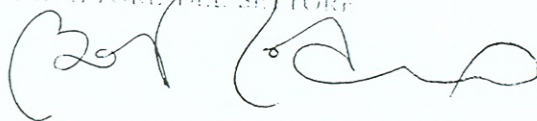
Premesso:

- che sul Bollettino Ufficiale Regione Campania n.40 del 23.8.2004, è stato reso noto che è stato pubblicato sul sito Internet della Regione Campania la proposta di Piano delle Attività Estrattive (PRAE);
- che, ai sensi dell'art.2 della L.R. 54/85 e s.m.i. dalla detta data di pubblicazione sul BURC gli Enti, le Amministrazioni ed i Comprensori, nel termine di 60 gg, possono esprimere pareri e/o osservazioni sul PRAE;
- Considerato che il Settore Urbanistica, con rapporto n.94106 di prot. int. del 21.10.2004, che viene allegato alla presente per costituirne parte integrante e sostanziale, ha rilevato la necessità di produrre osservazioni in merito alla proposta di Piano citata, in quanto la stessa è da ritenersi non condivisibile per alcune parti del territorio comunale che, anzi, risulterebbe compromesso per le vaste aree incluse, anche di notevole valore paesaggistico, nonché per la necessità di escludere ovvero limitare attraverso una ulteriore ed approfondita indagine il prosieguo delle attività estrattive in essere, così come meglio descritto nel rapporto stesso;
- Ritenuto di far proprie le suddette osservazioni;
- Visto che, ai sensi dell'art.49 del T.U. 267/200, il Direttore del Settore Urbanistica ha espresso parere favorevole relativamente alla regolarità tecnica della presente proposta;

DELIBERA

- 1) Prendere atto, come prende atto, del rapporto n.94106 di prot. int. del 21.10.2004 del Settore Urbanistica relativo alle osservazioni da produrre al Piano delle Attività Estrattive elaborato dalla Regione Campania che, allegato alla presente, ne costituisce parte integrante e sostanziale.
- 2) Approvare il suddetto rapporto e, per l'effetto, disporre l'invio alla Regione Campania – Area Generale di Coordinamento Sviluppo Attività Settore Secondario per i provvedimenti di competenza.

Ufficio Urbanistica
Visto il rapporto di prot. int. n. 94106 del 21.10.2004
relativo alle osservazioni da produrre al Piano delle Attività Estrattive
elaborato dalla Regione Campania che, allegato alla presente, ne costituisce
parte integrante e sostanziale.
IL DIRETTORE DEL SETTORE



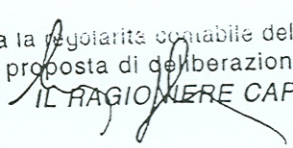
Nulla da osservare in ordine alla legittimità
della presente proposta sulla base dei pareri
tecnico e contabile espressi ai sensi dell'art.105
dello Statuto Comunale.

Il Segretario Generale



Si dichiara la regolarità contabile della
presente proposta di deliberazione.

IL RAGIONIERE CAPO





COMUNE DI SALERNO
SETTORE URBANISTICA

OSSERVAZIONI SUL PIANO REGIONALE ATTIVITA' ESTRATTIVE

AREE DI CRISI

L'area d'interesse del Comune di Salerno è la AC. S. 7

Essa comprende gran parte dell'abitato del Comune, che si diparte dalla zona della Stazione Ferroviaria a Sud, l'intera collina del Masso della signora, e le sovrastanti, rimanenti aree del comune limitrofe ai territori di Pellezzano e Baronissi.

Tale area, pertanto, annoverando un'intera parte della città, risulta sostanzialmente antropizzata, mentre le aree rimanenti, parzialmente boscate, rivestono particolare importanza dal punto di vista paesaggistico, annoverandosi in esse numerosi vincoli, per la presenza di significativi elementi (collina Masso della Signora, fiume Irno, Area cimiteriale, Acque termali, Parco archeologico, ecc...).

In tale zona, il P.R.A.E. segnala la presenza delle seguenti cave:

65116-01	autorizzata (loc. Cernicchiara)
65116-02	abbandonata (Cernicchiara)
65116-03	autorizzata - in A.P.A. S.5
65116-05	abbandonata
65116-06	abbandonata - in A.P.A. S.4
65116-08	chiusa - in A.P.A. S.4

Appunto in virtù della connotazione di "Area di crisi", la stessa è quella maggiormente interessata dalla presenza di cave. In particolare, si nota che in detta area insistono 6 cave, di cui n.2 autorizzate. Inoltre, le cave 65116-03, -06 e -08 ricadono in A.P.A. ritenute pertanto particolarmente abisognevole di interventi di riqualificazione ambientale.

In particolare, si rappresenta che i siti delle cave n. 05 e n. 06 sono in parte sottoposti alla zona Cimiteriale, mentre quello della cava n. 08 - ex Cava D'Agostino - ricade in un ambito acquisito al patrimonio comunale, per il quale sono state già avviate iniziative per la creazione di un parco urbano (all'uopo è stato già espletato un concorso di progettazione).

Per quanto attiene le cave in località Cernicchiara (65116-01 e 02) la loro immediata prossimità all'area vincolata del Castello Arechi e ad ambiti fortemente urbanizzati, rende impossibile qualsiasi prosieguo dell'attività estrattiva, ancorchè limitata ai fini di mero recupero ambientale.

Pertanto, per tutti questi siti di cava (01 - 02 - 05 - 06 - 08), si richiede che gli stessi non siano interessati in alcuna maniera da attività estrattiva, sia pure a carattere temporaneo.

Relativamente alla zona 65116-03 si rappresenta che la cartografazione individua un unico sito di attività estrattiva, laddove invece trattasi di due siti contigui, il primo - sito Italcementi S.p.a. - ed il secondo - cava Salernitana s.r.l. - i cui recuperi ambientali sono sostanzialmente ultimati.



COMUNE DI SALERNO
SETTORE URBANISTICA

AREE DI COMPLETAMENTO

L'area d'interesse del Comune di Salerno, è la C2 SA.
La stessa è frazionata in due zone:

- **Zona S. Eustachio – vs. rif. n. 65116-16**

E' costituita dall'area a monte della tangenziale, che comprende a Sud il sito di allocazione dei prefabbricati per senza tetto oggetto di procedura attualmente in corso per la realizzazione di un Programma di E.R.P., ad Ovest le aree P.E.E.P. già edificate in adiacenza alla Via S. Eustachio, nonché il comparto dove sono in via di realizzazione ulteriori interventi di edilizia popolare in zona latitante il Torrente Mercatello; a Nord e ad Est suoli attraversati dal Torrente Mariconda, i cui versanti sono significativamente interessati da zone boscate.

Pertanto, l'inclusione in tale ambito di aree già di fatto urbanizzate, non consente la effettiva possibilità di proseguire la coltivazione della cava. E ciò in considerazione della esigenza di dover escludere le menzionate zone edificate dall'area di attività estrattiva, e dalla necessità di disporre di un'adeguata fascia di rispetto.

Peraltro, si fa rilevare altresì che la parte Ovest dell'area, è stata oggetto di vincolo imposto dalla Soprintendenza Archeologica, che ha vanificato la possibilità di realizzare, su tali suoli, le edificazioni di E.R.P. già previste dal vigente strumento urbanistico, e nel contempo ha comunicato altresì l'interesse archeologico di zone comprese nella parte Sud dell'area in esame (limitrofe alla tangenziale).

Pertanto, l'unica possibilità, per tale zona, rimane quella solo di un accurato recupero ambientale dell'esistente, con la previsione di limitate attività estrattive se strettamente necessarie alla ricomposizione del sito che, com'è noto, è di rilevante interesse paesaggistico.

- **Zona S. Leonardo – vs. rif. n. 65116-17, 65116-18, 65116-19**

E' costituita dall'area a monte della tangenziale, che comprende a Sud e Sud-Est i nuclei edificati latitanti la SS. 18 adiacenti lo svincolo S. Leonardo, e si estende verso Nord abbracciando suoli a destinazione agricola, con rade edificazioni (località Morticelli).

Anche per questa zona si rilevano, quindi, le problematiche dianzi evidenziate, che ostano all'ampliamento dell'attività estrattiva.

In definitiva quindi, anche per questi siti di cava è volontà del Comune di consentire limitate attività estrattive, finalizzate al solo recupero ambientale, strettamente necessarie alla rinaturalizzazione dei predetti siti, di rilevante interesse paesaggistico.



COMUNE DI SALERNO
SETTORE URBANISTICA

AREE DI SVILUPPO

Le progettate indicazioni di "aree di sviluppo" delle attività estrattive sul territorio del Comune di Salerno – pur qualificate con la Del. G.R.C. n.1544 del 6/08/04 come di carattere orientativo – sono del tutto impraticabili.

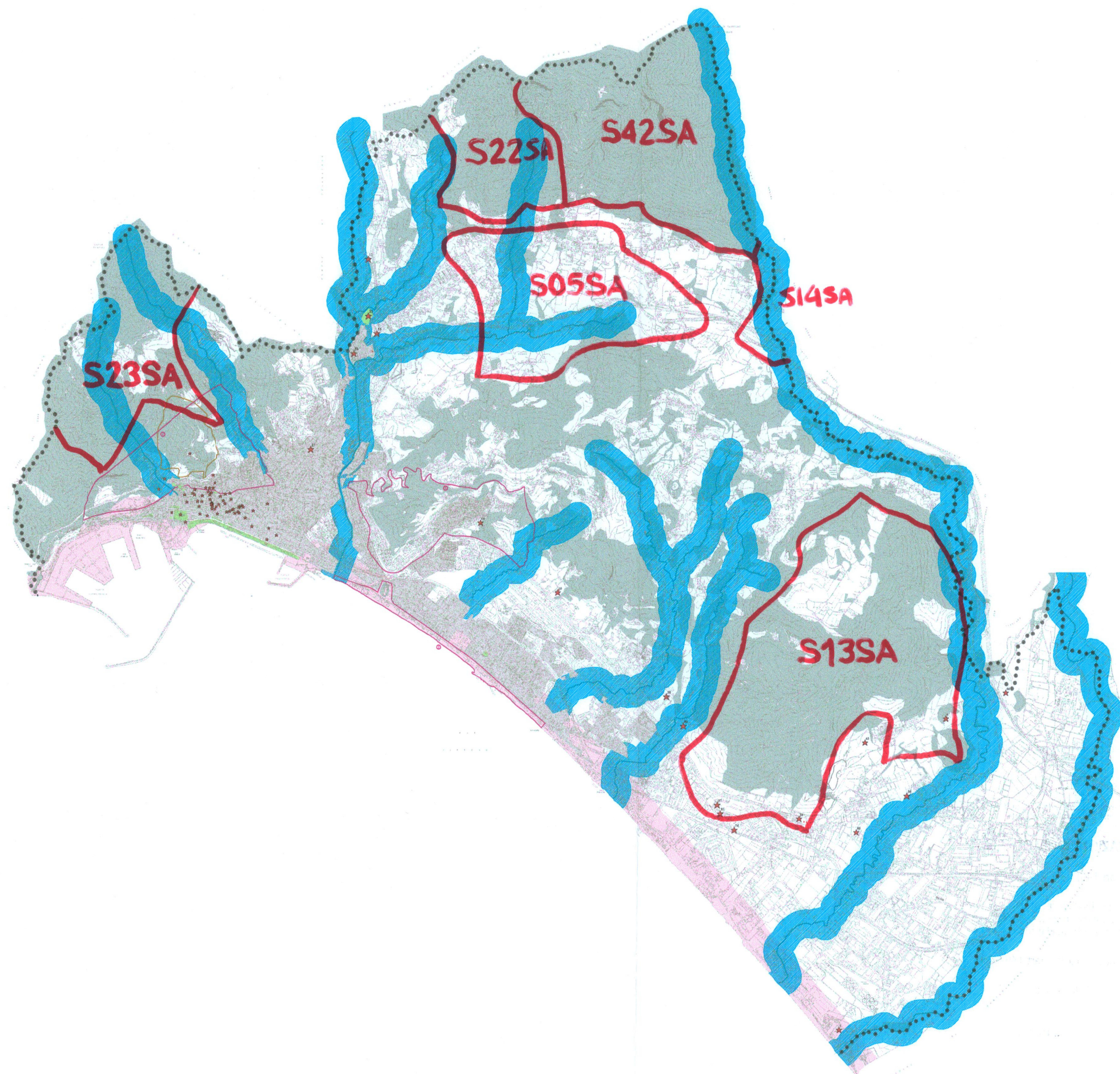
A ben vedere tali aree, che riguardano più o meno il 30 % dell'intero territorio comunale, interessano ambiti di notevole valenza ambientale, paesaggistico e storico.

E' ben evidente che non può svilupparsi alcuna attività estrattiva in prossimità del Castello di Arechi, o del Parco del Montestella, ovvero in zone considerevolmente urbanizzate (come nel caso della S5) o in aree idrogeologicamente incompatibili, perimetrare cartograficamente nel vigente Piano Stralcio redatto dall'Autorità di Bacino destra Sele.

A riprova di quanto evidenziato, si allega planimetria dei vincoli ambientali con la perimetrazione di massima delle aree di sviluppo così come previste dal Piano Regionale.

21-10-2004

Il Direttore del Settore Urbanistica
Arch. Bianca De Roberto



Legenda

..... CONFINE COMUNALE

D.LGS 490/99 - TITOLO I

Vincolo di rispetto (ex art. 21 - L.1089/39)

ELENCO DEI VINCOLI

★^{n.} Vincoli architettonici ed archeologici (aggiornamento Luglio 2002)

BENI ARCHITETTONICI

- 1 Torre "Picentina" o "Vicentina"
- 6 Castel Vernieri
- 10 Chiesa S. Nicola del Pumbolo
- 12 Casa Lecce
- 13 "Rotonda di Fratte" o Cappella dell'Assunta
- 14 Chiesa S. Felice in Felline
- 30 Palazzo "Barbaria"
- 33 Area archeologica Etrusco - Sannitica
- 57 Casa poderale con chiesa, forno e verde circostante

BENI ARCHEOLOGICI

- 27 Piazza Sinno (acquedotto antico interrato)
 - 34 Villa Romana
 - 55 Resti strutture murarie in località Fratte
 - 56 Area neolitica-eneolitica Fuorni
 - 58 Area archeologica tra S.Eustachio e Guarna
 - 63 Area di Fuorni
 - 66 Fuorni località Montevetrano
 - 74 Area tra S.S. 18 e Stadio Arechi
 - 80 Insediamento dell'età del bronzo - loc. Fuorni
 - 81 Strada extra urbana della colonia marittima di Salernum
- ★ Immobili soggetti a tutela monumentale o paesistica e zone sottoposte a vincoli di altra natura (si rimanda agli elaborati grafici dei Fogli 450 ed 8NO in scala 1:2000)

D.LGS 490/99 - TITOLO II

Vincolo paesaggistico

- ① D.M. 27/02/1957 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del castello di Arechi sottoposta ai vincoli della L.29/06/39 n.1497
- ② D.M. 17/05/1957 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera del Lungomare, compresa tra il fiume Irno e il torrente Mercatello, sottoposta ai vincoli della L. 29/06/39 n.1497
- ③ D.M. 15/09/1971 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona "Masso della Signora", sottoposta ai vincoli della L. 29/06/39 n. 1497 e D.M. 31/08/93 con proposta di estensione del vincolo individuato con D.M. 15/09/71.

VINCOLI IMPOSTI PER INDIVIDUAZIONE MORFOLOGICA

- Territori coperti da foreste e da boschi (art.146)
- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. 11-12-1933, n.1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 m ciascuna (art.146)
- Fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia (art.146)
- Ville, giardini e parchi, non tutelati a norma delle disposizioni del Titolo I, che si distinguono per la loro non comune bellezza (art.139)
- Delimitazione dei centri edificati ai sensi della L. 22/10/1971 n° 865; in tale ambito non operano i vincoli imposti per individuazione morfologica.

Note:
Integrazioni dei vincoli sugli immobili - ai sensi del Dlgs. 490/99
- fornite dalle Soprintendenze per i BAPPSAD e per i beni archeologici di SA e AV.

Scala 1 : 40.000



RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

La pubblicazione della presente deliberazione inizierà il 26 Ottobre 2004 e durerà per 15 giorni consecutivi, fino al 10 Novembre 2004

Lì 26 ottobre 2004

F.to IL SEGRETARIO GENERALE FF
MAROTTA Felice

Copia conforme all'originale rilasciata in carta semplice ad uso amministrativo.

IL SEGRETARIO GENERALE

