



COMUNE DI SALERNO
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA



NUOVA COSCIENZA DI IDENTITA'
NUOVA ESIGENZA DI URBANITA'

PIANO URBANISTICO COMUNALE 2005

ORIOLO BOHIGAS - ALBERT PUIGDOMENECH

MBM ARQUITECTES S.A.

JOSEP MARTOREL
ORIOLO BOHIGAS
DAVID MACKAY
ORIOLO 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

RELAZIONE

Adeguate alle osservazioni accolte

R1	RELAZIONE ILLUSTRATIVA
----	------------------------

IL DIRETTORE DI SETTORE
Bianca De Roberto

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA
Domenico De Maio

IL SINDACO
Vincenzo De Luca

INDICE

1. CENNI DI STORIA URBANISTICA DELLA CITTÀ.....	3
1.1 La città moderna.....	3
1.2 Strumenti urbanistici redatti posteriormente al Piano Marconi.....	4
2. CRITERI E STRUMENTI URBANISTICI PER GUIDARE LA CRESCITA E LA RICOSTRUZIONE DI UNA CITTÀ.....	7
2.1 Forma ed uso.....	7
2.2 Centro e periferia.....	8
2.3 Centro storico.....	9
2.4 Ricostruzione invece che espansione	11
2.5 Quartiere, città ed area metropolitana	13
2.6 Piano e progetto.....	14
2.7 Il piano come programma politico.....	15
2.8 La nuova città	15
3. RICOSTRUZIONE DELL'ITER CRONOLOGICO.....	17
3.1 Il conferimento dell'incarico	17
3.2 La formulazione dei primi indirizzi.....	17
3.3 Il Documento Programmatico.....	18
3.4 I progetti delle AAPU e la trasformazione urbana.....	18
3.5 Gli indirizzi formulati dal Consiglio Comunale	19
3.6 La Bozza di PRG dicembre 2000 –approvazione con osservazioni	20
3.7 La Bozza di PRG - aggiornamento dicembre 2002.....	21
3.8 La Proposta di PRG aprile 2003	22
4. STUDI SPECIALISTICI PROPEDEUTICI AL PIANO	24
4.1 Il sistema socio-economico	24
4.1.1 Salerno città europea.....	24
4.1.2 Salerno città globale.....	25
4.1.3 Il dimensionamento del Piano – Fabbisogni residenziali e non residenziali ...	26
4.2 Il sistema del turismo	27
4.2.1 Lo stato dell'arte del turismo nella città di Salerno – CRS, Napoli.....	28
4.2.2 Indagine su alcune componenti della risorsa turismo nella città di Salerno – Ufficio Turismo del Comune di Salerno	28
4.2.3 Piano strategico per lo sviluppo turistico della città di Salerno – CER progamaciò S. L., Barcellona.....	29
4.3 Il sistema idrogeologico e meteomarinò	31
4.3.1 Le indagini geologiche.....	31
4.3.2 Adeguamento alla nuova classificazione della Carta della Microzonazione Sismica del territorio comunale.	32
4.3.3 Relazione geologica generale con allegati:.....	32
4.3.4 Le indagini meteomarine	33
4.4 Il sistema dell'uso agricolo	35
4.5 Il sistema dei vincoli.....	36
4.6 Il sistema della mobilità.....	36
4.6.1 Piano della mobilità - P.G.T.U.	36
4.6.2 Studio della mobilità e definizione delle linee strategiche - INTRA.....	37
5. CONTENUTI GENERALI DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE.....	39
5.1 La città compatta e la città diffusa.....	39
5.2 Programma quantitativo.....	41
5.2.1 Residenza.....	41
5.2.2 Produzione e servizi.	42
5.2.3 Standard.....	42
5.2.4 Attrezzature locali.....	43

5.2.5	Attrezzature generali.....	45
5.2.6	Dati riassuntivi.....	45
5.3	Attività produttiva. Turismo.....	46
5.4	Una forma comprensibile e significativa	49
5.5	Schema territoriale della mobilità.....	51
5.5.1	Mobilità parallela al mare	51
5.5.2	Mobilità perpendicolare al mare	51
5.5.3	Azioni specifiche.....	52
5.5.4	Zona collinare	54
5.5.5	Trasporto pubblico.....	54
5.5.6	Parcheggi	54
5.5.7	Politiche di contenimento del traffico privato	55
5.6	Il PUC come strumento di conoscenza e di controllo quantitativo e formale ..	55
6.	LA TRASFORMAZIONE E L'EQUITÀ	57
6.1	L'equità urbanistica	57
6.2	Il progetto urbano e le aree di trasformazione	58
6.3	Comparti edificatori.....	58
6.4	Piani di recupero degli insediamenti abusivi.	59
7.	SCELTA POLITICA. ESIGENZA SOCIALE E CULTURALE. SOSTENIBILITÀ.	61

1. CENNI DI STORIA URBANISTICA DELLA CITTÀ

1.1 La città moderna

Solo durante il secolo diciannovesimo la città supera significativamente i confini della cinta muraria longobarda e introduce modelli e tipologie di intervento realmente innovativi; dapprima con interventi di sistemazione nell'area della via Marina (antistante l'attuale palazzo della Provincia) e poi con l'ampliamento della città nell'area del teatro Verdi, infine con lo sviluppo lungo l'asse che porta alla stazione ferroviaria. In particolare, l'ampliamento caratterizzato dall'emergenza del teatro ha un forte significato politico e simbolico e cerca di proporre il modello di una città nuova contrapposta alla città storica. Si tratta però di ampliamenti che hanno ancora limiti dimensionali ben precisi, che non modificano quantitativamente la posizione baricentrica del precinto antico e le funzioni predominanti in esso allocate.

Con il primo piano urbanistico documentato (Piano Donzelli-Cavaccini, approvato nel 1922) e con il programma di opere pubbliche immediatamente successivo (edificio scolastico, Palazzo di Città, Tribunale, Stadio, Poste Centrali) si pianifica, invece, un primo forte ampliamento della città che comprende tutte le aree poste a monte del Corso, situate tra il Centro Storico e il fiume Irno. L'intervento urbanistico è di tipo realmente complesso perché, anche se fondato principalmente sull'attività economica privata, permette non solo la realizzazione di un notevolissimo numero di opere pubbliche, ma anche l'edificazione dei primi massicci interventi di edilizia popolare.

Il Piano di Ricostruzione Scalpelli del 1945 è l'evoluzione delle precedenti proposte dell'ingegnere Guerra e dell'architetto Calza Bini, elaborate in periodo fascista e basate sull'idea della città giardino. La struttura stradale dell'area urbanizzata in base a questo piano (praticamente l'area di Torrione Basso) è fondata, di fatto, su viali alberati relativamente più ampi, mentre la densità edilizia è certamente più bassa di quella realizzata nei precedenti interventi. La novità principale è però rappresentata dall'inversione di tendenza dello sviluppo della città. Salerno aveva già avuto un'espansione ad oriente fino alla stazione ferroviaria, ma nel piano Donzelli-Cavaccini era fortemente limitata sul fronte del fiume e sembrava destinata ad espandersi verso la valle dell'Irno. Con il piano Scalpelli supera decisamente il limite del fiume e del Torrione, disegnando una porzione di tessuto urbanistico completamente avulso dal resto della città e caratterizzato da una forte discontinuità rispetto ad essa.

Lo strumento operativo immediatamente successivo al piano Scalpelli è il Piano Marconi. Elaborato a seguito di incarico conferito nel 1953, fu approvato solo nel 1965. Il piano accentua la tendenza ad uno sviluppo rivolto prevalentemente ad oriente; inoltre, sulla base di previsioni demografiche dilatate nonché di una sottostima della volumetria realmente prevista, rende praticamente edificabili tutti i suoli liberi, specie se pianeggianti, riducendo al minimo le aree destinate a funzioni di interesse pubblico.

Dopo decine di anni di assoluta mancanza di programmi e dibattiti sul futuro urbanistico di Salerno (fatta eccezione per il concorso nazionale per la revisione del Piano Regolatore Generale e la redazione del Piano Particolareggiato del Centro Storico tenutosi alla fine degli anni '60), con la delibera di Consiglio Comunale n.189/86 prende il via la cosiddetta "Manovra Urbanistica". E' questo un intervento articolato sulla città, che, utilizzando i fondi per la ricostruzione, intende determinare una complessiva revisione

dello sviluppo urbanistico di Salerno. A tal fine, viene istituito un Comitato Tecnico di Coordinamento, si individuano 25 ambiti da sottoporre a piano di recupero ai sensi delle leggi 457/78 e 219/81 e si delega la Giunta per il conferimento dei relativi incarichi. Inoltre, si provvede all'affidamento degli incarichi per la redazione del Piano della Viabilità, dei Piani per gli Insediamenti Produttivi e dei Piani di Zona *ex lege* 167/62. Al Comitato di Coordinamento viene affidato anche il compito di adeguare il Piano Regolatore vigente agli standard urbanistici introdotti dal Decreto Ministeriale n.1444/68.

A seguito dell'avvio della "Manovra Urbanistica" si sviluppa una ricchissima produzione di progetti e di piani. E', però, difficile individuare una chiara omogeneità negli elaborati tecnici che concorrono alla definizione della Manovra Urbanistica, anche intesa come semplice sommatoria dello Schema Direttore e dei singoli Piani di Settore. Esistono infatti vari problemi relativi alla congruenza tra lo Schema Direttore e, ad esempio, alcuni Piani di Recupero o il Piano della viabilità.

La variante di adeguamento agli standard del vecchio Piano Regolatore Generale ha un respiro pianificatorio ancora minore, ma un valore operativo certamente più importante.

Il Piano Marconi fu approvato nel 1965 quando non era ancora stato emanato il Decreto Ministeriale 1444/68 che, sulla base delle norme contenute nell' art. 17 della legge 765/67, avrebbe poi fissato "i limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza e di distanza tra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi...".

Con quasi trent'anni di ritardo sulla norma di legge la variante di adeguamento ha permesso, pur a costo di bloccare ogni forma di intervento privato, di evitare che fossero compromesse le parti ancora disponibili del territorio comunale, ma non ha introdotto alcuna reale innovazione nel modello di città proposto. Essa deve intendersi, per la evidente mancanza di ogni indicazione su un nuovo processo di sviluppo, come "strumento tampone" finalizzato alla salvaguardia del territorio. Tutto l'edificato viene caratterizzato da un unico criterio di immodificabilità e la città, disegnata dopo il Piano Scalpelli, sembra congelata in una condizione certamente precaria e chiaramente incongrua; le aree destinate alle attività industriali ed a quelle di interesse generale sono distribuite senza un disegno complessivo e un criterio di riconfigurazione degli spazi urbani.

Le previsioni per le aree agricole, dove è più indispensabile un puntuale intervento di tutela, sono prive di ogni reale proposta di riuso e di valorizzazione.

Ma, come già detto, è a questa variante generale che si deve la salvaguardia delle aree ancora libere e, in definitiva, la stessa possibilità di promuovere una nuova strategia per la riqualificazione urbana.

1.2 Strumenti urbanistici redatti posteriormente al Piano Marconi

Tra l'approvazione del Piano Marconi e quella della variante generale per l'adeguamento alla normativa relativa agli standard urbanistici (conosciuta come delibera C.C. 71/89 e definitivamente approvata con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n.7265 del 13.7.1994), è stato approvato un gran numero di varianti urbanistiche puntuali, perlopiù finalizzate al soddisfacimento di esigenze abitative e di realizzazione di opere pubbliche. Tali varianti sono, per così dire, esaurite. Hanno, cioè già prodotto le trasformazioni edilizie ed urbanistiche previste e non esplicano ora alcuna efficacia. Non si ritiene utile, pertanto, riproporre l'elenco completo.

Dall'approvazione del "Documento Programmatico" (deliberazione n° 27 del 20.02.95) e coerentemente con esso, sono state approvate numerose varianti urbanistiche le cui opere risultano, in alcuni casi, ancora non completate. Tali varianti vengono ovviamente recepite nel nuovo Piano Urbanistico Comunale (PUC).

Infine, si ritiene utile elencare tutti i piani di recupero, adottati e/o approvati, in qualche

modo ancora vigenti, che vengono superati dalla normativa introdotta dal PUC Di essi dovrà essere dichiarata, nell'atto consiliare di approvazione del PUC, la decadenza.

PdR	AMBITO	delibera C.C. adozione	delibera C.C. approvazione
1	Vie: Indipendenza, B. Croce, Monti, Porto e Ligea	22 - 22/05/89	10 - 16/02/91
2	Centro Storico	388 - 2/12/86	15 - 26/04/89
3	Canalone ed immobili a nord di via S. Terenzio	17 - 26/04/89	11 - 16/02/91
4	Sichelgaita	29 - 12/11/90	91 -05/10/93*
5	Rione Carmine	29 - 22/02/93	3 - 18/01/94
6	Trincerone, vie Fieravecchia, Pirro e Principati	31 - 12/11/90	17 - 11/01/92
7	Via Imo	32 - 12/11/90	93 - 5/10 /93*
8	Via Crispi, Calata S.Vito, Terme Campione, Fratte	8 - 16/02/91	19 - 16/02/94
9	Fratte	33 - 12/11/90	92 -05/10/93*
10	Brignano Inferiore	21 - 25/03/91	62 - 19/07/94
11	Parte di Torrione, Picarielli, Pastena, S. Margherita	15 - 11/01/92	
12	Pastena-Mercatello	98 - 28/09/91	43 - 22/04/94
13	Mariconda (con zona di ampliamento)	13 - 11/01/92	
14	Fuorni	12 - 11/01/92	42 - 22/04/94
15	Lamia (confini di Pontecagnano)	93 - 28/09/91	
16	Materno	94 - 28/09/91	
17	Case Roma	95 - 28/09/91	
18	Brignano Superiore	Individuato e non adottato	
19	Ogliara	96 - 28/09/91	
20	S. Angelo di Ogliara	16 - 28/09/91	
21	Sordina	22 - 25/03/91	63 - 19/07/94
22	Giovi Piegolelle	23 - 25/03/91	
23	Giovi casa D'Amato	24 - 25/03/91	
24	Fascia costiera	14 - 11/01/92	75 - 28/07/94
25	Vie Gelsi Rossi, S. Baratta ed S. Mobilio	99 - 28/09/91	64 - 19/07/94

* deliberazione del Commissario Prefettizio

Ancora, è opportuno segnalare la necessità di una radicale revisione del Regolamento Edilizio approvato nel 1976. E' questo uno strumento ancora vigente, ma in larga misura superato dalla legislazione nazionale e regionale. Successivamente alla formazione del nuovo PUC, il R.E. dovrà essere rielaborato, anche al fine di eliminare le molte – ed inutili – prescrizioni in esso contenute.

La redazione del nuovo Piano Urbanistico è stata l'occasione per studiare tutti gli strumenti menzionati, per dichiararli superati oppure per includere nel Piano le soluzioni che continuano ad essere valide.

Infine, è necessario fare un cenno ai piani che, sovraordinati rispetto al PUC, o regolanti specifici settori, operano nel territorio comunale di Salerno.

- Piano Regolatore delle aree portuali, redatto dal Genio Civile OO.MM., approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto del 17.07.1974, n. 444 e con Decreto Interministeriale 10.12.1974, n. 3233.
- Variante al Piano Regolatore delle aree portuali redatto a cura di Assotutela e della "Porto di Salerno S.p.A.", adottato dalla Capitaneria di porto di Salerno con decreto n. 45 del 20.11.1998; L'iter di definitiva approvazione della variante è ancora in corso per l'espletamento delle procedure di Valutazione di impatto ambientale (competenza Ministero dell'Ambiente e Regione Campania).
- Piano Regolatore Territoriale del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale, redatto dall'ing. Vincenzo Iannizzaro, approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n. 1145 del 30.01.96.
- Variante normativa al piano Regolatore Territoriale Consortile, redatta dall'arch. Bianca De Roberto e dall'avv. Fulvio Bonavitacola, approvata il 12.03.2003 in sede di

conferenza dei servizi indetta dall'Amministrazione provinciale di Salerno. L'iter di definitiva approvazione è ancora in fase di espletamento.

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, redatto dal prof. Edoardo Salzano, adottato con delibera di Consiglio provinciale n. 145 del 18.12.01; l'iter di definitiva approvazione di tale piano è ancora in espletamento e, relativamente alle osservazioni promosse dal Comune di Salerno è stato istituito apposito "tavolo di concertazione".
- Piano Stralcio del Bacino Destra Sele, redatto dalla competente Autorità, adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino con delibera n. 18 del 14.03.2003, pubblicato nel B.U.R.C. n. 13 del 24 marzo 2003.
- Piano Acustico del territorio comunale di Salerno, redatto dal Dipartimento di Ingegneria Meccanica dell'Università degli Studi della Regione, prof. Adolfo Sabato e ing. Salvatore Forte, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 82 del 22.12.2000.
- Piano Urbano Parcheggi redatto a cura del Settore Trasporti e viabilità, approvato con delibera di G.R.Campania n. 5448 del 22.11.2002 e decreto n. 279 del 30.01.2003.
- Misure di salvaguardia della costa, redatto dall'Autorità di Bacino Regionale Destra Sele (pubblicato sul BURC del 6.12.2004).
- Piano sicurezza stradale PSSU redatto a cura degli ingg. Elvira Cantarella e Matteo Basile approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 30.6.2005.
- Piano Urbano Trasporti – approvato con delibera di C.C. n. 38 del 30.6.2005.

2. CRITERI E STRUMENTI URBANISTICI PER GUIDARE LA CRESCITA E LA RICOSTRUZIONE DI UNA CITTÀ¹.

2.1 Forma ed uso

La città è soprattutto lo strumento più efficace di informazione e di accessibilità sociale e fisica, e quindi è un elemento indispensabile nella vita moderna. La capacità informativa dell'agglomerato urbano è particolare perché presenta una ricchezza ed una complessità difficile da trovare in altri luoghi o in altre circostanze.

In esso si raggruppano non soltanto i grandi centri di promozione e di produzione - industria, commercio, finanza, cultura, insegnamento, tempo libero, sport, etc. - ma anche la densità ed il disordine attivo dell'agglomerato stesso che producono importanti effetti collaterali: il cittadino è informato facilmente su ciò che sta cercando, su ciò che non cercava in modo preciso e anche su ciò che, in un primo momento, sembrava non interessargli. La vita del cittadino cambia imprevedibilmente e si arricchisce grazie all'informazione sistematizzata ed a quella casuale.

Inoltre, la città offre un elemento di benessere tipicamente moderno. In essa si raggiunge un rapido accesso ed un adeguamento immediato a quegli elementi sui quali il cittadino è stato informato; accesso e adeguamento possibili grazie a due caratteristiche fondamentali della città: le relazioni sociali e la vicinanza fisica.

La città moderna è nata esattamente dalla necessità di raggiungere una concentrazione umana operativa, in grado di informare sistematicamente e casualmente e di fornire accesso e adeguamento agli obiettivi di quell'informazione, quando la forza economica dell'agricoltura aveva ceduto il posto all'industria ed al commercio.

Forse un giorno le nuove tecnologie daranno dei nuovi mezzi d'informazione e accessibilità sufficientemente potenti da permettere la soppressione degli agglomerati urbani. Per il momento, però, questa è pura immaginazione in quanto i nuovi mezzi, per ora, ci permettono solo modeste dispersioni spaziali.

Affinché realizzi la sua finalità, affinché l'informazione e l'accessibilità si producano all'interno del loro ambito scarsamente sistematizzato, bisogna tener presente che una certa tendenza al disordine della città moderna, o, per meglio dire, alle relazioni aleatorie comporta creatività. Per questo oggi risultano scarsamente operative le vecchie idee della zonizzazione urbana e i criteri classificatori della *Città Funzionale*. Al contrario, bisogna ripensare la città come una sovrapposizione di funzioni, non solamente per ragioni di continuità ambientale e di omogeneizzazione fisica e sociale, ma anche per l'efficacia dello strumento di informazione e di accessibilità. Da ciò non si deve dedurre che questo "apparente disordine" debba essere "sopportato": oggi si dispone di sufficienti strumenti per "gestirlo".

D'altra parte, affinché questi strumenti siano utili al cittadino, è necessario che i segnali e l'espressione formale siano facilmente leggibili. Bisogna quindi concedere una importanza fondamentale alle forme della città. Solamente con una lettura adeguata si raggiungerà il massimo rendimento per l'informazione e l'accessibilità. Per raggiungere tale obiettivo bisogna comprendere il potere della comunicazione acquisita dagli elementi formali tradizionali: le vie, i viali, le piazze, i giardini, i monumenti, la facciata architettonica, etc.

¹ dal "Documento Programmatico" 1994, cap. 2

Questi elementi, pur subendo trasformazioni sostanziali col passare del tempo, hanno sempre mantenuto una permanenza della struttura, probabilmente perché hanno delle profonde radici antropologiche. Un cambiamento radicale e polemico di queste forme, già sperimentato in un'urbanistica che ha fatto bandiera di questo radicalismo, determina una perdita della comprensione e della conoscenza della città. I cambiamenti, inevitabili ed opportuni, devono essere il risultato di un'evoluzione degli elementi morfologici, imposti ma misurati dalle nuove condizioni della vita urbana, che derivano dalle nuove forme sociali e culturali.

La permanenza di ciò che è essenziale per le forme urbane tradizionali, deve poter convivere, quindi, con dei modelli architettonici - quali le residenze, le attrezzature, i servizi pubblici, i monumenti - e con delle infrastrutture che per la loro modernità non possono essere esattamente quelle che si erano abbinare logicamente con quelle forme. Questa permanenza non può essere tanto regressiva da farci perdere i grandi progressi che il Movimento Moderno e l'urbanistica radicale d'avanguardia avevano raggiunto nel comfort e nel livello di vita.

Quindi, un obiettivo fondamentale per stabilire delle nuove strutture urbane - e per migliorare e modernizzare quelle antiche - è far sopravvivere l'evoluzione discreta della morfologia tradizionale, pur imponendo modelli architettonici radicalmente nuovi. E' un obiettivo facile da capire ma difficile da raggiungere e su questa difficoltà si basa, oggi, la teoria e la pratica dell'urbanistica più esigente.

2.2 Centro e periferia

La forma della città diventa, quindi, un fattore di base e trascendentale. Non possiamo continuare a pensare che il controllo urbano si realizzi solo mediante programmi quantitativi e specificazioni funzionali senza che questi determinino una forma. Bisogna integrare gli uni e l'altra nelle proposte formali qualificate, affinché questi contenuti entrino negli strumenti di informazione e accessibilità nell'accezione chiarita. Deve essere chiaro, però, che la qualità della forma urbana non è manifestata solo dai valori visuali e compositivi, ma anche dall'espressione delle radici sociali e culturali e dalle decisioni politiche che vengono prese in ogni epoca.

Nelle città europee di lunga storia e di intensa attività attuale questa relazione tra forma e contenuto si esprime attraverso una scena caratterizzata soprattutto dalla dissociazione tra il centro e la periferia.

Il centro storico è di solito un ambito urbano molto potente che dà identità a tutta la città e che è testimonianza della memoria collettiva, ma nel quale le condizioni di abitabilità si sono degradate e si è deteriorato, di conseguenza, l'equilibrio delle funzioni. La periferia, nel migliore dei casi, ha raggiunto un certo livello di abitabilità, un livello che di solito si cerca di migliorare solo in termini di tecnologia edilizia o di equilibri quantitativi. Non manifestandosi come autentica città identificabile e non assimilando le basi morfologiche della città, la periferia non ha potuto assorbire un significato collettivo e non si è resa leggibile e comprensibile al cittadino. Per omogeneizzare qualitativamente la città bisogna, quindi, stabilire un equilibrio di significati ed usi, qualificare urbanisticamente gli spazi della periferia e rendere abitabili gli spazi già qualificati del centro. Si tratta, pertanto, di monumentalizzare la periferia ed "igienizzare" il centro.

Bisogna tener presente la volontà antiurbana, fatta propria da molti strati della nostra società come reazione contro la "incomodità" e le deficienze della città, che trova origine nelle utopie ottocentesche conseguenti alla situazione di degrado imposta dalle diverse ondate industriali.

Non possiamo negare la validità del suburbio - inteso nel significato anglosassone - come luogo per vivere, ed è necessario, evidentemente, ristabilire tutta una teoria della "disurbanizzazione" che permetta questo modello di assetto che in molte città ha forti radici nella tradizione. E' necessario, però, tener fortemente presente che gli

argomenti a favore del suburbio possono presentare aspetti meno positivi, anche per il suburbio di case unifamiliari più o meno confortevoli. Ma è sicuramente peggiore la condizione dei suburbi residenziali densi e massicci di bassa qualità economica e, ancor di più, quella delle periferie degradate che vogliono essere città per la loro architettura massiva, ma non sono niente. E certamente non realizzano un ambiente urbano per i loro abitanti.

Quando la piccola borghesia benestante ipotizza e vagheggia residenze discretamente lussuose su imitazione delle forme di vita americana o nord-europea, giustificandole come fuga dalla saturazione urbana e rifugio in un ambito isolato della famiglia individualizzata, fa una proposta di dissoluzione dei fattori collettivi, una difesa dell'unità familiare come strumento autonomo di controllo e inizia un processo contro gli elementi di libertà più individualizzata e di agglutinazione politica della città.

Quando Ludvik, il protagonista di Kundera, in un momento della sua avventura si rifugia nel suburbio degradato come unica risposta alla sua "disidentificazione" spiega molto chiaramente che: *"...proprio perché quello non era affatto il mio posto io dovevo star lì, in quella orribile città di discordanze, in una città che stringeva in un abbraccio implacabile cose tra loro estranee."*

E quando qualche intellettuale afferma che il futuro della metropoli è il suburbio - e ancor peggio la periferia degradata - e non la centralità urbana, assumendo atteggiamenti critici rispetto a quella città, manchevole nei suoi confronti, vuole anche segnalare le distanze personali rispetto all'agglomerazione e sottolineare la propria individualità.

La difesa del suburbio - almeno nelle nostre forme di vita e per le nostre strutture geografiche - ha sostituito la vecchia difesa della campagna contro la città, oggi ormai insostenibile. Si tratta dell'ultimo rifugio di coloro che sono pessimisti rispetto ai valori della collettività o di quelli che ne temono le conseguenze sociali e politiche.

La verità è che l'esperienza ha dimostrato che la formalizzazione radicalmente urbana e "monumentalizzata" dello spazio anodino del suburbio, provoca un'agglutinazione sociale e la creazione dei primi strumenti di partecipazione politica collettiva.

2.3 Centro storico

Sembra evidente che i quartieri antichi sono da salvaguardare sia come testimonianze che come luoghi generatori della ricostruzione e della riabilitazione della città. Riabilitare vuol dire esattamente "restituire una persona o una cosa al suo stato primitivo, dal quale era decaduta". Se applicata ad una parte di città, la definizione ha bisogno di qualche precisazione. Tornare allo stato primitivo non significa, in questo caso, il ripristino di situazioni antiche ed ormai superate. Non vuol dire "restaurare" in termini esclusivamente fisici la città, come tanti accademici puri hanno fatto o hanno tentato di fare. Vuol dire ritrovare l'equilibrio e la corrispondenza tra la vita sociale e la struttura fisica. Non si tratta di tornare indietro per riabilitare, ma piuttosto di compiere passi avanti nel miglioramento fisico del quartiere per adeguarlo alle nuove necessità ed alla nuova società. E' fondamentale capire dove si trovano quelle testimonianze, quegli elementi della continuità che saranno indispensabili per la ricostruzione della città.

E' evidente che il primo impegno deve essere quello della protezione dei grandi beni architettonici di carattere storico e monumentale. Gli sforzi di catalogazione e di conservazione sono certamente fondamentali dal punto di vista della ricerca, ma lo sono ancor più dal punto di vista urbano, per gli aspetti di conoscenza delle trasformazioni fisiche e sociali.

Questa impostazione comporta delle priorità molto chiare.

Fatta eccezione per casi di alto livello, la conservazione di un edificio ha un senso solo quando esso può svolgere un ruolo preciso nel sistema della città; e questo rende ammissibili anche interventi molto decisi, tanto decisi quanto quelli che lo stesso edificio avrà sicuramente subito, nel corso della sua lunga storia, per essere progressivamente

adattato a nuovi usi ed a nuove sensibilità.

Diremo infine che le decisioni sul futuro di un edificio non possono appartenere agli storici ed agli archeologi, ma agli architetti e agli urbanisti oppure, ancor di più, ai politici, come depositari degli intenti e dell'immaginario della società. Dovremo mettere in conto, poi, che gli interventi attuali siano davvero "attuali", cioè rispettosi del passato ma creativi, non mediocrementemente adagiati nei mimetismi stilistici.

Un edificio è un'entità vivente, e quindi modificabile e perfino amputabile, trasformabile senza troppe esitazioni né eccessivo rispetto; nemmeno si deve esagerare sulla pretesa corrispondenza qualità-antichità.

Sarebbe sempre opportuna una certa attenzione critica nei riguardi dell'architettura antica per accettarne solo ciò che ha qualità o che ha potuto acquistare un valore rappresentativo. Un edificio storico deve essere salvato, ma soprattutto deve essere ristrutturato per i nuovi usi, che non è lo stesso che restaurarlo.

E' un pezzo importante della memoria che rappresenterà sempre un suggerimento al modo di intervenire sulla città, che sempre sarà di incitamento ai processi di trasformazione chiaramente interpretabili e puntualmente programmabili in quanto prodotti da un processo storico reale e vivo.

L'altro grande elemento di permanenza è la struttura fisica dei quartieri storicamente consolidati.

Le ragioni sono le stesse. Un quartiere è il risultato di un processo morfologico che rivela i progressivi interventi e che identifica un territorio. Ricostruire significa riconoscere questa morfologia, e, allo stesso tempo, accogliere i suggerimenti che essa esprime; vuol dire scoprire, attraverso l'analisi, quali sono gli elementi che definiscono l'identità del settore urbano.

Questa capacità degli elementi fisici di esprimere i segni dell'identità sarà vera fintanto che la struttura sociale del gruppo che abita il quartiere si ritroverà in quell'immagine stessa; oppure se sarà il risultato di una trasformazione naturale, legata all'evoluzione dell'immaginario collettivo e dei suoi simboli.

La forma del quartiere, gli edifici monumentali, gli ambienti tradizionali e pittoreschi, le tracce storiche, hanno significato di permanenza in un determinato luogo, e sono strumenti vivi e vivificanti di quello stesso luogo, solamente se conservano una relazione attiva con la gente che li circonda. Diversamente, sia il complesso che i singoli edifici, sia le strade che i monumenti, diverranno parti disurbanizzate, assassinate dai restauratori, come reclusi nel magazzino di un museo, morte, definitivamente morte, perché mai più saranno trasformate, ricucite, mutilate, ferite e riutilizzate: cadaveri della pietrificazione, come li producono certi malsani storicismi.

Dunque, la permanenza che deve essere difesa sopra ogni cosa è quella del gruppo sociale che abita un determinato pezzo di città, quando questo diviene oggetto di un processo di rinnovamento fisico.

La principale ragione, come si è detto, è l'adeguamento tra funzione e rappresentazione. Ma ce n'è anche una economica: il plusvalore prodotto dai miglioramenti deve tornare al gruppo sociale preesistente che ha già pagato le conseguenze del degrado, poiché solo questo aiuto può avviare il riscatto.

Da tempo si verificano fenomeni allarmanti: riduzione della popolazione ed invecchiamento di quella che rimane, abbandono di una gran parte del patrimonio edilizio, terziarizzazione e successivo decadimento delle attività commerciali.

Tutto ciò è causato dall'abbassamento qualitativo dell'ambiente fisico e dalla mancanza di quei servizi capaci di trattenere la popolazione giovane che produce e vivifica.

Le stesse conseguenze si trasformano in cause di un processo a catena cui si aggiunge l'avvento di popolazione emarginata, e sul quale pesa l'inerzia distruttiva di una pianificazione indeterminata e senza precisa finalità, né nel contenuto, né nella forma.

Questo processo va arrestato senza smantellamento dei valori sociali intrinseci.

Ma se si dovesse produrre l'esilio della popolazione, avremmo definitivamente sacrificato un gruppo sociale che finora è stato la vittima e correremmo il rischio di accelerare una terziarizzazione superficiale e improduttiva, oltre ad una mummificazione dei monumenti.

Il miglioramento fisico deve favorire la rigenerazione sociale, trattenendo gli elementi trasformativi della stessa collettività, in modo che la popolazione possa ringiovanire.

E' difficile? Certamente. Tanto difficile che quasi nessuna città occidentale ha ancora raggiunto obiettivi di questo tipo, anzi, i processi di miglioramento fisico avviati si sono generalmente risolti nel cambiamento della struttura sociale.

Il caso di Salerno ha una sua negativa specificità: il processo di espulsione delle classi che originariamente occupavano il centro storico, dopo la sua prima violenta accelerazione conseguente all'alluvione del 1954, ha già raggiunto, a seguito del sisma del 23.11.80 un livello al limite dell'irreversibilità. Furono realizzati all'epoca, in suburbi collinari e periferici, forti interventi di edilizia residenziale pubblica, destinati principalmente a ospitare i nuclei familiari che occupavano in fitto gli alloggi più degradati.

Pertanto l'intervento sulla città storica, inteso anche come intervento di recupero della struttura sociale del quartiere, avrà, per quanto possibile, il compito prioritario ed assai complesso di reintegrare i ceti sociali originari. Comunque, prendendo atto di quanto già accaduto, assume ancora più importanza impedire nuove espulsioni e creare le condizioni per una nuova, ampia eterogeneità funzionale e sociale dell'area.

Il processo di trasformazione dei vecchi quartieri è stato perseguito dall'urbanistica moderna con diversi meccanismi. Uno dei più ricorrenti è quello di aver tracciato nuove strade che hanno sventrato il costruito.

Non dovrebbe essere necessario ricordare che ciò corrisponde esattamente ad una mentalità progressista, tipicamente ottocentesca, convinta che la penetrabilità, ancora ingenuamente meccanica, sia il fattore decisivo.

Ma il principio della trasformazione indotta dalla viabilità è ormai superato, almeno come modello unico. Perché si abbiano effetti positivi, è necessaria la concomitanza di tre fattori importanti: il primo è che ogni intervento deve realizzarsi unitamente ad una profonda trasformazione tipologica - conseguenza di una domanda con caratteristiche nuove - capace di sconvolgere la possibile continuità morfologica e d'immagine del quartiere. Di seguito appare l'altro fattore, che consiste nell'evitare la trasformazione della struttura sociale con l'espulsione della popolazione locale. Il terzo è la capacità, finanziaria e gestionale, della pubblica amministrazione di assumere l'iniziativa, proprio quando la consapevolezza urbanistica e la regolamentazione ad essa ispirata hanno compresso l'apparato speculativo dell'impresa privata.

Sarebbe utile estrapolare la questione ed applicarne l'esperienza ai quartieri nuovi: i tracciati di scorrimento veloce isolati hanno danneggiato molti quartieri periferici o ne hanno impedito l'integrazione, e mai hanno conseguito - a causa del loro sfasamento temporale nel contesto politico, economico e sociale - gli effetti positivi.

Ma resta da evidenziare un ulteriore aspetto negativo della questione.

Sebbene le motivazioni di tali tracciati fossero strettamente tecniche, riferite alle necessità della circolazione, la loro gestione e la pressione speculativa hanno di fatto favorito un'edificazione scandalosamente incongrua nelle dimensioni con due risultati disastrosi: la costruzione di muraglie che isolano i quartieri dall'intorno, degradandoli ancor di più, e la produzione di un traffico locale aggiuntivo, così intenso, che unito a quello che si voleva canalizzare rende inutile tutta l'operazione.

2.4 Ricostruzione invece che espansione

Negli ultimi anni le città europee hanno ridotto - o annullato - il loro incremento demografico: è finita la grande ondata espansionista che sembra, al contrario, ancora inarrestabile nelle città del Terzo Mondo. Le ragioni sono ovvie, dal punto di vista

economico, sociale e politico.

Il problema di base delle città europee non è, quindi, quello della crescita, ma del miglioramento della qualità dell'esistente. Contro l'espansione la ricostruzione. Invece di costruire fuori dalla città, costruire nella città già costruita.

Nel processo di ricostruzione esistono, tra gli altri fattori importanti, tre nuove impostazioni di metodo e di intenzioni: il riuso rispetto alla mera conservazione, il progetto degli spazi vuoti rispetto al progetto di nuovi immobili e l'impeto creativo rispetto al regolamento limitativo.

La prima impostazione deriva dalla necessità di servirsi, realmente, del patrimonio edilizio esistente. Potremmo dire, esagerando un po', che quasi non è necessario costruire niente di nuovo.

Nelle nostre città ci sono abbastanza metri quadrati di edifici in cui potremmo allocare di tutto. Bisogna solo riadattare tali spazi ai nuovi usi in modo da modernizzarli. Questo può entrare sovente in contraddizione con i vecchi concetti che hanno orientato gli interventi di restauro architettonico. Così come abbiamo prima menzionato, bisogna intervenire sugli edifici antichi con decisione moderna, rispettando le testimonianze storiche che lo meritano, comprendendo i nessi culturali che ogni edificio comporta, ma accettando che l'architettura è un fenomeno d'accumulazione e di stratificazione storica e che quasi mai può rinchiudersi in una situazione puramente museale, ma che deve aprirsi al continuo riuso della collettività. Né distruzioni indiscriminate né "pasticci" frivoli, perché entrambi sono funzionalmente inutili e culturalmente frustranti.

La seconda impostazione è la conseguenza di un nuovo metodo di lavoro. Bisogna cominciare a ricostruire dal vuoto urbano, da ciò che può divenire uno spazio collettivo, soprattutto per tre ragioni: perché è il primo tema accessibile alla gestione dell'Amministrazione, perché ripristinare lo spazio pubblico è il modo più rapido ed efficace per dare un nuovo tono ambientale a tutto un quartiere e principalmente perché è il mezzo per recuperare una coscienza sociale e urbana.

Da uno spazio pubblico ricostruito e riabilitato, si producono degli effetti osmotici verso lo spazio privato. Partendo da questo punto di vista, i nuovi modelli influiscono non solo sul miglioramento dell'intorno fisico, ma anche sull'equilibrio demografico e, come conseguenza, sull'impianto definitivo di una popolazione che stava degradando. Ciò determina fenomeni significativi di sostanziale giustizia sociale; infatti la stessa popolazione storicamente insediata in quel sito godrà del plusvalore dell'operazione e lo potrà, quindi, utilizzare nel proprio miglioramento, senza dover ricorrere alle ingrate soluzioni dell'esilio con conseguente disequilibrio in tutta l'area metropolitana.

Affinché lo spazio pubblico soddisfi oggi queste funzioni è necessario che dia risposta allo stesso tempo a due domande sovente contraddittorie: essere uno spazio per l'uso dell'"ozio" e del gioco organizzato della collettività ed essere un contributo fondamentale per il consolidamento dell'identità del quartiere. Deve quindi essere funzionale e rappresentativo, essere uno spazio aperto agli usi ed essere un "monumento". La soluzione di questo dilemma è una delle sfide più importanti nel disegno urbano della città moderna.

La terza impostazione trascende i limiti della politica urbana. Durante l'epoca della crescita urbana, il controllo dell'Amministrazione sulla città era stato caratterizzato da un atteggiamento chiaramente limitativo e restrittivo. I piani generali e quelli attuativi erano orientati fondamentalmente a ridurre le aspettative d'uso del suolo dei soggetti privati condizionati unicamente dal mercato. Pertanto, tale atteggiamento finiva solo col ridurre l'edificabilità, urbanizzare le vie, lasciare spazio per i servizi e gli impianti, cedere terreno all'Amministrazione.

Così si è andata configurando una pianificazione costruita con cifre astratte e con regolamenti solo giuridicamente corretti, quasi senza capacità di intervenire nelle forme e nei contenuti.

Oggi, ridotta la pressione della domanda e accettato l'obiettivo del riuso del patrimonio

edilizio, la gestione e i metodi dell'urbanistica devono seguire un altro percorso. Non è necessario far ricorso a metodi restrittivi bensì a metodi propositivi che favoriscano operazioni concrete offerte agli operatori pubblici e privati. Bisogna pensare a progetti realizzabili, bisogna programmarli con grande rigore individuando per essi le soluzioni compatibili economicamente. Per fare questo ormai non vale la pianificazione solo quantitativa né i regolamenti limitativi.

Sono necessarie decisioni di progetto.

2.5 Quartiere, città ed area metropolitana

Bisogna accettare che le grandi città - ed ancor più le aree metropolitane - non sono sistemi facilmente comprensibili nella loro totalità. Il gran disordine urbano - allo stesso tempo base e conseguenza della struttura di tutte le città ben costruite - lo possiamo comprendere solo se lo analizziamo e lo sconnettiamo, analizzando, quindi, ogni nucleo omogeneo che lo compone. La città, pertanto, si può intendere come una somma di quartieri, come una giustapposizione di elementi chiaramente configurati, come ricucitura di frammenti contraddittori e addirittura conflittuali, all'interno dei quali si può stabilire una certa coerenza. Solo così si affermano i corrispondenti segnali d'identità e solo così faremo in modo che il "disordine" della grande città non incida sull'ordine interno di ogni unità. Le condizioni conflittuali imposte dall'informazione e dall'accessibilità della conurbazione possono essere ridotte e chiarite per il cittadino se si mantiene fermo il riconoscimento dell'unità e identità di ogni quartiere, o, in modo ancor più radicale e frammentario, meno sociologico e più formale, il riconoscimento e l'identità di ogni elemento urbano significativo: quel corso, quella piazza, quell'intorno di un mercato.

Questa analisi e questa disintegrazione devono avere una conseguenza importante: il superamento del vecchio concetto delle aree metropolitane, secondo il quale si stabiliva un'infelice dicotomia tra città centrale e satelliti periferici, determinando e consentendo uno sgradevole disequilibrio tra due differenti identità fisiche e culturali.

I deboli nuclei periferici possono entrare a far parte dell'evento metropolitano quando la città centrale è divisa in settori autonomi di entità simili.

Ma questo comporta due decisioni politiche molto chiare: accettare l'indiscutibile realtà delle aree metropolitane senza tentativi di divisione né segregazione e, d'altro canto, stabilire una decisa decentralizzazione dei quartieri, non solo in termini di progettazione urbanistica, ma anche di amministrazione e partecipazione.

Cercare di comprendere la città partendo dai quartieri comporta anche il vantaggio di canalizzare correttamente la partecipazione popolare. Oltre alle informazioni pubbliche regolate nella gestione dei piani, è necessaria, evidentemente, la partecipazione diretta dell'utente locale. Questa partecipazione, mentre è difficile per l'approfondimento di temi eccessivamente generali e troppo astratti, è invece realmente efficace quando si riferisce a temi che incidono in modo immediato sull'identità del quartiere o sugli elementi urbani personalizzati.

Con questo non vogliamo negare la necessità di decisioni generali di carattere metropolitano che superino l'ambito del quartiere. Molte di esse devono corrispondere ad opzioni direttamente politiche e, in ogni caso, è opportuno verificarle attraverso l'analisi settoriale del quartiere. Si sarebbero evitati molti spropositi, quali il tracciato delle autostrade urbane, l'installazione di grandi infrastrutture, o la determinazione di nuove espansioni, se si fossero esaminati i problemi dalla parte del nucleo colpito.

Infine, bisogna dire che la frantumazione in quartieri, in settori o in elementi personalizzati, comporta anche il problema della loro ricucitura. L'urbanizzazione degli interni, il tracciato di congiunzione, è uno degli ineludibili metodi per la relativa omogeneizzazione della città. Dalle rondes, i boulevards, i rings nel perimetro delle vecchie città fortificate, esiste una lunga storia di ricuciture che sono servite da filtro e da travaso tra nuclei diversi

2.6 Piano e progetto

Attenendosi a tutte queste considerazioni, sembra chiaro che oggi lo strumento del controllo urbano è piuttosto un insieme di progetti che un piano generalizzato, costruito su illusioni e indeterminazioni temporali, composto solo da quantificazioni e regolamenti.

Si può dire che c'è bisogno di un'urbanistica "strategica" che si realizzi a partire da quei punti concreti scelti tanto bene che da soli possano avviare trasformazioni dalle conseguenze più generali.

Tutte le città moderne sono state esempi di questo metodo: si sono formate a partire da interventi che hanno indotto fenomeni di trasformazione, comunicando al loro intorno, in modo abbastanza autonomo, una volontà di miglioramento, di risveglio, di qualità urbana. A Parigi, le riforme puntuali di Napoleone fecero cambiare grandi settori della città e, dopo, i tracciati delle nuove vie di Haussmann trasformarono le forme e gli usi dei quartieri in via di degrado. A Vienna, la costruzione del Ring assunse una trascendenza totale ed incitò a grandi cambiamenti, come quelli che secoli prima aveva ottenuto Fontana nella Roma barocca. A Barcellona l'espansione si è forzata verso ponente, come conseguenza delle realizzazioni dell'Esposizione Universale del 1929. La nuova cultura urbana, dagli anni '80 in poi, ha consentito che, partendo da una piazza o da un piccolo giardino, dalla riutilizzazione di un vecchio palazzo, dalla demolizione di alcune vecchie case, tutto il settore del loro intorno cambiasse, senza la necessità di un nuovo intervento pianificatore.

Il Villaggio Olimpico ha forzato un'espansione verso levante, ha recuperato il mare e le spiagge ed ha iniziato una rigenerazione dei vecchi quartieri vicini. Ogni scuola, ogni attrezzatura sportiva, ogni biblioteca, ogni centro culturale effettivamente realizzato ha modificato più radicalmente il quartiere che qualsiasi Piano Regolatore o qualsiasi Piano Particolareggiato.

Partire dai progetti vuol dire anche vedere la città dal particolare al generale e interpretare, quindi, i piani parziali come una somma di progetti e come una legittimazione della loro coerenza in un settore della città. Questo comporta, evidentemente, una modifica dei principi posti a base della legislazione vigente, anche se bisogna riconoscere che è iniziato un vivace dibattito, in ambienti scientifici e politici, che ha già prodotto qualche primo tentativo legislativo, peraltro disorganico e non esaustivo. Semplificando, il grave limite dell'attuale impostazione legislativa si può dire che consista, procedendo dal generale al particolare, nel rispondere più ad una visione "metafisica" della città che al comportamento e alle esigenze reali dei cittadini sostanzialmente sempre disattese.

La distinzione tra piano e progetto non è solo un problema di dimensione o di maggiore o minore generalità. La differenza fondamentale è nel programma di gestione e di realizzazione.

Un progetto comporta nel suo proprio metodo la proposta di una realizzazione programmata in un termine concreto. Ogni progetto corrisponde ad una realtà che, una volta esauritasi, smette d'esistere. Invece, molte pianificazioni irrealizzate hanno rivoluzionato inutilmente un'area sulla quale non si interverrà mai. Ci sono molti vincoli urbanistici quasi centenari, eternamente minaccianti, che hanno solo degradato il settore, in quanto hanno assassinato tutte le aspettative. Si può ideare solo ciò che si realizzerà in tempi compatibili. Quindi si può ideare solo ciò che si può progettare. Provocatoriamente, se non si può progettare è meglio lasciar spazio all'anarchia della collettività cittadina, con la sua capacità di dare vita a tutto. In questi casi sarebbe necessaria quindi, un'accurata "depianificazione".

E ancora, l'urbanistica strategica e "metastatica" - in un'accezione positiva - non è fatta solo di progetti puntuali ben situati, ma di realizzazioni ben concluse. E' attraverso l'opera compiuta - e non attraverso il progetto compiuto - che si producono gli effetti metastatici osmotici e di trasformazione del tessuto urbano.

2.7 Il piano come programma politico

Tutto ciò non significa che non ci sia uno spazio specifico per il Piano.

Persiste la questione centrale della definizione dei grandi obiettivi per il futuro della città.

Il problema è che il Piano non è uno strumento adeguato per il controllo formale della città e, quindi, non possiamo pretendere che assuma tutti gli obiettivi, piuttosto complessi, dell'urbanistica.

Il Piano può tornare ad essere rivendicato se accettiamo la sua incapacità di definizione e se lo contempliamo da due punti di vista essenziali. Il primo è quello del suo carattere di programma politico per la città. Non inganniamoci: la proposta di una futura struttura urbana dovrebbe essere il programma che ogni partito politico offre all'elettore. Un piano generale in questi termini essenziali non avrebbe necessità di rappresentazione grafica. Dovrebbe invece essere un testo in cui si definiscano i grandi obiettivi immediati e le grandi opzioni del futuro: il grado di vocazione industriale, le previsioni di sviluppo demografico, i criteri di amministrazione e gestione, i dati prevedibili per i servizi e gli impianti, i contenuti sociali di ogni quartiere, le relazioni fisiche e culturali con l'intorno geografico, etc.. In sostanza, sono sottoposti all'analisi del cittadino i contenuti e le linee d'azione per raggiungerli, da una posizione chiaramente definita in termini politici. Solo così si recupererebbe la dimensione politica della città e, allo stesso tempo, si supererebbero le astrazioni inoperanti dei programmi politici che non si azzardano mai a precisare proposte urbanistiche concrete.

Il secondo punto di vista è quello di un'opportuna utilizzazione "strumentale" del Piano.

I progetti necessitano di un'antecedente pianificazione che abbia fissato, in linea di massima, l'uso e l'edificabilità del territorio al fine di evitare la pressione abusiva e speculativa. Pertanto, il Piano è uno strumento per la preventiva legalizzazione di questi progetti e anche per la previsione degli spazi necessari per i grandi sistemi metropolitani. In ogni modo, via via che il Piano assume indicazioni dalle conseguenze formali, il tema diventa più difficile e più insicuro, perché non esiste mai la certezza che, al momento dei progetti, queste indicazioni, invece di essere un supporto, divengano dei corsetti intralcianti.

2.8 La nuova città

Senza dubbio la città è un'opera d'arte e dobbiamo interpretarla come tale. Se si tratta di uno strumento di cultura - forse il contenitore più chiaro di tutta la cultura moderna - e se, allo stesso tempo, come abbiamo visto, gli aspetti formali sono decisivi nella sua configurazione sociale e culturale, vuol dire che deve possedere i requisiti di un'opera plastica, con una complessità di forma e contenuto, di composizione e simbolo, di permanenza storica e d'innovazione.

Ma l'arte è essenzialmente critica, investigatrice, accanitamente contraddittoria con i criteri convenzionali, con lo *status quo* e con l'*establishment*. Vuole sempre essere una proposta audace per il futuro e una critica sistematica al *comfort* fisico e psicologico. Ed è - al di sopra di tutto - l'opera precisa e responsabile di un autore.

A questo punto si sollevano molti problemi di politica urbana, il più importante dei quali è la costante contraddizione tra l'attitudine innovatrice degli autori e l'inerzia massificata dei cittadini che si esprime nei frequenti conflitti sollevati dalla partecipazione popolare ai piani ed ai progetti.

Questo è un problema impossibile da risolvere, in quanto qualsiasi soluzione implicherebbe sia la perdita dei valori artistici sia la mistificazione della partecipazione popolare, due fattori che sembrano ugualmente indispensabili.

L'unica via è cercare di trovare delle linee di partecipazione più programmatiche e più obiettive e stabilire una certa comprensione delle due funzioni contraddittorie. Quindi, da una parte delimitare i campi e, dall'altra, giocare a favore della contraddizione come

fermento dialettico tra le due parti.

Affinché la città sia un'opera d'arte, sono necessarie due condizioni fondamentali. La prima è che sia intesa come un progetto o come una somma di progetti integrati, che si superi l'assurda dicotomia tra *Urbanistica* ed *Opera Pubblica* e che non si intervenga con decisioni tecnologiche settoriali, ma all'interno di un progetto globale.

La seconda è che questi progetti vengano realizzati dai migliori professionisti disponibili ed in modo partecipativo, autonomo e libero. Si tratta quindi di superare l'inerzia e l'anonimato di coloro i quali operano con mentalità burocratica e far costruire la città a quei professionisti per i quali la gestione diretta è preminente e si appoggia su attività collegate con la cultura urbana, dall'Università alle altre istituzioni pubbliche.

Ma tutto ciò non servirà a niente se non partiamo dalla convinzione che la città, coincidendo con l'impronta dei suoi sentimenti storici, va costruita e ricostruita quotidianamente con volontà di trasformazione e innovazione. Parallelamente agli sforzi di conservazione e di identità permanente non si deve dimenticare l'innovazione radicale.

Bisogna fare ogni giorno una città moderna.

Nonostante si siano destinate alcune di queste riflessioni alla rivalorizzazione del sedimento storico, di tutto ciò che è leggibile perché si conserva nella memoria, nonostante la difesa di "costruire dove già si è costruito", conviene ricordare di tanto in tanto che tutto ciò non può determinare una cultura involutiva e conformistica. Si tratta solo di materiale di lavoro per una città nuova fatta al servizio di una nuova società.

Dovremmo iniziare ogni giorno riflettendo seriamente sulla frase di Marinetti: "Impugnate i picconi, le scuri, i martelli e demolite, demolite senza pietà le città venerate!"

3. RICOSTRUZIONE DELL'ITER CRONOLOGICO

3.1 Il conferimento dell'incarico

Nei primi mesi del 1991, il Comune di Salerno stabilì i primi contatti con lo studio MBM Arquitectes, S.A. di Barcellona, al fine di verificarne la disponibilità ad accettare l'incarico di redazione del nuovo PRG. Sin dal primo momento gli architetti della MBM palesarono le proprie opinioni sul metodo da seguire. Secondo la propria esperienza e le diverse formulazioni teoriche, consideravano opportuno affrontare il problema della riqualificazione urbana attraverso la definizione delle parti strategiche più urgenti, quelle, cioè, che potevano essere i modelli puntuali per una rigenerazione complessiva e che sarebbero state formalizzate successivamente nell'ambito di un piano generale.

Il 13 gennaio 1992, il Consiglio Comunale incaricò l'architetto Oriol Bohigas, in rappresentanza della MBM, della redazione del nuovo PRG; la convenzione regolante i rapporti di tale prestazione fu sottoscritta il 26 aprile 1993. Essa, tra l'altro, prevedeva che il lavoro avrebbe avuto inizio una volta costituito un ufficio – il cui organico risultava espressamente previsto – di supporto ai lavori di pianificazione e fossero disponibili le cartografie e gli studi di base necessari.

Circostanze politiche e amministrative, culminate con il commissariamento dell'Ente, impedirono l'effettivo inizio dei lavori.

3.2 La formulazione dei primi indirizzi

Nell'ottobre 1993, a seguito di elezioni anticipate, si insediò la nuova amministrazione. Il sindaco Vincenzo De Luca e l'assessore all'urbanistica, Fausto Martino, confermarono alla MBM la volontà di iniziare il lavoro urbanistico nei termini generali dell'incarico già conferito.

Il 20 aprile 1994 la Giunta Municipale approvò il "*Documento Urbanistico Programmatico*" redatto dall'assessore Martino, contenente i criteri guida e gli indirizzi urbanistici da sottoporre all'esame del Consiglio Comunale. Nel documento si manifestava la volontà di "anticipare" rispetto alla definizione del PRG, la soluzione di quei problemi urbanistici che non sarebbe stato possibile o opportuno rinviare.

Ripresi i contatti con la MBM, venne organizzata una nuova visita di lavoro a Salerno per la metà di luglio. In questa visita si verificò lo stato, quasi operativo, dell'Ufficio di Piano, si dibatté e si comprese in tutti i suoi termini il documento del 20 aprile ed il sindaco, Vincenzo De Luca, espresse la volontà di lavorare con concretezza per recuperare il tempo perduto e affrontare i temi già rivelatisi più importanti e sempre più urgenti. I criteri metodologici proposti dalla MBM coincisero appieno con gli obiettivi dell'Amministrazione, soprattutto riguardo la necessità di procedere all'esame ed alla soluzione dei problemi puntuali per giungere al PRG - come sintesi di questi studi e degli approfondimenti generali.

Il 7 settembre, in Salerno, venne firmato il verbale dell'inizio degli studi propedeutici alla redazione del PRG e furono definiti i seguenti principi operativi:

- a) mantenere le idee ed i criteri di base già stabiliti, soprattutto riguardo la necessità di dare priorità agli studi delle aree che richiedevano un intervento puntuale urbanistico.
- b) includere in un solo documento i due previsti nella convenzione del 26 aprile 1993 con le denominazioni di "Programma di lavoro" e di "Preliminare di Piano" (detto

- documento, da consegnare entro il 10 novembre 1994, sarebbe stato denominato "Documento Programmatico"; su di esso si sarebbero sviluppati i Piani ed i Progetti);
- c) iniziare a studiare, come aree di intervento puntuale urbanistico, quelle suggerite nel documento approvato dalla Giunta Municipale il 26 aprile 1994, con priorità per gli ambiti del Fiume Irno e della Litoranea Orientale.

3.3 Il Documento Programmatico

Il Documento Programmatico fu presentato in una seduta pubblica del Consiglio Comunale del 19.11.1994 (deliberazione n° 97).

Esso riassume in modo ordinato le proposte teoriche generali sul controllo urbanistico della città e ne propone l'applicazione al caso concreto di Salerno. Indica la strategia ritenuta opportuna per giungere al complesso "riordino urbanistico" della città ed al nuovo Piano Regolatore Generale; elenca gli "studi di base" indispensabili per una compiuta conoscenza della città, gli ambiti da sottoporre a progetto urbanistico-architettonico, definisce i tempi e le propedeuticità dell'azione amministrativa.

Con deliberazione n° 27 del 20.02.05 il Consiglio Comunale approvò - formulando propri indirizzi - il Documento Programmatico e, in particolare, la nuova metodologia in esso illustrata.

Iniziava così il lungo processo di studi, decisioni politiche, progetti e trasformazioni urbane che configureranno la nuova Salerno.

3.4 I progetti delle AAPU e la trasformazione urbana

Il Documento Programmatico proponeva, tra l'altro, di procedere alla definizione di progetti urbanistico-architettonici per le parti della città, ritenute strategiche, in cui intervenire rapidamente, senza aspettare la redazione definitiva del Piano Regolatore. Tali progetti avrebbero definito la forma ed il carattere dello spazio pubblico, gli usi generali, la morfologia e la tipologia architettonica, i monumenti, gli elementi rappresentativi ed agglutinanti dell'identità collettiva. Pertanto, sulla scorta essi, si sarebbero potute avviare immediatamente le trasformazioni urbane possibili e, con l'approvazione di almeno 6 da parte del Consiglio Comunale - sulla base, cioè, di un'"armatura urbana" condivisa - avrebbe avuto inizio la redazione del nuovo PRG.

Anche accogliendo gli indirizzi formulati dall'Amministrazione, nel documento veniva segnalata l'opportunità di predisporre i progetti per le seguenti 7 Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica (AAPU):

1. Centro Storico sud;
2. Centro Storico nord;
3. Santa Teresa e Villa Comunale;
4. Lungomare Trieste;
5. Piazza della Concordia;
6. Litoranea Orientale;
7. Lungo Irno.

E' noto come la definizione delle suelencate proposte progettuali abbia consentito di assumere importanti decisioni circa numerosissimi interventi di riqualificazione urbana, poi effettivamente realizzati o in corso di realizzazione. Il parco del Mercatello, la nuova strada Lungo Irno, la cittadella Giudiziaria, la Stazione Marittima, il Palazzetto dello Sport, i tanti interventi riconducibili al programma comunitario Urban e la diffusa attività di riqualificazione dei quartieri sono, in una qualche misura, anche il risultato della strategia urbanistica delineata dal Documento Programmatico e fortemente voluta dall'Amministrazione Comunale.

La necessità di affrontare, con la dovuta consapevolezza, problemi urbanistici di

particolare urgenza e rilevanza ha fatto sì che fossero individuate le seguenti, ulteriori AAPU:

- 8. Frazioni alte;
- 9-10. Quartieri Italia – Europa – Mariconda;
- 11. Lungomare Colombo.

3.5 Gli indirizzi formulati dal Consiglio Comunale

Il particolare ed atipico percorso tecnico-amministrativo, che ha visto la predisposizione dei piani-progetto elencati precedentemente e l'approvazione di numerosi interventi in variante urbanistica, ha determinato la costante partecipazione del Consiglio Comunale al processo di pianificazione. Sono, infatti, numerose le delibere che, relative a decisioni particolari, hanno consentito al Consiglio Comunale di formulare, in più riprese, indirizzi per la redazione del PRG.

Se ne fornisce, di seguito, l'elenco con la sintesi degli indirizzi espressi.

Estremi Delibera C.C.	Oggetto	Sintesi degli indirizzi formulati
N. 26 del 13.01.92	Incarico per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale	All'atto dell'incarico si forniscono i seguenti indirizzi di carattere generale: Salvaguardia e valorizzazione delle risorse naturali e storiche, riqualificazione dell'ambiente urbano e della linea di costa, attuabilità del prg per piano pluriennale, delocalizzazione di funzioni incompatibili con il centro urbano, specificazione e adeguamento standard, valorizzazione spazi ed edifici pubblici, definizione sistema mobilità, riorganizzazione strutture istruzione, organizzazione sistema distributivo e insediamenti artigianali.
N. 27 del 20.02.95	Nuovo PRG- Documento Programmatico – Preliminare di piano – Approvazione e formulazione indirizzi per la redazione	Con la delibera viene approvato il Documento Programmatico e condivisa la metodologia suggerita. Vengono formulate osservazioni relative ai progetti delle AAPU nn. 1-2-3, 5, 6, 7, 8, 9 e 10. Vengono impartiti indirizzi circa: l'organizzazione della mobilità, la qualificazione delle aree standard, la necessità del superamento di tutti gli strumenti urbanistici ancora vigenti, il raccordo con gli scenari sovracomunali, la definizione degli usi dei grandi complessi monastici, la definizione degli standard urbanistici, l'individuazione di funzioni che stabilizzino il raccordo con l'università, ecc. Viene introdotto, per la prima volta, il tema della perequazione urbanistica.
N. 86 del 26.07.96	Indirizzi al professionista incaricato della redazione del PRG per la redazione di una norma perequativa	Con la delibera, 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.
N. 22 del 29.04.97	Individuazione aree a destinazione alberghiera	Si individuano i siti e gli immobili in cui prevedere strutture ricettive.
N. 39 del 05.06.98	Redazione Piano Regolatore Generale – Stato dei lavori – Presa d'atto – Indirizzi al professionista incaricato	Con la delibera 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. Vengono, inoltre forniti ulteriori indirizzi relativi alle ipotesi di sviluppo delineate nei primi rapporti del Censis, nonché ai temi della perequazione, alla forma della città, al sistema della mobilità, ai rapporti con l'Università, alla qualità architettonica, al ruolo delle frazioni alte e alla edilizia residenziale pubblica.
N. 6 del 04.02.02	Bozza PRG - Provvedimenti	Con la delibera si approva la "bozza 2000" del nuovo PRG con le numerose ed articolate osservazioni, integrazioni e modifiche contenute nel documento allegato alla stessa e frutto di dell'esame compiuto dalla IV Commissione Consiliare Permanente all'Urbanistica.

3.6 La Bozza di PRG dicembre 2000 –approvazione con osservazioni

Nel novembre 2000 venne consegnata la bozza del nuovo PRG, composta da 228 tavole dello stato di fatto, 12 studi specialistici, nonché 2 relazioni e 6 tavole di progetto-sintesi. Il lavoro fu presentato dai progettisti nel corso della seduta del Consiglio Comunale del 02.12.00 (Deliberazione n° 63), a cui fu invitata la cittadinanza e, in particolare, i rappresentanti di enti pubblici, associazioni professionali e di categoria, nonché quelle rappresentanti interessi diffusi.

In quell'occasione, pur nella consapevolezza dell'inevitabile dilatazione dei tempi, l'amministrazione rivolse un pubblico invito a far pervenire osservazioni, al fine di garantire la massima partecipazione dell'intera comunità alla definizione delle scelte urbanistiche della città.

La conferenza dei capigruppo, esaminato il lavoro svolto, espresse la propria sostanziale condivisione con il verbale del 30.01.2001.

La Giunta Municipale, quindi, rimise gli atti al Consiglio Comunale per l'esame di merito con la deliberazione n° 165 del 31.01.2001 con la quale, fra l'altro, venivano formulate osservazioni e proposte.

Le dimissioni del Sindaco De Luca, candidato alla Camera dei deputati, ed il conseguente commissariamento dell'Ente impedirono l'ulteriore prosieguo del previsto iter amministrativo, determinando la condizione convenzionalmente prevista della sospensione di ogni attività inerente il piano regolatore.

Con l'elezione del Sindaco Mario De Biase, la riconferma dell'assessore con delega all'urbanistica Fausto Martino e la formazione delle commissioni consiliari permanenti, riprese l'esame della bozza del nuovo PRG

Il rinnovamento di gran parte del Consiglio Comunale rese necessario, prima di procedere all'esame del considerevole numero di osservazioni pervenute, fasi di approfondimento e dibattito condotte nell'ambito della IV Commissione Consiliare Permanente all'Urbanistica, cui parteciparono – causa la rilevanza dell'argomento – componenti di diritto, capigruppo e consiglieri non componenti.

La IV Commissione Consiliare all'Urbanistica, dopo un esame approfondito ed articolato, concluse i propri lavori con la seduta del 21.01.02 (verb. n. 17), esprimendo condivisione per il lavoro svolto ed affidando ad un documento, da sottoporre all'esame del Consiglio Comunale, le proprie osservazioni di merito. Anche la Conferenza dei Capigruppo con verbale del 27.12.01 aveva espresso il proprio parere favorevole.

Nella seduta del 04.02.02, deliberazione n. 6, il Consiglio Comunale approvò la bozza del nuovo PRG, con le osservazioni ed integrazioni riportate nel documento redatto a seguito dell'esame da parte della IV Commissione Consiliare che venne allegato, quale parte integrante e sostanziale, alla deliberazione consiliare.

Le numerose osservazioni pervenute e l'approvazione di normative con evidenti riflessi sulle previsioni urbanistiche comunali, resero necessario l'aggiornamento della bozza di PRG. Successivamente alla sua consegna, erano, infatti, stati definiti:

- a) gli studi tematici, per la definizione del rischio idrogeologico, effettuati dal comune per la redazione del PRG;
- b) il piano stralcio per il rischio idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino;
- c) il Piano Territoriale di Coordinamento, adottato dall'Amministrazione Provinciale di Salerno.

Si convenne, dunque, di procedere alla redazione del PRG dopo aver introdotto nella bozza le modifiche e gli aggiornamenti determinati di quanto sopra indicato. Venne, in proposito, stabilito il seguente calendario di lavoro:

- 30.11.2002 consegna degli elaborati relativi allo "stato di fatto" aggiornato;
- 30.12.2002 consegna della nuova bozza di PRG;
- 30.04.2003 consegna del nuovo PRG.

3.7 La Bozza di PRG - aggiornamento dicembre 2002

Il 26.11.02 sono stati consegnati i seguenti elaborati relativi allo "Stato di fatto" aggiornato:

TAV.	DENOMINAZIONE	n. tavole 1: 20.000	n. tavole 1: 15.000	n. tavole 1: 4.000	n. tavole 1: 2.000
0	SISTEMA RAPPRESENTATIVO:				
01	Suddivisione cartografica	1			
A	SISTEMA ISTITUZIONALE:				
A1	I vincoli operanti sul territorio comunale				
	A1.1 Beni culturali e ambientali D.lgs del 29/10/1999, n.490		1		
	A1.1a A1.1b				1 1
	A1.2 Aree a vincolo idrogeologico		1		
	A1.3 Fasce e zone di rispetto		1		
A2	Strumentazione urbanistica vigente: - Suddivisione territorio in "zone omogenee" 1994; - Individuazione piani di recupero - Individuazione altri piani.			12	
A3	Piano della mobilità – P.G.T.U.				
	A3.1 Mobilità privata, collettiva e pedonale: interventi		1		
	A3.2 Rete stradale ed aree di rilevanza urbanistica		1		
B	SISTEMA AMBIENTALE:				
B1	Caratteristiche plano-altimetriche		1		
C	SISTEMA INSEDIATIVO:				
C1	La formazione dell'insediamento: le unità edilizie nel tempo		1		
C2	Il tessuto urbano edilizio esistente				
	C2.1 Usi residenziali e produttivi			12	
	C2.2 Tipo di utilizzazione dell'edificato			12	
	C2.3 - fattori di criticità ambientale; -degrado edilizio; -numero di piani realizzati fuori terra;			12	
	C2.4 Indicazione rete distributiva commerciale in atto 1998/99			26	
	C2.5 Rilievo parcheggi 1998/99				28
	C2.6 Parco veicoli circolanti: distribuzione territoriale		1	6	17
	C2.7 Le attrezzature d'interesse collettivo			11	
	C2.8 Standards esistenti		1	11	
C3	Reti dei servizi canalizzati e degli impianti tecnologici				
	C3.1 Acquedotto				31
	C3.2 Fognature-Depurazione			11	
	C3.3 Gas			10	
	C3.4 Enel			12	

In data 21.12.02 è stato consegnato, a completamento dell'aggiornamento della bozza del nuovo PRG, il "Progetto Sintesi", costituito dai seguenti elaborati:

- relazione descrittiva;
- allegati analitici;
- Tav. n.1 - "Città compatta e città diffusa"
- Tav. n. 2 - "Aree vuote e di possibile trasformazione"
- Tav. n. 3 - "Struttura formale della città"
- Tav. n. 4 - "Schema territoriale della mobilità e parcheggi strategici"
- Tav. n. 5 - "Progetti urbanistici delle AAPU"
- Tav. n. 6 - "La sintesi del piano".

Di tanto ha preso atto la Giunta Municipale con la deliberazione n° 1714 del 30.12.02.

La bozza del PRG, denominata "bozza 2002", oggetto di approfonditi esami da parte della IV Commissione Consiliare, è stata distribuita a tutti i consiglieri comunali, messa a disposizione di tutti i gruppi consiliari anche in formato elettronico, consegnata a tutti gli ordini e categorie professionali e depositata presso tutte le eliografie di Salerno per consentirne a chiunque di estrarne liberamente copia. Tale ampia diffusione, a cui si è aggiunta la costante attenzione dei media, ha fatto sì che la conoscenza delle ipotesi urbanistiche in itinere divenisse patrimonio comune della città.

3.8 La Proposta di PRG aprile 2003

In data 29.4.2003 è stata consegnata la proposta di Piano costituita dai seguenti elaborati:

- R1 Relazione illustrativa
- R2 Allegati analitici
- N1 Norme tecniche d'attuazione
- N2 Ambiti di equivalenza
- N3 schede aree di trasformazione
- I1 Ambito sub-regionale
- I2 Sintesi del Piano
- P1 Sistema della mobilità
- P2 Zonizzazione
- P3 Categorie d'intervento nelle zone omogenee A e B
- P4 Il disegno urbano di indirizzo
- V1 Fasce di rispetto
- V2 Beni culturali ed ambientali D.Lvo del 29.10.1999 n. 490
- V3 Vincoli di natura idrogeologica.

La proposta del nuovo P.R.G. è stata trasmessa alla IV^a Commissione Consiliare all'Urbanistica che ne ha effettuato l'esame in 20 sedute sin dal 10.10.2003 e fino al 13.5.2004.

A seguito della classificazione sismica più severa attribuita al Comune, sono state predisposte ulteriori indagini e redatta la nuova carta relativa alla microzonazione sismica del territorio comunale, consegnata a giugno 2004.

In data 22.12.2004 è intervenuta la nuova Legge Regionale n. 16 che ha innovato l'iter di formazione del piano attribuendo alla Giunta Municipale un ruolo centrale nel processo di pianificazione territoriale.

Con atto n. 99 del 26.1.2005, la Giunta Municipale 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.

Alla formazione del PUC sono state invitate a partecipare le organizzazioni sociali, culturali, ambientaliste, economico-professionali e sindacali, secondo l'elenco predisposto dalla stessa Regione Campania con delibera n. 627 del 21.4.2005.

L'Ufficio di Piano, formato da dirigente, funzionari e tecnici pubblici e integrato da quattro tecnici convenzionati, ha svolto il ruolo di Struttura Speciale di supporto al Prof. Bohigas per la redazione della proposta di PRG e per il suo adeguamento alla nuova normativa regionale, e nel contempo si è trasformato in una Struttura permanente indispensabile per l'intensa attività di trasformazione della città, soprattutto in anticipazione al piano, che il Comune nell'ultimo decennio ha intrapreso.

4. STUDI SPECIALISTICI PROPEDEUTICI AL PIANO

4.1 Il sistema socio-economico

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.

4.1.1 Salerno città europea

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.

Per le finalità dello studio, l'Ufficio di Piano chiese ed ottenne dati dai seguenti uffici:

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 Igiene Urbana:	dati sul volume dei rifiuti raccolti sul territorio comunale negli anni dal 1991 al 1998;
Ufficio Verde Pubblico:	dai relativi agli spazi destinati a verde pubblico;
Ufficio Annona:	Offerta commerciale - mercati su aree pubbliche;
Ufficio Casa:	dati sul numero di famiglie in situazioni di residenza impropria;
Ufficio Concessioni:	dati sul numero di abitazioni che hanno subito mutamento di destinazione d'uso;
CED:	archivi in formato elettronico: a) archivio anagrafe; b) Archivio TSRSU; c) Elenco delle famiglie residenti (utilizzato per l'indagine, effettuata tramite questionario, sulla domanda abitativa nella città di Salerno);
ASL SA2:	dati relativi all'offerta di servizi sanitari presenti sul territorio comunale.

3

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

Nell'aprile 1999 venne 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.

Il rapporto è organizzato 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 su un campione rappresentativo di circa 600 unità abitative, utilizzata quale base per le analisi dell'andamento demografico, 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 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.

4.1.2 Salerno città globale

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 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.

4.1.3 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.

4.2 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.

4.2.1 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.

4.2.2 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.

4.2.3 Piano strategico per lo sviluppo turistico della città di Salerno – CER programaciò 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 affiancata 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.

4.3 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.

4.3.1 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.

Il lavoro, articolato in tre fasi, ha consentito di effettuare tutte le verifiche disposte dalla legge e pervenire alla stesura delle seguenti carte tematiche (tutte su supporto informatico, compatibile con la cartografia di base del PUC):

FASE I

Carta geolitologica (ai sensi della L.R. 9/83);

Carta della stabilità (ai sensi della L.R. 9/83);

Carta idrogeologica (ai sensi della L.R. 9/83);

Carta dei bacini idrografici;

Carta delle aree inondabili;

Carta delle aree a rischio idraulico (ai sensi del D.P.C.M. 29.09.98);

FASE II

Carta della zonazione in prospettiva sismica (ai sensi della L.R. 9/83);

Individuazione degli edifici di pubblica rilevanza a maggiore attenzione sismica sul territorio comunale;

Carta della vulnerabilità edilizia del territorio comunale.

FASE III

Carta geomorfologica (ai sensi del BURC n. 44/2000);

Carta inventario dei fenomeni franosi (ai sensi del BURC n. 44/2000);

Carta delle aree a rischio di frana (ai sensi del D.P.C.M. 29.09.98);

Carta della vulnerabilità degli acquiferi;

Carta litotecnica;

Carta delle coperture detritico-piroclastiche (ai sensi del BURC n. 44/2000);

Carta degli ambiti geologici significativi e degli elementi strutturali;

Carta degli ambiti morfologici significativi;

Carta delle unità territoriali di riferimento.

L'intera produzione è già stata rimessa all'Autorità di Bacino DX Sele, anche al fine della predisposizione di un programma di interventi idoneo a garantire la tutela della pubblica incolumità e la salvaguardia del territorio.

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

In merito risultano acquisiti i seguenti elaborati:

- "Relazione Dati" con le allegate "Schede dei profili sismici a rifrazione", "Schede dei profili sismici tomografici" e "ubicazione cartografica";
- "Relazione Generale" concernente la nuova microzonazione in prospettiva sismica del territorio comunale;
- elaborato cartografico in scala 1:15.000.

4.3.3 Relazione geologica generale con allegati:

- Carta Geolitologica
- Carta Idrogeologica
- Carta Stabilità

- Carta Microzonazione in prospettiva sismica
- Dati geognostici
- Dati stratigrafici
- Dati anagrafici sondaggio.

4.3.4 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.

4.4 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.

4.5 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.

4.6 Il sistema della mobilità

Le diseconomie che si registrano negli agglomerati urbani a causa di una cattiva gestione della mobilità sono rilevantisime. 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.

4.6.1 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).

4.6.2 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.

5. CONTENUTI GENERALI DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE

5.1 La città compatta e la città diffusa

La città è lo scenario caratteristico della vita collettiva moderna. La città non è un adattamento o una trasformazione del territorio rurale. La città - specialmente se europea e, soprattutto, mediterranea - è un sistema ecologico artificiale che ha la propria storia e i propri metodi sociali e formali. Pertanto, deve avere dei limiti definiti, che ne evitino la confusione con la campagna e che impediscano il conseguente espediente di utilizzare le periferie per costruire edifici popolari e servizi privati o collettivi.

Con la definizione dei limiti urbani, si evita che la città degeneri in periferia disurbanizzata e che i sobborghi - intesi come forma di vita più legata alla campagna - perdano il loro carattere originario e si incorporino nel caos sociale e fisico della stessa periferia. Pertanto il piano di Salerno definisce chiaramente questo limite, all'interno del quale si svilupperà la città densa e consolidata, mentre fuori si situerà l'area collinare, considerata da ora come *città diffusa*, dove si ammetterà solo la permanenza dei nuclei abitativi tradizionali, lasciando il resto del territorio ad uso agricolo, forestale o per residenze isolate in fondi di grande superficie, installazioni ricreative, sportive e attività al servizio del turismo.

Ma perché lo spazio definito entro il limite del territorio urbanizzato o semi-urbanizzato sia realmente una città - cioè Salerno, fisicamente, socialmente e psicologicamente - bisogna poter includere armonicamente in essa tutte le necessità di residenza, di commercio, di industria - con le chiare eccezioni di quella inquinante - di servizi di ogni tipo e di spazi liberi che definiscano la forma della città e che permettano la migliore convivenza possibile in termini urbani. Ossia una città nella quale si evitino gli spazi vuoti di contenuto, con la densità adeguata per facilitare i due elementi più caratteristici degli agglomerati urbani: l'informazione e l'accessibilità, cioè la convivenza e la cooperazione.

Proponiamo, pertanto, una città limitata e di una certa densità: limiti e densità che corrispondano alle necessità dei presupposti demografici e produttivi scelti per un futuro relativamente prossimo. Ma anche una densità sufficientemente equilibrata perché ad ogni cittadino corrisponda un elevato grado di centralità. Vivere in una città significa convivere le centralità debitamente distribuite e superare la periferia e i sobborghi. Le nuove residenze - anche quelle popolari - i nuovi centri ospedalieri e universitari, le nuove istituzioni amministrative, i nuovi hotel, i nuovi parchi, non si devono costruire fuori da quei limiti, come così spesso è stato fatto, ma dentro il perimetro urbanizzato o semi-urbanizzato, rioccupando aree obsolete e riempiendo vuoti che oggi sono punti di degrado.

Il Comune di Salerno ha già intrapreso, negli ultimi anni, una politica in questo senso. Ad esempio, il progetto della Lungo Irno non solo tenta di risolvere il problema del collegamento Nord-Sud, così necessario nella struttura della circolazione, ma anche di occupare una zona densa di vuoti urbanisticamente improduttivi. La nuova strada comincia, già ora, ad assumere l'aspetto di un grande viale, con una serie di piazze e di giardini, da completare con la localizzazione di edifici che, oltre ad avere un ruolo morfologico, possono accogliere diverse tipologie residenziali.

Anche i concorsi di architettura promossi dall'Amministrazione seguono questa linea: la nuova Cittadella Giudiziaria non è localizzata - come inizialmente previsto - nella periferia della città, ma nel centro urbano definito dalla nuova strada Lungo Irno e dalla Stazione; il

Palazzetto dello Sport contribuisce a dare un carattere urbano all'ambiente del Campo di Calcio; le proposte per il Centro Storico Nord sollecitano il riutilizzo rappresentativo dei vecchi edifici fino ad oggi tristemente abbandonati, con spazi interstiziali che potranno essere protagonisti del nuovo quartiere centrale.

Molto diversa deve essere la metodologia d'azione nell'area collinare caratterizzata dai nuclei urbani, alcune zone rurali o agricole e sei grandi parchi naturali. Questo è un tema che bisogna affrontare con soluzioni parziali. I borghi della collina non possono essere integrati al nucleo urbano centrale; sono impianti residenziali in mezzo al paesaggio e come tali bisogna trattarli. Per questo si propongono due linee d'intervento: migliorarne l'accessibilità e l'interrelazione con la città, e limitarne la crescita, formalizzandola in modo da non peggiorare la visione d'insieme di tutto il paesaggio. Ciò nonostante, le frazioni più prossime alla città (Matierno e Cappelle) si possono formalizzare adottando una struttura urbana, in modo da costituire un altro quartiere all'interno del continuum urbano di Salerno.

Per le zone collinari il PUC tende a valorizzarne l'immagine ed a promuoverle esaltandone la visibilità attraverso un collegamento viario più efficace che indirizza, verso aree attrezzate nel verde (Green Way) poste a valle degli insediamenti collinari, un flusso turistico non solo locale.

Infatti l'immediato collegamento della nuova viabilità anulare all'autostrada SA/RC attraverso lo svincolo di S. Mango offre un'opportunità alla valorizzazione dei prodotti locali, frutto di lavorazioni artigianali ancora presenti nella zona.

Il territorio di Salerno risulta così articolato:

Città compatta	1.718,94 ha	28,77%
ASI	487,76 ha	8,16%
Porto commerciale	53,32 ha	0,89 %
Città diffusa (comprensiva dei nuclei consolidati 103,47 ha)	3.715,30 ha	62,18%
Superficie comunale	5.975,32 ha	100 %

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 e si producono molte tensioni creative. Le attività più direttamente correlate alla struttura del contenitore si possono raggruppare in cinque capitoli: gli alloggi, l'attività produttiva, 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.

Una prima decisione importante è quella di stabilire il numero di abitanti probabili e/o desiderati che avrà la città, le attività da sviluppare e - come conseguenza - la determinazione di un territorio sufficientemente ampio perché si possano sviluppare adeguatamente tutti i contenuti che generano una buona qualità di vita. 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. Una città utile e comprensibile per tutti i gruppi sociali che devono viverla. Una città che abbia superato, nei limiti del possibile, la dicotomia centro-periferia e le distinzioni classiste che tale dicotomia abitualmente comporta.

Per queste ragioni, il PUC propone che la maggior parte della crescita e del rinnovamento si localizzi in aree di trasformazione all'interno della città compatta e dei

nuclei consolidati.

Tali aree comprendono, in alcuni casi, quegli ambiti che, per essere stati sottoposti a vincolo a contenuto espropriativo dal PUC vigente, risultano inedificati; alcuni di essi continuano a figurare come standard nel nuovo PUC; altri sono qualificati come parzialmente edificabili, per completare la struttura della città. In altri casi le aree di trasformazione sono state individuate in quei territori soggetti ad un processo di evidente obsolescenza che possono, invece, essere motori di rinnovamento della città.

La capacità di crescita della città si ottiene assegnando alle aree di trasformazione un indice urbanistico che, nonostante la sua relativa discrezionalità, tenga conto della localizzazione, della morfologia dei luoghi, della densità preesistente e dei progetti urbani già approvati o realizzati.

Una parte importante, anche se quantitativamente meno significativa e difficilmente valutabile, è la sostituzione di alcuni lembi edificati situati all'interno della città compatta, che rivestono, a volte, un grande valore strategico. La normativa del PUC disciplina ed incentiva tali trasformazioni, anche a mezzo di incrementi di edificabilità, nel rispetto del fabbisogno degli standard indotti dagli interventi.

5.2 Programma quantitativo

Lo studio effettuato dal Censis e da Sichelgaita, condiviso dall'Amministrazione Comunale, prefigura una dimensione demografica a cui tendere di circa 180.000 - 185.000 abitanti. Il modello elaborato nel PUC si avvicina, a questa ipotesi.

Nonostante si possa supporre che l'arco temporale nel quale si produrrà questa crescita è dell'ordine dei 10 anni, è meglio relativizzare questo dato in quanto esso dipende da circostanze e variabili che, attualmente, non è possibile valutare. Pertanto, il PUC si elabora con la previsione che Salerno debba prepararsi ad una dimensione demografica di circa 180.000 abitanti, ma senza precisare il tempo che si impiegherà per raggiungere questa soglia. L'espansione prefigurata dal PUC dovrà, dunque, adattarsi alla realtà socioeconomica dei periodi successivi. Al momento, però, la coerenza tra i diversi contenuti del Piano è riferita a questo presupposto demografico.

Affinché i futuri salernitani possano vivere confortevolmente nella città bisogna disporre, dunque, di superfici adeguate perché i nuovi abitanti - che supponiamo affluiscano - possano vivere agevolmente. Inoltre, occorre recuperare il deficit di standard che grava ora sugli abitanti attuali.

Le previsioni quantitative si dividono, dunque, in due sottocapitoli: le necessità conseguenti alla crescita e le necessità finalizzate al saldo del deficit di standard della città attuale.

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.

5.2.1 Residenza

Il PUC propone la costruzione di 1.143.115 mq. di solaio lordo destinato a nuova residenza, nell'ambito delle aree di trasformazione.

Di tale quantità, si suppone che 375.000 mq (che sviluppano 11.503 ab) siano destinati - come già indicato - al miglioramento abitativo degli attuali residenti; 768.115 mq sono

invece relativi alla nuova domanda di residenza, stimata in circa 24.746 abitanti (cfr. elab. R2, Allegato 1.3).

Un'aliquota delle nuove residenze è destinata ad edilizia residenziale pubblica. Lo studio effettuato dal Censis indica - quale percentuale ottimale - il 42% del totale, valore che si ritiene adeguato.

Il PUC individua precise localizzazioni per l'Edilizia Residenziale Pubblica pari al 40% del nuovo edificato destinato a residenza. Una ulteriore quota di Edilizia Residenziale Pubblica, allo stato difficilmente stimabile, potrà essere attuata dal Comune in diverse aree di trasformazione ad iniziativa privata per effetto dell'utilizzo dei diritti edificatori acquisiti nelle more dell'approvazione definitiva del presente PUC o per effetto di quelli acquisiti, a PUC approvato, laddove i proprietari espropriati opteranno per l'ablazione onerosa delle aree.

Negli allegati analitici R2 (cfr. tabella 1.1b) sono riportati i dati relativi alle aree, oltre quelle già in itinere, da destinare specificamente all'edilizia residenziale pubblica; per esse non trovano applicazione le previsioni quantitative inerenti le attività non residenziali; in proposito va, però, considerato che il parametro di 32,6 mq/abitante, assunto per il dimensionamento, è comprensivo delle attività complementari alla residenza.

Infine, Il territorio rurale assorbe un'ulteriore aliquota della crescita residenziale ipotizzata, quale conseguenza della prevista possibilità di costruzione di case rurali. Gli standard indotti da tale crescita sono dimensionati sulla previsione di un incremento demografico di circa 3.900 nuovi abitanti (cfr. elaborato R2, all. 2.3).

5.2.2 Produzione e servizi.

Il PUC prevede la realizzazione di 771.641 mq. di solaio lordo da destinare ad attività terziarie, produttive, turistico-ricettive e servizi. Un'aliquota, pari a 510.711 mq, è localizzata nelle aree di trasformazione ad usi prevalentemente produttivi; l'altra aliquota, pari a 260.930 mq, in quelle ad usi prevalentemente residenziali.

Le previsioni relative alle nuove strutture in zona F, incrementano l'offerta di servizi nel settore terziario, turistico-ricettivo per ulteriori 18.023 mq di solaio lordo.

Il quantitativo totale è coerente con il fabbisogno di 860.000 mq, indicato da Censis e Sichelgaita (cfr. elaborato R2, allegati 1.1b, 1.2b e 1.3).

Alle possibilità di insediamento di attività diverse dalla residenza previste dal PUC vanno aggiunte quelle della zona A.S.I. che, sebbene non disciplinata dal PUC, deve costituire - anche in relazione alla grande quantità di territorio impegnato - una risorsa.

5.2.3 Standard

La superficie territoriale che si prevede di impegnare per le residenze è pari a circa 2.160.000 mq; quella destinata ad usi produttivi ed ai servizi è pari a circa 1.010.000 mq; a quest'ultima occorre aggiungere la superficie di circa 130.000 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:

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

Il dettaglio quantitativo delle superfici destinate a standard è desumibile dall'elaborato R2 (all. 1.1b, 1.2b e 1.3); le relative localizzazioni saranno effettuate nell'ambito dei progetti urbani attuativi del PUC.

Lo standard generale, computato per l'intera dimensione demografica prescelta, è localizzato all'esterno delle aree di trasformazione.

5.2.4 Attrezzature locali

L'art. 4 del D.I. 1444/68 (punto 2) prevede espressamente che le aree destinate a nuove attrezzature di interesse locale, da localizzare nelle zone A e B, siano computate in misura doppia di quella effettiva. Non ci si è avvalsi di tale facoltà se non per le aree relative all'edilizia scolastica.

Nel calcolo di verifica degli standard vengono esclusi i residenti, insediati e da insediare nelle zone agricole. Per essi la verifica è, come per legge, effettuata a parte.

Vengono altresì esclusi gli abitanti (11.503 ab.) che in base allo studio del CENSIS, sono già compresi nella popolazione residente, cui è diretta parte dell'offerta di nuovo edificato (mq 375.000) per il miglioramento abitativo.

Pertanto il dato dimensionale assunto per la verifica dello standard locale è di n° 170.540 abitanti effettivi.

Inoltre nel computo dello standard esistente sono inclusi le attrezzature e spazi pubblici dei piani e progetti già definiti i cui procedimenti di attuazione sono "in itinere".

Attrezzature scolastiche	
Dotazione territoriale esistente	218.901 mq
Dotazione territoriale per nuove scuole	255.798 mq
Totale	474.699 mq
Indirizzo di legge: 170.540 x 5	852.700 mq
Deficit	378.001 mq

Il deficit numericamente rilevato nelle attrezzature scolastiche, non è, rappresentativo delle carenze effettivamente riscontrate; si è, infatti, registrata la chiusura di alcuni plessi scolastici per mancanza di alunni. Tuttavia, in sede di attuazione del PUC- ove se ne ravvisi la necessità - si procederà alle necessarie compensazioni, anche in considerazione del complessivo esubero di aree destinate alle attrezzature per il verde.

Attrezzature di interesse comune	
Dotazione territoriale esistente	315.272 mq
Dotazione per nuove attrezzature	137.558 mq
Totale	452.830 mq
Indirizzo di legge: 170.540 x 2,5	426.350 mq
Esuberato	26.480 mq

Nell'ambito delle attrezzature di interesse comune, un riferimento particolare va fatto alle attrezzature religiose, per le quali la dotazione territoriale esistente ammonta a mq 121.825: ai fini della rispondenza alle norme di cui alla L.R. 5 marzo 1990 n. 9, che prevedono una dotazione minima di mq 1 per abitante, in sede di attuazione del PUC, si dovranno localizzare nuove attrezzature religiose per un totale di mq 48.715.

Verde attrezzato e sport	
Dotazione territoriale esistente	1.294.889 mq
Dotazione territoriale per nuovi parchi attrezzati	1.868.472 mq
Totale	3.163.361 mq
Indirizzo di legge: 170.540 x 10	1.705.400 mq
Esubero	1.457.961 mq

Tra le aree destinate a verde attrezzato è stato individuato un ambito (n°162) di circa mq 15.000 da destinare a "spettacoli viaggianti". L'area è stata ritenuta idonea in quanto essendo prossima allo stadio Arechi, è ben servita dai parcheggi ivi esistenti ed è vicina alla nuova stazione della metropolitana.

Parcheggi	
Dotazione territoriale esistente	232.250 mq
Dotazione territoriale per nuovi parcheggi	326.225 mq
Totale	558.475 mq
Dovuti per legge: 170.540 x 2,5	426.350 mq
Esubero	132.125 mq

Nonostante quest'eccedenza relativa, la superficie destinata ai parcheggi è evidentemente insufficiente; va inoltre considerato che localizzazione delle aree di parcheggio pubblico deve essere determinata con criteri maggiormente strategici.

In relazione ai parcheggi per residenti e per le attività produttive esistenti, per quanto vada segnalata la difficoltà di pervenire ad una soluzione radicale, si evidenzia come l'utilizzo delle vigenti normative nazionali e regionali in materia di parcheggi interrati possa ridurre sensibilmente il problema.

Attrezzature di interesse comune e scolastiche in zona E	
Dotazione territoriale esistente	7.256 mq
Dotazione per nuove attrezzature	47.731 mq
Totale	54.987 mq
Indirizzo di legge: 9.100 x 6	54.600 mq
Esubero	387 mq

5.2.5 Attrezzature generali

Il dato dimensionale assunto per la verifica dello standard generale è quello degli abitanti effettivi (170.540) incrementato degli abitanti delle zone rurali (9.100).

Le attrezzature generali esistenti, a meno di una carenza registrata nelle dotazioni di parchi urbani e territoriali, sono già sostanzialmente proporzionate alla dimensione demografica assunta quale obiettivo del PUC.

In ogni caso, oltre al forte incremento di spazi verdi - ritenuto indispensabile per il potenziamento delle attrattive della città diffusa e per migliorare la generale qualità dell'ambiente - è prevista la possibilità dell'ampliamento dell'ospedale cittadino che assolve, com'è noto, a compiti non meramente urbani.

Parchi urbani e territoriali	
Dotazione territoriale esistente	1.410.102 mq
Dotazione territoriale per nuovi parchi	2.141.417 mq
Totale	3.551.519 mq
Dovuti per legge: 179.640 x 15	2.694.600 mq
Esubero	856.919 mq

Scuole superiori all'obbligo	
Dotazione territoriale esistente	252.127 mq
Dotazione territoriale per nuove scuole superiori	31.013 mq
Totale	283.140 mq
Dovuti per legge: 179.640 x 1,5	269.460 mq
Esubero	13.680 mq

Attrezzature sanitarie e ospedaliere	
Dotazione territoriale esistente	190.337 mq
Dotazione territoriale per ampliamento ospedale	5.970 mq
Totale	196.307 mq
Dovuti per legge: 179.640 x 1,0	179.640 mq
Esubero	16.667 mq

5.2.6 Dati riassuntivi

La verifica degli standard è stata condotta non solo rispetto al dato di popolazione effettiva (179.640) seguendo l'impostazione metodologica prefigurata dal CENSIS, ma per motivi prudenziali anche rispetto al numero di abitanti (191.143) rapportato all'intera quantità di nuovo solaio residenziale.

Infatti l'elaborato R2 (all. 2.3) con l'applicazione di questo secondo metodo consente la

verifica più cautelativa dell'equilibrio dello standard locale, effettuata per zone omogenee e settori di gravitazione. Questi ultimi coincidono - nella maggior parte dei casi - con singole zone omogenee, o comprendono quelle contigue con forti interrelazioni funzionali.

Inoltre, al fine di una verifica che tenga conto dei verosimili bacini di utenza, la grande zona omogenea B è stata suddivisa in sottozona B/n, in relazione ai raggi di influenza delle principali attrezzature ivi comprese (cfr. elab. R2, all. 2.1a e 2.2a).

L'elaborato R2 dimostra quindi come le dotazioni di standard siano verificate anche per porzioni coerenti di territorio, con la sola eccezione delle attrezzature scolastiche per le quali valgono le considerazioni già espresse. Ad esso si rinvia anche per le verifiche di tipo qualitativo.

Di seguito si riporta il dato tabellare dello standard per gli abitanti effettivi:

	Dotazione PUC mq/ab	Dotazioni di legge mq/ab
Standard di interesse locale	27,26	20,00
Standard di interesse generale	22,44	17,50

5.3 Attività produttiva. Turismo

E' molto probabile che nei prossimi anni, grazie all'efficacia del PUC, aumentino l'occupazione e gli investimenti nel settore dell'edilizia. L'incremento occupazionale non sarà, però, permanente in quanto le necessità alle quali occorre rispondere hanno un limite. Pertanto, bisogna pensare alla continuità economica e sociale, dell'industria, del commercio, dei servizi, dell'agricoltura e, soprattutto, di un nuovo settore di attività che permetta di garantire un'alternativa di stabilità economica. Il PUC propone che al sistema produttivo attuale si aggiunga, anche in conseguenza dell'attuazione del Piano, un elemento nuovo molto importante e di grande influenza nelle decisioni urbanistiche. Ci riferiamo al turismo. Le possibilità e la programmazione dello sfruttamento turistico vengono spiegate nei documenti di analisi del CRS e del CER Programació; esse, non solo appaiono plausibili, ma sono già state assunte dal programma politico municipale.

Il PUC prevede in alcuni casi spazi esclusivi per queste attività turistiche (es.: Piazza e Porto di S. Teresa, Porto Masuccio Salernitano, ex-cementificio, ecc. che completano quelli esistenti, tra i quali bisogna contare gli spazi di possibile utilizzo congressuale) anche se per il resto tende a non stabilire una zonizzazione eccessivamente radicale in rapporto agli usi.

E' necessario ribadire che una città viva e confortevole richiede che le funzioni siano commiste operativamente e non costituiscano ghetti funzionali isolati e problematici. Le attività turistiche che si aggiungono alle attività produttive esistenti non richiedono solo alcune localizzazioni specifiche, ma anche un complementare ambiente di alta qualità.

È evidente che il turismo deve essere promosso nei suoi vari aspetti (sport, ozio, congressi, cultura, ecc.), adattandosi alle condizioni naturali e storiche di Salerno. Il potere attrattivo di Salerno è, però, basato su alcune caratteristiche fondamentali: il richiamo del mare in una situazione geografica eccellente, un clima di alta qualità e la vicinanza di straordinari complessi monumentali, turistici e paesaggisti: da Pompei a Paestum, dalla penisola sorrentina alla costiera amalfitana.

Dunque, per l'efficacia quantitativa e qualitativa del turismo bisogna rafforzare e utilizzare adeguatamente tre peculiarità: la zona marittima (spiagge, porticcioli turistici, servizi e luoghi di convivenza collettiva), la città storica (monumenti, musei, istituzioni, residenza, commercio, ambiti congressuali e spazi pubblici rispettosi della storia ma attentamente

recuperati) e il magnifico paesaggio montuoso dei dintorni che, sebbene minacciato da una certa anarchia fatta di insediamenti inadeguati, continua a rappresentare un forte richiamo.

Gli elementi più importanti che si propongono per la ricostruzione della zona marittima sono: l'ampliamento e la modernizzazione dei porti Masuccio Salernitano e Santa Teresa con un totale di, approssimativamente, 1.650 ormeggi; il recupero e la costruzione, con apporti di sabbia, delle spiagge sottoposte al fenomeno dell'erosione e/o assorbite dal continuo avanzamento della città verso il mare, dando una speciale importanza a quella situata tra i due porti vicino alla città storica; il potenziamento del Lungomare lungo tutta la facciata marittima, 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. La fattibilità tecnica di questi interventi è fondata sugli studi di carattere meteomarinario effettuati dalla soc. Nautilus, dall'ing. Guiducci e dalla soc. Enel Ricerca.

Successivamente all'approvazione della Bozza 2000, è stata presentata all'Amministrazione comunale la proposta di realizzazione - in totale autofinanziamento - di un nuovo porto turistico nella litoranea orientale, prospiciente lo stadio Arechi. La Bozza 2002 ha condiviso tale localizzazione ritenendola utile ai fini dello sviluppo turistico della città. E' però indispensabile che il progetto venga reso compatibile con l'ambito urbanistico nel quale si colloca e che, anzi, promuova la realizzazione di parti significative della nuova strada litoranea.

Il 14 febbraio 2003, il Comune di Salerno ha sottoscritto un protocollo di intesa con la regione Campania e l'Autorità portuale di Salerno *"Per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito Salernitano"*. E' questa un'intesa di grande importanza in quanto, oltre a definire le procedure amministrative rivolte alla individuazione dei possibili investitori, indica le infrastrutture di cui potrà dotarsi Salerno nel prossimo futuro.

Relativamente ai nuovi porti turistici, il protocollo conferma le localizzazioni già presenti nella bozza 2002 (S.Teresa, Masuccio Salernitano e litoranea orientale) cui aggiunge un nuovo porto turistico di circa 450 posti barca sul litorale di Pastena.

Le dimensioni di tali porti, in termini di posti barca, sono le seguenti:

Porto di S.Teresa:	560 posti barca (di cui 50 per pescherecci);
Porto Masuccio Salernitano:	1.050 posti barca
Porto in loc. Pastena:	450 posti barca (di cui 50 per pescherecci);
Porto in loc. Litoranea Orientale:	1.000 posti barca

Per un totale di circa 3.060 posti barca, comprensivi di 100 posti per pescherecci. E' appena il caso di evidenziare come il numero dei posti barca cui si perviene attraverso le nuove opere non sia comparabile con quello relativo agli ormeggi attuali. Infatti, la flotta ipotizzata è di stazza maggiore e le condizioni di affollamento e di protezione assolutamente diverse. Laddove, per assurdo, si volessero mantenere immutate le attuali condizioni di ormeggio, si verrebbe al raddoppio dei posti barca attualmente disponibili.

Nel protocollo, inoltre, vengono definiti i termini e le modalità, anche di tipo finanziario, per la realizzazione della Stazione Marittima e di un'area attrezzata per la cantieristica del settore nautico. Entrambe le previsioni fanno parte dei progetti delle relative AAPU, della Bozza 2002 e del PRG 2003. Il PUC conferma e organizza le decisioni assunte in sede di protocollo di intesa ritenendole particolarmente significative per il perseguimento degli obiettivi di sviluppo della città.

La tavola P4 "Disegno urbano di indirizzo" del PUC offre una visione coordinata degli interventi relativi al fronte mare che, in parte già attuati o in corso di attuazione, si ritengono indispensabili per un definitivo rilancio turistico della città.

Il recupero della città storica deve basarsi su un profondo miglioramento delle condizioni

di abitabilità, senza perdere gli aspetti positivi del suo attuale carattere, a volte pittoresco e monumentale, continuando l'attuazione del programma di riqualificazione di strade, piazze e giardini e di restauro dei monumenti, già favorevolmente sperimentato nell'ambito del programma Urban. Ulteriore e decisivo impulso deve darsi al recupero dei fabbricati privati, anche utilizzando forme di incentivazione che compensino in parte gli alti costi di restauro; a tal proposito è essenziale definire e contingentare temporalmente tutti gli interventi di recupero ancora assistiti dai finanziamenti della legge 219/81 non ancora ultimati o, addirittura, iniziati.

Un punto importante è quello relativo alla riabilitazione completa e al recupero del centro storico Nord, che deve essere integrato alla vita e all'importanza urbana, seguendo i criteri approvati nel concorso pubblico bandito nel 1998. Per assicurare la vita attiva di questo centro ed evitare che si converta in un ghetto senza socialità, è necessario garantire migliori condizioni di accessibilità nonché la più ampia possibilità del mutamento delle destinazioni d'uso, per favorire l'insediamento di nuove attività.

Il trattamento del paesaggio collinare non deve solo tenere in considerazione la sua bellezza panoramica, ma anche la potenzialità extraurbana degli insediamenti tradizionali e della produzione agricola. Pertanto, bisogna conservare e migliorare la vegetazione e allo stesso tempo facilitare la comparsa di un'offerta ludica, sportiva e di ristorazione - con il corrispondente carattere turistico - che sia di complemento agli insediamenti senza pregiudicarne l'integrità paesaggistica.

Questi tre grandi temi - zona marittima, città storica e paesaggio collinare - non sono solamente gli obiettivi di una politica turistica, ma anche e soprattutto tre fattori molto importanti, forse indispensabili, per la definizione della struttura formale e sociale della città e, conseguentemente, per il benessere di tutta la cittadinanza. Non si può offrire al turista una città attraente se non è, ancor prima, una città confortevole, bella, produttiva e vivibile per chi la abita.

Un tema specifico che non possiamo dimenticare è che il turismo non potrà assestarsi definitivamente finché la ricettività alberghiera della città non offrirà un numero adeguato di posti letto. Ora l'offerta di una certa qualità raggiunge solo 835 posti letto circa (inclusi quelli del recente Hotel Mediterranea, ma esclusi quelli dell'Hotel Jolly, poiché ne viene proposta la sostituzione). Per organizzare una reale e permanente affluenza turistica è necessario ampliare urgentemente la possibilità ricettiva almeno a 1.000 posti letto in una prima fase; con ulteriori fasi successive si dovrà pervenire a 1.500 e 2.000 posti letto.

Gli studi propedeutici al PUC indicano alcuni punti concreti per situare nuove strutture alberghiere: piazza Santa Teresa, porto Masuccio Salernitano, ex-cementificio (in fase di realizzazione). Però queste opere non saranno sufficienti e, come abbiamo detto, bisogna incentivare altre possibilità, soprattutto curando il recupero di qualche edificio del centro storico, decisione indispensabile per una politica di rivitalizzazione di quest'area.

Sono state presentate allo Sportello Unico per le Attività Produttive alcune proposte finalizzate alla realizzazione di complessi alberghieri. Si ritiene che tali proposte possano incrementare significativamente la ricettività della città di Salerno. I siti prescelti (es. Masso della Signora) appaiono di rilevante interesse paesistico, tale da subordinare qualsiasi decisione alla qualità degli interventi, al loro inserimento ambientale nonché alla ricaduta di interesse pubblico in termini di acquisizione di aree da destinare alla pubblica fruizione.

Ma, per quanto la vocazione turistica della città di Salerno possa essere considerata una risorsa, non si dovrà commettere l'errore di trascurare gli altri settori produttivi. I servizi, il commercio, l'artigianato, la piccola e media industria, ecc. possono essere segmenti molto importanti dell'economia della città.

L'area ASI del comune di Salerno è espressamente dedicata agli insediamenti di carattere industriale, artigianale e commerciale; essa copre una superficie di circa 490 ha parte considerevole del territorio urbanizzato della città. Il PUC non disciplina tale area ma si auspica che l'azione di riordino già intrapresa possa proseguire per un più

razionale utilizzo dell'importante comprensorio e perché si aprano nuove prospettive alle istanze dell'imprenditoria. La recente variante normativa del piano regolatore consortile dovrà permettere, tra l'altro, che le attività artigianali non compatibili con l'aggregato urbano possano trovare adeguata collocazione in ambito industriale.

In ogni caso il PUC conferma, tra le aree che il PRG vigente destina ad attività produttive da attuarsi con PIP, quella sulla Litoranea Orientale, con specifica destinazione per la cantieristica nautica. Essa rappresenta una scelta finalizzata ad offrire concrete possibilità di razionale insediamento ad aziende di un settore congruente con le scelte generali assunte.

Ancora, occorre considerare che nell'ambito della città compatta sono numerose le aree destinate prevalentemente al settore produttivo e dei servizi, che si aggiungono a quelle già esistenti e di cui viene, in larga misura, confermata la destinazione.

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 Lungo Irno, 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 Cavaliero, 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, tramite concorso internazionale di idee, si può ottenere attraverso le seguenti ipotesi, non visualizzate sulle tavole grafiche in quanto non prescrittive:
- 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 Cernicchiera.
 - 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 edificatori.
- 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 rotonde, 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, 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 parcheggio 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.

5.6 Il PUC come strumento di conoscenza e di controllo quantitativo e formale

Bisogna ricordare che, in alcune circostanze, la redazione di un piano regolatore ha anche una finalità secondaria, seppure molto importante. La definizione della parte conoscitiva è, infatti, l'occasione per ordinare e organizzare i dati sullo stato attuale della città, soprattutto quando, come a Salerno, ne manca l'aggiornamento costante. Il lavoro

di redazione del PUC ha consentito, tra l'altro, di avere per la prima volta un piano delle proprietà comunali, dello stato delle reti di distribuzione di acqua, gas ed elettricità, del sistema fognario delle acque, dell'intensità di ubicazione dei commerci, del parco automobili, ecc. Pertanto il PUC è, in prima istanza, uno strumento di conoscenza della città reale e va mantenuto costantemente aggiornato.

Per questa ragione, una parte fondamentale del Piano è costituita dalle documentazioni che, oltre a costituire un presupposto essenziale per ogni decisione di progetto, sono un prezioso strumento di conoscenza della città reale. Nell'elaborato N1 sono riportati gli elenchi delle tavole e delle relazioni tecniche corrispondenti a questa analisi, nelle quali, inoltre, si anticipano diverse previsioni per il futuro.

Ma l'obiettivo fondamentale del PUC è il controllo della trasformazione e della crescita, il che è più o meno fattibile in termini quantitativi, ma difficile in termini formali. Pertanto, il controllo formale deve essere affidato a strumenti precedenti o complementari: i progetti urbani, cioè proposte specifiche che possano essere concretizzate con precisa collocazione temporale e spaziale. Per questa ragione, prima di procedere alla definizione del PUC, si è predisposta una serie di progetti in alcune Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica (AAPU). Questi progetti urbani hanno permesso due cose: dare strumenti operativi per realizzare opere concrete mentre si sviluppava il lungo processo di redazione e approvazione del PUC (circa 50 interventi: Parco Montestella, Parco Matierno, Parco di Mercatello e dintorni, Lungo Irno e parchi adiacenti, Via Porto, Piazza del Duomo, Lungomare Colombo, demolizione del Cementificio e dei diversi edifici di Santa Teresa, Corso Italia, Villa Carrara, varie piazze nel centro storico, giardini della Minerva, linea della metropolitana leggera, ecc.) ed acquisire, per molti quartieri di Salerno, dati affidabili di supporto alla progettazione, a partire dai quali si possono verificare molto meglio i parametri quantitativi, formali, sociali ed economici del PUC.

La tavola P4 "Disegno urbano di indirizzo" offre una visione coordinata delle varie proposte progettuali e delle opere più significative in corso di realizzazione.

Dunque, premesso che il PUC è uno strumento necessario - e inevitabile secondo la legislazione urbanistica vigente - sarà utile soltanto se la sua attuazione avverrà attraverso la redazione di specifici progetti urbani. L'ideale sarebbe stato predisporre progetti di AAPU per tutto il territorio salernitano. C'è stata la possibilità di redigere 11 progetti, per una capacità territoriale di approssimativamente 630 ha che rappresenta il 38% della città compatta. Date le difficoltà burocratiche, amministrative, economiche e temporali per portare a termine questi progetti, bisogna considerarlo un fatto molto positivo. Ma non come la soluzione finale.

L'unica soluzione per il controllo formale e qualitativo della città è che, tra le definizioni quantitative del PUC e la costruzione concreta di un edificio o di uno spazio pubblico, si passi attraverso la redazione di un progetto urbano nel quale si determinino dettagliatamente tutte le matrici formali, sociali ed economiche di un quartiere o di un settore identificabile.

Indipendentemente dal fatto che l'Amministrazione debba continuare a promuovere progetti urbani settoriali, ora si apre una nuova fase che dovrà vedere la partecipazione attiva delle varie componenti della comunità salernitana, compresi i privati con la pluralità propria dei loro ruoli. Per molte parti della città questo processo potrà avere inizio ancor prima della definitiva approvazione del PUC - ma in coerenza con esso - sulla base delle varie normative che consentono, di fatto, di anticiparne gli effetti.

6. LA TRASFORMAZIONE E L'EQUITÀ

6.1 L'equità urbanistica

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.

In questo senso si è lavorato per affrontare e risolvere - nei limiti del possibile - due tipi di problemi, d'altronde presenti in maggiore o minor misura in tutti i piani urbanistici:

1. la mancanza di equità delle disposizioni urbanistiche tra le diverse proprietà; l'esempio paradigmatico di questa situazione si ha allorché viene destinata alla edificazione una determinata area mentre si prevede il verde pubblico per un'altra area vicina. La prima potrebbe entrare immediatamente nel mercato delle aree col conseguente intuibile beneficio; la seconda dovrebbe aspettare *sine die* che l'Amministrazione espropri il terreno, a un prezzo quasi sempre inferiore al valore di mercato;
2. la mancanza di equità tra l'insieme della proprietà fondiaria e il resto della società, dato che non esiste un meccanismo di ritorno alla collettività dei benefici delle disposizioni urbanistiche.

Si è lavorato per la risoluzione delle problematiche esposte e per far sì che:

- la proprietà fondiaria sia del tutto indifferente alle scelte di Piano;
- le nuove parti della città (la crescita) non generino deficit di standard;
- si saldi totalmente il deficit di standard della città esistente.

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.

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

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.

6.2 Il progetto urbano e le aree di trasformazione

Il progetto urbano, così come definito nella normativa, rappresenta l'elemento cui affidare la coerenza formale delle nuove realizzazioni previste dal PUC; l'esperienza già favorevolmente compiuta dal Comune di Salerno negli anni passati, conferma l'utilità del metodo di procedere al rinnovo urbano per progetti puntuali.

L'entrata in vigore del PUC consentirà ai privati, in presenza di regole certe, di partecipare attivamente alla trasformazione della città e dei suoi spazi pubblici, che, negli anni passati, è stata riservata – quasi esclusivamente - alla sola mano pubblica. Al Comune spetterà il compito di creare le migliori condizioni per l'attuazione degli interventi, di coordinarli e di garantirne la qualità.

Il progetto urbano, da redigersi per ciascuna area di trasformazione, dovrà determinare la forma ed il carattere dello spazio pubblico, gli usi generali, la morfologia e la tipologia architettonica, i monumenti e gli elementi rappresentativi dell'identità collettiva. Esso, pertanto, si configurerà come vero piano attuativo (PUA), e dovrà essere predisposto anche per aree che, pur di modeste dimensioni rivestono, un ruolo strategico per la riqualificazione urbana.

Le aree di trasformazione possono essere di tipo 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.

Le aree di trasformazione sono, dunque, disciplinate da una normativa che prelude alla pianificazione ed alla gestione. Il PUC definisce, infatti, per ogni area di trasformazione i parametri urbanistici cui informare il progetto urbano e, nel contempo, stabilisce i criteri che regolano i trasferimenti dei diritti edificatori delle aree standard da acquisire alla mano pubblica per gli usi della collettività.

L'equità urbanistica a cui si perviene è, forse, l'unica possibile nel processo di ricostruzione e crescita di una città esistente e molto configurata, senza utilizzare una erronea espansione diffusa. Perché il PUC possa esplicare gli effetti auspicati sarà, però, fondamentale organizzarne l'accurata ed autorevole gestione.

6.3 Comparti edificatori.

La nuova legge urbanistica regionale – n.16/2004 – attribuisce ai comparti edificatori un ruolo centrale per l'attuazione della pianificazione, attraverso meccanismi ispirati all'equità urbanistica.

La gran parte delle trasformazioni previste dal Piano, pertanto, sarà 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. 165 e seguenti -Titolo III 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, parimenti, al Comune.

Il PUC prevede la formazione di n° 65 comparti edificatori continui o discontinui, di cui n° 50 con destinazione prevalentemente residenziale e n° 15 con destinazione terziaria, produttiva, turistico-ricettiva e servizi.

Tra i comparti sono individuati due grandi comprensori costituiti, per la massima parte, da immobili di proprietà di enti pubblici o di enti che esplicano funzioni di interesse pubblico:

CPS_1 S. Teresa

CPS_2 Scalo ferroviario.

È indubbio che, per l'attuazione di questi comparti, lo strumento cui far ricorso potrebbe essere quello dell'accordo di programma, come disciplinato dalla nuova Legge Regionale n. 16/04 all'art.12.

Per l'edificato esistente presente nella gran parte delle aree di trasformazione e che il piano prevede di demolire, all'articolo 159 delle NTA è indicato il criterio di valutazione da applicarsi in fase attuativa e che può indurre variazioni negli indici urbanistici fissati dal piano. In fase di PUC, però, nel proporzionare i comparti si è tenuto conto dell'edificato esistente, valutandolo, seppure in via di massima, nel seguente modo:

- Sagoma del manufatto, rilevata sull'aerofotogrammetria in uso, alla cui superficie, moltiplicata per i piani fuori terra, viene applicato un coefficiente di correzione di cui alla seguente tabella:

▪ residenziale	1,3
▪ commerciali/direzionale	0,8
▪ industriali/ artigianale	0,6

La SLS così determinata si aggiunge al Dep del suolo cui viene sottratta solo la sagoma dell'edificato.

Il metodo applicato in via di massima tiene conto di tutto l'edificato riportato sulle mappe, e prescinde dalle valutazioni circa la legittimità, la precisa destinazione, lo stato di conservazione, ecc. dei manufatti.

Pertanto, si può senz'altro affermare che, tranne rare eccezioni, in ogni comparto, a seguito delle verifiche da effettuarsi prima della redazione dei PUA, allorché cioè sarà necessario attribuire le quote edificatorie, si determinerà una riduzione dell'indice urbanistico, senza, pertanto, incorrere in un sovradimensionamento del piano.

6.4 Piani di recupero degli insediamenti abusivi.

Sono stati rilevati e riportati sull'allegata planimetria, gli immobili realizzati abusivamente e per i quali, ai sensi delle Leggi 47/85 e 724/94, sono stati rilasciati o sono in corso di rilascio i titoli abilitativi a sanatoria.

Dal censimento sono stati esclusi gli abusi edilizi commessi sui fabbricati esistenti, inseriti nella città compatta e nei nuclei frazionali, limitandosi quindi a censire gli immobili realizzati "ex novo" nelle zone scarsamente antropizzate.

La finalità del censimento è quella di perimetrare gli insediamenti formati in prevalenza da immobili abusivi, con l'obiettivo di un loro razionale inserimento territoriale ed urbano, attraverso opere infrastrutturali, di urbanizzazione primaria e secondaria, e di rinnovamento urbano.

Come emerge dal censimento, la maggior parte degli edifici abusivi sono localizzati lungo le strade collinari esistenti, o in prossimità dei nuclei consolidati. Trattasi in massima parte di edifici mono o bifamiliari (ville) o comunque fabbricati con caratteristiche tipologiche di case isolate con aree coltivate di pertinenza.

Il PUC prevede per tutto l'edificato ricadente nella città diffusa, ivi inclusi gli immobili oggetto di condono edilizio, la possibilità di eseguire interventi di recupero, di cui alle categorie edilizie A,B,C1,C2 e laddove trattasi di immobili non rilevanti dal punto di vista storico ambientale o tradizionale, consente il ricorso alla categoria D, della ristrutturazione edilizia, ed, in alcuni casi, alla categoria E della ristrutturazione urbanistica quest'ultima a mezzo di piani attuativi (PUA)-

Inoltre il PUC prevede un miglioramento e potenziamento di tutta la rete infrastrutturale collinare, e la realizzazione di opere di urbanizzazione primarie e secondarie nell'ambito delle aree di trasformazione (AT) e delle aree destinate a standard (AS) poste in prossimità degli stessi nuclei frazionali storici.

Dalla planimetria allegata emerge che gran parte degli edifici abusivi, già risultano inseriti nella nuova perimetrazione dei nuclei frazionali e della città compatta e in specifiche aree di trasformazione. Trattasi, pertanto, di manufatti che naturalmente saranno coinvolti nei processi di trasformazione regolati dal piano

Si è ritenuto, invece, di sottoporre a specifico piano di recupero degli insediamenti abusivi due parti del territorio poste al confine sud del Comune che pur essendo dotate di servizi primari sono profondamente segnate dal degrado urbano, per la mancanza di strade, di spazi pubblici e di attrezzature.

Sono ambiti privi di carattere urbano, caratterizzati dal degrado tipico delle periferie, non sono né città né campagna, ma ghetti privi di identità.

Il piano attuativo deve sottrarli alla "disidentificazione" in cui versano, e farli diventare città, e quindi restituire loro l'equilibrio e la corrispondenza tra la vita sociale e la struttura fisica.

7. SCELTA POLITICA. ESIGENZA SOCIALE E CULTURALE. SOSTENIBILITÀ.

Un PUC serve a molto poco - o è addirittura uno strumento pernicioso - se non è seguito da una buona gestione e da una capacità politica di iniziativa e di controllo. Le città possono essere fatte e dirette solo dai politici nella loro qualità di rappresentanti della volontà popolare. Questa volontà va, però, esercitata in termini radicalmente decisionali, con criteri saldi. Il PUC di Salerno dovrà essere gestito con fermezza, soprattutto perché, come è stato detto, qualsiasi permesso di costruzione dovrà essere congruente alla visione d'insieme di un'area urbana identificabile. Ancora, occorrerà preventivamente promuovere ed orientare le diverse cessioni e partecipazioni postulate dal sistema di equità proposto.

Per la perfetta efficienza di tale gestione sarà necessario mantenere una struttura tecnica relativamente autonoma, anche se dipendente dal Comune. L'Ufficio di Piano - che durante il periodo di redazione è stato uno strumento indispensabile - ha accumulato il know how necessario ed è depositario di un rilevante patrimonio di conoscenza - dovrebbe trasformarsi in un organismo permanente per la gestione, la pianificazione e l'aggiornamento continuo del PUC. Questo tema sembra particolarmente importante: senza una struttura dedicata sarà molto difficile portare a termine l'imprescindibile gestione del PUC.

Ma il controllo politico - che ha già avuto un ruolo positivo nel processo preparatorio alla pianificazione - è fondamentale anche per altri temi che non riguardano la semplice urbanistica fisica e che sono sicuramente molto più importanti perché si riferiscono a problemi direttamente sociali e culturali: la capacità d'integrazione degli immigrati ed il riscatto delle sacche di povertà, il fomento della vita culturale e turistica, la riduzione della delinquenza e del vandalismo, il controllo del rumore, la pulizia e la raccolta dell'immondizia, la regolazione del traffico, la manutenzione permanente del verde e degli spazi pubblici, l'offerta paritaria dell'educazione e della sanità, l'efficacia della vigilanza urbana, la capacità rappresentativa, la gestione delle sovvenzioni economiche adeguate, ecc. E, come tema fondamentale, il mantenimento di una disciplina urbanistica radicale. Una città non deve essere solamente un buon contenitore, deve essere, innanzi tutto, un ottimo contenuto. La città è la gente che la abita e la utilizza.

Un capitolo importante tra questi aspetti di controllo è la costante promozione di attività sociali e culturali che proiettino la città di Salerno ad alti livelli di considerazione internazionale e che generino una vita interna di grande comfort individuale e collettivo. Per esempio, gli obiettivi turistici non verranno raggiunti senza un fermo proposito di promozione (congressi scientifici e ludici, gare e festival culturali e sportivi, propaganda turistica che raggiunga gli ambiti regionali più prossimi, potenziamento dei musei, restauro e valorizzazione del centro storico, ecc.).

Un altro aspetto è quello dell'intensità dell'attività culturale che, a parte il suo valore turistico, ha conseguenze interne. La nuova struttura fisica individua una serie di immobili pubblici o aperti al pubblico, con destinazione culturale e la gestione del piano potrà incrementare sensibilmente il patrimonio già disponibile. Se vogliamo che questi edifici rendano socialmente, sarà necessario attribuire adeguate funzioni e definire una gestione molto attenta. Il Comune deve far sì che Salerno diventi una città di cultura, specialmente riguardo alla sua antica tradizione dell'Università e delle istituzioni scientifiche che le appartengono. E bisogna potenziare attività già presenti come il teatro e gli spettacoli in generale, la musica, la letteratura e le arti plastiche, che possiedono punti di riferimento nella storia locale e nelle istituzioni esistenti.

Uno dei punti più importanti all'interno degli obiettivi culturali è quello della città architettonica. Alla fine, il prestigio di una città si legge nella qualità dei progetti degli edifici e degli spazi pubblici. Un buon piano con cattivi progetti e una cattiva architettura non può essere efficace né convincente. Ma come si riesce ad esigere buona architettura in ambienti produttivi dove impera la cultura del semplice mercato? Dobbiamo confessare che il PUC di Salerno, nostro malgrado, non dà strumenti per garantire questa qualità perché i parametri nei quali si muove qualsiasi piano non sono quelli a esso adeguati. C'è una sola via: creare tra la cittadinanza e soprattutto tra i politici un intenso ambiente di cultura architettonica, operazione che in Italia deve essere più facile che in altri paesi dove la buona tradizione architettonica è meno potente. Un possibile modello è quello già sperimentato con risultati molto positivi durante il periodo di preparazione del piano: i concorsi internazionali che hanno promosso progetti come il Centro Storico Nord, la Cittadella Giudiziaria, il Palazzetto dello Sport e la Stazione Marittima.

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 perché 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.

Durante lo studio di questo PUC abbiamo mantenuto uno slogan che spiega globalmente le sue intenzioni, riferite soprattutto alla configurazione dello spazio fisico:

Nuova coscienza di identità
Nuova esigenza di urbanità

Ma se, una volta approvato il PUC, la gestione si dimostra operativa e ben diretta agli obiettivi enunciati, potremo aggiungere un complemento a questo slogan:

Città delle nuove tecnologie
Città della cultura
Città sostenibile

Questa è la Salerno del futuro.

ORIOLO BOHIGAS