



**COMUNE DI SALERNO**  
**ASSESSORATO ALL'URBANISTICA**



**NUOVA COSCIENZA DI IDENTITA'**  
**NUOVA ESIGENZA DI URBANITA'**

# **PIANO REGOLATORE GENERALE**

## **BOZZA DICEMBRE 2002**

**ORIOI BOHIGAS - ALBERT PUIGDOMÈNECH**

### **MBM ARQUITECTES S.A.**

**JOSEP MARTORELL**  
**ORIOI BOHIGAS**  
**DAVID MACKAY**  
**ORIOI CAPDEVILA**  
**FRANCESC GUAL**

### **STRUTTURA SPECIALE UFFICIO DI PIANO**

**ERCOLE DI FILIPPO** - fino al 20.11.2002 - **BIANCA DE ROBERTO** - dal 20.11.2002 -  
Dirigenti

**FILOMENA DARAIO**  
Responsabile Tecnico  
**FRANCESCO SAVINO**  
Responsabile Amministrativo

## **PROGETTO - SINTESI**

### **Relazione descrittiva**

**L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA**  
Fausto Martino

**IL DIRETTORE DI SETTORE**  
Bianca De Roberto

**IL SINDACO**  
Mario De Biase

Premessa. NOVE CAPITOLI DELLA BOZZA DEL PRG DI SALERNO	1
1. LA CITTÀ COMPATTA E LA CITTÀ DIFFUSA	2
2. PROGRAMMA QUANTITATIVO	6
2.1. Crescita	6
2.1.1. Residenza	6
2.1.2. Produzione e servizi	7
2.1.3. Standard	7
2.2. Città attuale (deficit di standard)	8
2.2.1. Attrezzature generali	8
2.2.2. Attrezzature locali	9
2.3. Riassunto (allegato n. 5.1)	10
3. ATTIVITÀ PRODUTTIVA. TURISMO	10
4. UNA FORMA COMPRENSIBILE E SIGNIFICATIVA	14
5. SCHEMA TERRITORIALE DELLA MOBILITÀ	18
5.1. Mobilità parallela al mare	18
5.2. Mobilità perpendicolare al mare	19
5.3. Azioni specifiche	19
5.4. Zona collinare	20
5.5. Trasporto pubblico	20
5.6. Parcheggi	20
5.7. Politiche di contenimento del traffico privato	22
6. IL PRG COME STRUMENTO DI CONOSCENZA E DI CONTROLLO QUANTITATIVO E FORMALE	23
7. EQUITÀ URBANISTICA	25
7.1. Recupero di standard pregresso	26
7.2. Meccanismi per l'equità	26
7.2.1 Aree Omogenee	26
7.2.2 Il "Distretto"	29
7.2.3 Coerenza formale. Il progetto urbanistico	30
7.2.4 La gestione	31
8. CONTENUTO ECONOMICO E FINANZIARIO	32
9. SCELTA POLITICA. ESIGENZA SOCIALE E CULTURALE. SOSTENIBILITÀ.	33

**Premessa. NOVE CAPITOLI DELLA BOZZA DEL PRG DI SALERNO**

La rigida linearità analisi-obiettivi-progetto non appare valida nella metodologia urbanistica, poiché un piano o un progetto urbano è un processo interattivo nel quale gli obiettivi -e perfino le analisi- convivono col progetto. Così gli obiettivi di un piano si possono stabilire solo dopo aver delineato diversi progetti urbani che abbiamo definito come Aree ad Azione Puntuale Urbanistica (AAPU) ed averne confrontato i temi con l'opinione della cittadinanza e dei politici che la rappresentano. Come conseguenza di questo metodo, come veniva pure enunciato nel Documento Programmatico del PRG di Salerno approvato nel febbraio del 1995, dopo aver eseguito quei lavori settoriali ed essere andati avanti nello studio di alcuni sistemi generali, possiamo esporre ora in 9 capitoli un riepilogo degli obiettivi del PRG, delle soluzioni per raggiungerli e degli strumenti urbanistici che devono renderlo operativo. Questa pianificazione generale obbligherà, inoltre, a riesaminare ed adattare i progetti specifici e ad elaborare, durante l'esecuzione del piano, nuovi progetti che definiscano tutti gli episodi formali. Con esso si completerà il processo interattivo a cui ci riferiamo, processo che iniziò nel 1994 e che, a partire dal PRG, potrà terminare totalmente o parzialmente nei prossimi anni.

La presente bozza di PRG è composta da 223 tavole riferite allo stato di fatto e circa 82 relazioni specialistiche (vedere allegati analitici 1 e 2), nonché dalla presente sintesi delle proposte di pianificazione e di gestione. Il fatto di presentare una sintesi appare fondamentale per orientare il necessario dibattito verso i temi d'interesse generale per il cittadino. Nella consegna finale del PRG si svilupperanno le proposte approvate, con tutti gli approfondimenti conseguenti al dibattito, raggiungendo il dettaglio normativo e grafico idoneo affinché, individualmente, ogni cittadino possa fare le valutazioni che corrispondono al suo caso particolare.

## **1. LA CITTÀ COMPATTA E LA CITTÀ DIFFUSA**

Una città è lo scenario caratteristico della vita collettiva moderna. Una città non è un adattamento o una trasformazione del territorio rurale. Una 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 evitino la confusione tra città e campagna e che impediscano il conseguente espediente di utilizzare le periferie non urbane per costruire edifici popolari e servizi privati o collettivi per una mancanza di previsione da parte delle Amministrazioni pubbliche - che con questo trascurano i reali problemi della città - o per un profitto speculativo dei proprietari dei terreni privati che così vengono sovrastimati senza partecipare poi ai costi sociali e infrastrutturali conseguenti all'eccessiva dispersione.

Con l'assunzione della 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 disurbanizzata. Pertanto il PRG 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 una parte della città diffusa, dove si ammetterà solo la permanenza dei nuclei abitativi tradizionali, lasciando il resto ad uso agricolo, forestale o di residenze isolate in fondi di grande superficie e installazioni ricreative, sportive e attività al servizio del turismo.

Ma perché lo spazio definito dentro 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 dell'industria 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 di 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 piena di vuoti urbanisticamente improduttivi. Già comincia a essere un grande viale con una serie di piazze e di giardini intorno, che verrà completato con la localizzazione di una serie di edifici che, oltre ad avere un ruolo morfologico, possono far posto a diverse tipologie residenziali, più adeguate di quelle che si costruivano nei sobborghi. Anche i concorsi di architettura promossi seguono questa linea: la nuova Cittadella Giudiziaria non è localizzata, come inizialmente previsto, nella periferia della città, ma nel centro urbano definito dal 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 esprimono 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 di insediamento diffuso dove si localizzano le Frazioni Alte, alcune zone rurali e agricole e sei grandi parchi naturali. Questo è un tema che bisogna affrontare con soluzioni parziali. Quest'area collinare non può essere integrata nel 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 riformalizzare adottando una struttura urbana, in modo da costituire un altro quartiere all'interno del continuum urbano di Salerno.

Un sunto grafico della classificazione territoriale tra città compatta e città diffusa si trova nella Tavola n. 1.

Riassunto quantitativo:

Superficie comunale	6.003,00	ettari	100,00 %
Città compatta + nuclei consolidati	1.601,92	ettari	26,68 %
Città diffusa	3.861,34	ettari	64,32 %
ASI	491,52	ettari	8,20 %
Porto commerciale	48,22	ettari	0,80 %

L'operazione di ordinare e riordinare una città si può riassumere in 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 i servizi relativi a varie necessità pubbliche 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, la portata delle sue attività in un prossimo futuro e, come conseguenza, la determinazione di un territorio con le superfici necessarie perché si possano sviluppare adeguatamente tutti i contenuti che generano una qualità di vita. Affinché il contenitore sia una città reale, tutte le attività e le tensioni sociali devono integrarsi nell'ambito specificatamente urbano, rimescolate e interrelazionate in modo da evitare l'eccessiva specializzazione dei 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, questo PRG propone che la maggior parte della crescita e del rinnovamento della città si localizzi in aree vuote o di possibile trasformazione all'interno del nucleo compatto o nell'immediata periferia che si considera come continuità delle aree compatte. (Vedi Tavola n. 2).

Conviene ora precisare alcuni termini e parametri su questi temi territoriali, che verranno utilizzati in questi capitoli di PRG.

Le **aree vuote** sono quei territori che prevalentemente, per il fatto di essere state aree standards nella variante del PRG vigente, sono risultate inedificate. Alcune di queste aree continuano a figurare come standard nel nuovo PRG, ma alcune di esse sono qualificate come parzialmente edificabili per completare la struttura della città.

**Aree di possibile trasformazione** sono quei territori soggetti ad un processo di evidente obsolescenza che possono essere motori di trasformazione e di aggiornamento delle attività della città. Esempio: scalo merci ferroviario, caserme militari, alcune zone industriali del settore orientale.

La capacità di crescita della città la otteniamo assegnando alle aree vuote e a quelle di trasformazione un **indice urbanistico** che, nonostante la sua relativa discrezionalità, tenga in considerazione i seguenti parametri: localizzazione e densità preesistente, progetti urbanistici già approvati o realizzati e conformità al tipo di densità proposta. In nessun caso l'indice urbanistico si intenderà come indice fondiario. Gli indici urbanistici proposti sono i seguenti:

Aree nei settori più densi: 1,2 mq. di solaio lordo per mq di superficie territoriale.

Aree nei settori meno densi: tra 0,6 e 0,9 mq. di solaio lordo per mq di superficie territoriale.

Una parte importante, anche se quantitativamente meno significativa e difficilmente valutabile, è il rinnovo di quei lembi urbani, all'interno della città compatta, a volte ricchi di grande valore strategico.

La normativa che accompagnerà la versione definitiva del P.R.G. disciplinerà tali trasformazioni definendo gli incrementi percentuali di edificabilità che renderanno economicamente compatibili tali interventi, nei limiti, comunque, della inderogabilità di fornire la città all'interno dell'intervento stesso, delle aree pubbliche dovute per legge.

## **2. PROGRAMMA QUANTITATIVO**

Salerno ha attualmente 156.000 abitanti di fatto. Dopo lo studio di Censis e Sichelgaita, allegato alla documentazione del PRG, sulla possibile evoluzione demografica e dopo aver conosciuto i criteri e i programmi politici in corso, adottiamo una crescita che può arrivare a 180.000 - 185.000 abitanti. Il modello elaborato si avvicina alle cifre basse di questa fascia. Sebbene la proposta di nuove quantità residenziali afferisce fundamentalmente alla crescita della popolazione, bisogna tenere presente che una parte dei nuovi alloggi sono destinati al miglioramento abitativo degli attuali abitanti.

Nonostante si possa supporre che l'ambito temporale nel quale si produrrà questa crescita è dell'ordine dei 10 anni, è meglio relativizzare questo dato in quanto esso dipende da circostanze che in questo momento non si possono precisare. Pertanto questo PRG si elabora con la previsione che Salerno deve prepararsi ad avere poco più di 180.000 abitanti, ma senza precisare il tempo che si impiegherà per raggiungere questa cifra. Quindi l'espansione del PRG si dovrà adattare alla realtà socioeconomica di periodi successivi e dovrà correggerne il contenuto man mano che si verifica la realtà. Però, per il momento, la coerenza tra i diversi contenuti del Piano si riferisce a questo presupposto demografico. Affinché i futuri salernitani possano vivere confortevolmente nella città bisogna disporre, dunque, di superfici di ampliamento adeguate perché i nuovi 24.000 abitanti che supponiamo affluiscano possano vivere agevolmente. In aggiunta bisogna recuperare il deficit di standard che grava adesso sui 156.000 abitanti. Come dire che le previsioni quantitative si dividono in due sottocapitoli: le necessità conseguenti la crescita e le necessità finalizzate al saldo del deficit di standard della città attuale. Si precisa che la residenza che viene raggruppata tutta nel capitolo della crescita, comprende, come si è già detto, anche le realizzazioni che sono solo miglioramenti abitativi della città attuale.

### **2.1. Crescita**

#### **2.1.1. Residenza.**

Il PRG propone la costruzione di 1.279.483 mq. di solaio lordo destinato a nuova residenza, comprendenti anche i mq di servizi e di commercio fisicamente integrati, dei quali teoricamente si suppone che 296.763 mq. saranno destinati al miglioramento abitativo dei residenti attuali e 761.914 mq. ad alloggiare nuovi residenti (approssimativamente 23.620 abitanti). I restanti 220.806



mq., situati al piano terra ed eventualmente ai primi piani degli edifici destinati ad abitazione, rappresentano un'aliquota per l'uso commerciale e per i servizi. (Vedi allegato n. 3.1)

Di queste nuove abitazioni, alcune devono corrispondere alle condizioni economiche e legali dell'edilizia residenziale pubblica, secondo l'attuale legislazione. Dato che la legge dà un margine abbastanza ampio, si decide, in accordo con lo studio di Censis e Sichelgaita, che la percentuale di residenza pubblica sia un 45% del totale, valore che pare il più adeguato alle attuali circostanze. In questa fase si è deciso di localizzare l'edilizia pubblica nella quantità del 25% del totale riferito al parametro abitanti; la restante quantità pari al 20% si considera diffusa nelle aree residenziali che residuano. La tabella di cui all'allegato 3.1, visualizza, pertanto le aree da destinare all'edilizia residenziale pubblica e per le quali i parametri relativi alla quantificazione delle altre attività e del miglioramento delle condizioni abitative degli abitanti attuali vengono considerati nulli, destinando tutta la superficie di solaio prodotta a stima residenziale per i nuovi abitanti.

#### 2.1.2 Produzione e servizi.

Si propone di mettere sul mercato 1.036.099 mq. di solaio lordo (nei quali vengono inclusi i 220.806 mq. determinati nel punto 2.1.1), quantitativo leggermente superiore alle previsioni stabilite nello studio di Censis e Sichelgaita che sono di 860.000 mq. in considerazione delle richieste di ulteriori spazi produttivi emerse in sede di approvazione della Bozza 2000 (Vedi Allegato n. 4). Quest'offerta di insediamenti per attività economiche verrà completata con tre parchi tematici nella zona orientale: la Cittadella Sportiva, il Sea Park e un parco giochi per il divertimento, ma, soprattutto, con la politica di nuovi hotel che si illustra nel seguente capitolo. Inoltre bisogna considerare che nel comune di Salerno si colloca una parte importante dell'Area di Sviluppo Industriale (ASI) che, anche se non è disciplinata dal PRG, ha un'influenza rilevante sulla densità produttiva.

#### 2.1.3. Standard.

La superficie territoriale assegnata per l'aumento di solaio lordo destinato a residenza è circa 1.878.000 mq., e quella assegnata a produzione e servizi è circa 1.271.000 mq., alla quale bisogna aggiungere quelle dei parchi tematici pari a 778.000 mq. circa. Queste superfici sono sufficienti per potervi includere tutti gli standard prodotti dalle nuove edificazioni, nel rispetto di quanto previsto dalle leggi vigenti. Il riepilogo territoriale di questi standard è il seguente:

Residenza	Standard locali	831.292 mq.
Produzione e servizi	Standard locali	719.101 mq.
Parchi tematici	Standard locali	93.354 mq.

Lo standard generale per i nuovi abitanti viene previsto all'esterno delle aree della trasformazione e computato insieme a quello per gli abitanti attuali.

Queste superfici destinate a standard vengono specificate quantitativamente secondo le corrispondenti categorie negli allegati n. 3 e 4 e saranno localizzate nei progetti urbanistici che si dovranno eseguire nello sviluppo normativo del PRG.

## **2.2. Città attuale (deficit di standard)**

I dati che figurano nell'allegato n. 5 si riassumono nei termini che seguono, ricordando però che, poichè gli standards locali determinati dalla crescita di residenza e di produttivo trovano definizione territoriale e attuazione direttamente e unitamente agli interventi, il conteggio degli stessi viene riferito alla città attuale di 156.000 abitanti, mentre quello degli standards generali viene riferito ai 180.000 abitanti.

### 2.2.1. Attrezzature generali.

#### Parchi

Dotazione territoriale esistente: 1.410.058 mq. (Monte Stella, Castello di Arechi).

Dotazione territoriale per nuovi parchi: 2.150.308 mq. (ampliamento Castello di Arechi, ampliamento Monte Stella, Parco delle Torri, Giovi Montena, parco fluviale Grancano e parco fluviale Fuorni).

Totale: 3.560.336 mq. (dovuti per legge:  $180.000 \times 15 = 2.700.000$  mq.).

#### Istruzione superiore

Dotazione territoriale esistente 222.421 mq ( dovuti per legge  $180.000 \times 1,5 = 270.000$  mq.).

#### Sanità

Dotazione territoriale esistente: 197.006 mq

Dotazione territoriale per ampliamento ospedale: 4.729 mq.

Totale: 201.735 mq. (dovuti per legge:  $180.000 \times 1,0 = 180.000$  mq.).

### 2.2.2. Attrezzature locali

Dai dati che seguono si evince che diversamente da quanto previsto e disciplinato dal P.R.G. vigente e da quanto consentito dal D.M. 1444/68 Art.4 punto 2 le aree destinate agli spazi pubblici in zone A e B, non sono state computate in misura doppia da quella effettiva.

#### Verde attrezzato

Dotazione esistente 1.129.711 mq.

Dotazione territoriale per nuovi parchi 1.962.073 mq.

Totale: 3.091784 mq. (dovuti per legge:  $156.000 \times 10 = 1.560.000$  mq).

#### Scuola dell'obbligo

Dotazione territoriale esistente 194.728 mq.

Dotazione territoriale per nuove scuole 1.912 mq.

Totale: 196.640 mq. (dovuti per legge:  $156.000 \times 5 = 780.000$  mq.)

Nonostante questo deficit importantissimo evidenziato dalla norma, la situazione attuale non sembra richiedere una dotazione territoriale di tale grandezza. Pertanto il PRG definitivo, effettuate le opportune verifiche, procederà alle necessarie compensazioni.

#### Interesse comune

Dotazione territoriale esistente 440.600 mq.

Dotazione per nuove attrezzature: 34.462 mq.

Totale: 475.062 mq. (dovuti per legge  $156.000 \times 2,5 = 390.000$  mq.)

#### Parcheggi Pubblici

Dotazione territoriale esistente: 241.949 mq.

Dotazione per nuovi parcheggi: 154.376 mq .

Totale: 396.325 mq (dovuti per legge in relazione ai 156.000 abitanti:  $156.000 \times 2,5 = 390.000$  mq.).

Nonostante quest'eccedenza relativa, come verrà spiegato nel capitolo corrispondente alla circolazione, la superficie destinata a parcheggi è chiaramente insufficiente e, inoltre, la localizzazione deve essere determinata con criteri urbanisticamente più strategici.

In relazione ai parcheggi per residenti e per le attività produttive esistenti dobbiamo concludere che non c'è possibilità di una soluzione radicale.

### **2.3. Riassunto** (allegato n. 5.1)

Crescita (circa 23.629 ab.)		
Standard locali residenziali		472.580 mq.
Città attuale (156.000 ab.)		
Standard locali		
Esistenti		2.006.988 mq.
Nuovi		<u>2.152.823 mq.</u>
		4.159.811 mq.
Città totale (180.000 ab.)		
Standard locali		472.580 mq.
		<u>4.159.811 mq.</u>
		4.632.391 mq. (25,74 mq/ab)
Standard generali		
Esistenti		1.829.485 mq.
Nuovi		<u>2.155.037 mq.</u>
		3.984.522 mq. (22,14 mq/ab)
totale standard locale e generale per 180.000 abitanti		
locale		4.632.391 mq
generale		<u>3.984.522 mq</u>
		8.616.913 mq (47,87 mq/ab)

### **3. ATTIVITÀ PRODUTTIVA. TURISMO**

Anche se nel capitolo precedente è già stata quantificata il rilevante valore del nuovo impianto di attività produttive, dedichiamo un capitolo speciale a questo tema per includere e sottolineare l'importanza di una possibile vocazione turistica.

E' molto probabile che nei prossimi anni, grazie all'efficacia del PRG, aumentino l'occupazione e gli investimenti nel settore dell'edilizia. Però quest'aumento non si manterrà indefinitamente perché 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 , ma, soprattutto, di un nuovo settore di attività che permetta di garantire un'alternativa di stabilità economica. Il PRG propone che al sistema produttivo attuale si aggiunga, durante il processo di esecuzione 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 nel documento di analisi del CRS e del CER Programació, le quali non solo appaiono plausibili ma sono già state, in principio, assunte dal programma politico municipale.

Il PRG 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. Bisogna insistere 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 ambiente circostante complementare di alta qualità. È evidente che il turismo deve organizzarsi nelle sue varie sfaccettature, adattandosi alle condizioni naturali e storiche di Salerno: sport, ozio, congressi, cultura, ecc. Però bisogna tenere in considerazione che tutte si basano su un fatto fondamentale: il richiamo del mare in una situazione geografica e con un clima di alta qualità, e la vicinanza di complessi monumentali, turistici e paesaggisti che vanno 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 aspetti geografici: 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, anche se 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 che sono state 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.

L'affidabilità tecnica di questa ricostruzione della zona marittima si appoggia sullo studio meteoromarino e sulle relazioni di Nautilus, Guiducci e Enel Ricerca.

Successivamente all'approvazione della Bozza 2000, è stata presentata all'Amministrazione comunale la proposta di realizzazione, in autofinanziamento, di un nuovo porto turistico nella litoranea orientale, nello specchio d'acqua prospiciente lo stadio Arechi. La Bozza 2002 recepisce tale proposta ritenendola utile ai fini dello sviluppo turistico della città. E' però indispensabile che questa nuova realizzazione venga resa compatibile con l'ambito urbanistico nel quale è collocata e che, anzi, promuova la realizzazione di parti significative della nuova strada S. Allende.

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 il programma di riqualificazione di strade, piazze e giardini e di restauro dei monumenti.

Un punto importante è quello relativo alla ricostruzione 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 necessaria la più ampia possibilità del mutamento delle destinazioni d'uso per facilitare l'insediamento di nuove attività senza le restrizioni che si potrebbero dedurre da un'interpretazione restrittiva del Decreto Ministeriale 1444/68 art. 5 (Insediamenti produttivi).

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 - come complemento di quegli insediamenti, senza pregiudicarne l'integrità paesaggistica.

Questi tre grandi temi - zona marittima, città storica e paesaggio collinare - non sono solamente obiettivi per una politica turistica, ma anche e soprattutto tre fattori molto importanti e indispensabili per la struttura formale e sociale della città e, di conseguenza, per il benessere di tutta

la cittadinanza. Non si può offrire al turista una città attraente se non è prima una città confortevole, bella, produttiva e vivibile.

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 Mediterraneo, ma esclusi quelli dell'Hotel Jolly, poiché ne viene proposta la sostituzione). Per organizzare una reale affluenza turistica con reti permanenti c'è bisogno di ampliare urgentemente quest'offerta fino, perlomeno, a 1.000 posti letto in una prima fase, da aumentare poi in due fasi successive a 1.500 e 2.000 posti rispettivamente. Il PRG indica alcuni punti concreti per situare nuove strutture alberghiere: piazza Santa Teresa, porto Masuccio Salernitano, ex-cementificio. Però queste realizzazioni 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.

Successivamente all'approvazione della Bozza 2000 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.

#### **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 PRG 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 PRG che definiscano sistemi di gestione che prevedano progetti urbani e architettonici settoriali. Ma, oltre a ciò, il P.R.G. 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 nella Tavola n° 3 e che descriviamo così come di seguito:

1 – Un sistema lineare vertebrato dai successivi Lungomari 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 già un fatto storicamente consolidato che merita di essere messo in risalto.

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 (10.000 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 a questo asse e al suo prolungamento visuale, che penetrano nel tessuto urbano in modo che quest'asse urbano, nonostante il suo carattere radicale dal punto di vista architettonico, sia sempre recepito come una parte integrata vitalmente alla città. 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 degli spazi per eventi popolari. Una continuità lungo tutto il comune di spiagge ricostruite o 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 necessario occuparsi anche del resto delle spiagge mediante una politica di conservazione e di salvaguardia, 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, centrato sulla grande piazza di cui abbiamo parlato, che assorbe buona parte della crescita demografica prevista e che agisce come cerniera tra due zone ludiche e sportive: ad Ovest il campo di calcio, il Palazzetto dello Sport e diversi edifici culturali e ricreativi; ad Est un parco tematico marittimo integrato con una

grande area nella quale si prevede la collocazione di una Città dello Sport, il cui programma definitivo potrà essere ad iniziativa privata.

6 – La grande massa della città consolidata e densa, chiaramente limitata, appoggiata su questa ristrutturazione della zona marittima, seguendone 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 P.R.G. - ha una speciale importanza il ricco sistema di parchi situati strategicamente, che definiscono un importante itinerario del verde: Giardini della Minerva, Parco del seminario, Parco Matierno, Sistema dei parchi della Lungoirno, Parco archeologico di Fratte, Parco D'Agostino, Masso della Signora, Parco Italia, Parco Paradiso di Pastena, Parco fluviale Mercatello, Parco preistorico-romano, Parco Mariconda, Parco S. Leonardo.

7 – La Lungo Irno, perpendicolare al Lungomare, come secondo asse di strutturazione: l'asse del fiume e della montagna. La Lungo Irno, la cui realizzazione è in corso, cambierà radicalmente l'uso e la lettura morfologica di tutta la città: un grande viale, con sezione generosa, che risolverà la circolazione Nord-Sud, senza creare la barriera che la presenza delle automobili solitamente determina, ma consentendo per 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, con una piazza circolare, segna la porta della città e, sul suo estremo sud, si formalizza con una piazza che si apre a mare.

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, dall'agricoltura e dalle aree boscate che vanno radicalmente protette e incrementate.

Il paesaggio collinare si presenta come un grande spazio verde naturale o coltivato, arricchito dai seguenti sei grandi parchi naturali: sei grandi parchi naturali (Castello, Montestella, Giovi Montena, delle Torri, parchi fluviali del Grancano e del Fuorni) che con i loro 356 Ha completeranno il verde urbanizzato 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 in seguito si parlerà più dettagliatamente nel relativo capitolo.

## **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 n° 4 e si riassume di seguito.

### **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. Perciò vanno fatte piccole migliorie nelle sezioni, mantenendo la carreggiata uniforme e stabilendo in punti determinati 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, un'altra rotatoria prevista ancora dall' AAPU 9-10, situata all'incrocio delle attuali vie Stazione e Nicola Granati, e proseguendo con una nuova galleria 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.

La precedente galleria sotto il Masso della Signora potrebbe avere un collegamento con la galleria della tangenziale, in modo che questa si possa collegare con il descritto asse. Possibilità che, pur non visualizzata nelle tavole, può essere contemplata nella redazione del progetto dell'opera.

- 3) La tangenziale, che deve migliorare le sue connessioni con la rete viaria, tenendo presente che, col tempo, essa dovrà diventare una semplice strada urbana specializzata.

## **5.2. Mobilità perpendicolare al mare**

- 1) La Lungo Irno, convertita, nel grande asse a doppio senso di circolazione, dal quale si ha accesso ai tre sistemi paralleli al mare.
- 2) Via Principati, destinata essenzialmente al trasporto pubblico e merci.
- 3) Collegamenti secondari fra i tre sistemi paralleli al mare. La mancanza di chiarezza nel tracciato attuale della rete stradale, da cui non è possibile prescindere, permette solo un'ottimizzazione della mobilità con una gestione attenta e costante del traffico.

## **5.3 Azioni specifiche**

A) L'accesso alla città da Ovest attraverso il viadotto e la Via Ligea ristrutturata, retrostanti il porto commerciale, se da un lato ha risolto una serie di problemi viabilistici e formali ha sicuramente peggiorato la funzionalità dello scalo commerciale, il cui peso nella realtà economica e occupazionale salernitana è innegabile. Il miglioramento delle problematiche su esposte, oggetto di approfondimento progettuale in corso, si può ottenere attraverso:

- 1) Una nuova galleria ferroviaria che colleghi direttamente il porto commerciale alla stazione ferroviaria. Questa soluzione consentirebbe di liberare il lungomare Trieste dai binari ferroviari.
  - 2) Un parcheggio camion e area a servizio del porto nel Vallone Cernicchiara;
  - 3) Il potenziamento del percorso porto - ex- casello autostradale SA - NA con le seguenti opere:
    - a) Adeguamento di via Gatto, con possibilità di realizzazione di un'altra corsia per consentire entrambe le direzioni anche al traffico pesante.
    - b) Una nuova galleria che partendo da piazza San Leo giunga a via del Risorgimento grosso modo in corrispondenza della vecchia barriera autostradale SA-NA. Con quest'intervento si libera dal traffico una parte di via Risorgimento, che è 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) Prolungamento del "Trincerone" verso EST fino a collegarlo con via Dalmazia.
- C) Prolungamento del Trincerone verso OVEST.

- D) Nuovo raccordo tra Brignano e Matierno con un viadotto sul torrente Grancano e sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.
- E) Un nuovo collegamento tra il raccordo SA-AV e la viabilità esistente e di progetto, con la previsione di un adeguamento della viabilità di servizio ai nuovi comparti produttivi.
- F) 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.
- G) 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 da definire e concordare con il Comune di Pontecagnano.
- H) Collegamento del previsto svincolo dell'autostrada SA-RC in San Mango Piemonte con la viabilità esistente.

#### **5.4. Zona collinare**

Si mantiene la rete di vie e strade esistenti, dando priorità al percorso Matierno, Ogliava, Rufoli, Giovi, Piegolelle, a partire dal quale si biforca, con una linea che passa per S. Nicola di Giovi, Bottiglieri, fino ad entrare in città per Sala Abbagnano, e un'altra linea che passa per S. Croce, Giovi C. D'Amato, entrando in città attraverso il quartiere S. Eustachio.

E' stata inserita la Variante di Ogliara, in fase di realizzazione, ed altre strade di variante nei nuclei frazionali di Giovi Piegolelle, Casa D'Amato e Bottiglieri.

E' stata, altresì indicata la rete della viabilità collinare da sottoporre a recupero paesaggistico.

#### **5.5. Trasporto pubblico**

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

La prima si trova già in costruzione, parallelamente alla ferrovia. Rispetto al servizio di autobus, è una problematica legata alla gestione dello spazio disponibile, seguendo le indicazioni generali che si riassumono nella relazione di Intra.

#### **5.6. Parcheggi**

I parcheggi costituiscono un grave problema nella circolazione e nell'abitabilità 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 capitolo 2 si è constatato che gli attuali parcheggi pubblici con i requisiti di cui al D.M. 1444/68 occupano una superficie inferiore a quello che stabilisce la norma. Si può prevedere che la superficie destinata a parcheggi all'aperto diminuisca nel 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 PRG individua 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 Cavour
8. Trincerone
9. Piazza XXV Maggio
10. Corso Garibaldi
11. Piazza Mazzini – Concordia
12. Nuovo porto M. Salernitano
13. Ex cementificio
14. Via Vinciprova
15. Via Robertelli
16. Ampliamento Stadio Arechi

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

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 recentemente 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 standards di legge, ed anche, la superficie destinata ai parcheggi di pertinenza della residenza verrà quantificata come da norma.

### **5.7. Politiche di contenimento del traffico privato**

Tutto questo sistema di circolazione deve essere completato da una politica radicale di riduzione dell'uso dell'automobile privata nel cuore della città. Per questo è urgente prendere le seguenti misure, molte delle quali si possono applicare già prima dell'approvazione del PRG:

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 necessaria se non in circostanze eccezionali. Per facilitare questa pedonalizzazione bisogna costruire i necessari parcheggi in settori vicini al centro storico. In alcuni progetti redatti come propedeutici al PRG si individuavano alcune collocazioni per questi parcheggi sotterranei: Piazza S. Teresa, Via Roma, Piazze Massini-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 riducano la velocità di circolazione eccessiva: ampliare i marciapiedi e ridurre le carreggiate senza temere che ciò provochi maggiori problemi, visto che una circolazione limitata ma ordinata è la più efficiente.



## **6. IL PRG COME STRUMENTO DI CONOSCENZA E DI CONTROLLO QUANTITATIVO E FORMALE**

Bisogna ricordare che, in certe occasioni, i PRG hanno anche una finalità secondaria eppure molto importante: la loro parte informativa è un buon documento sullo stato attuale della città, soprattutto dove questi dati non si mantengono aggiornati. Questo è il caso di Salerno. Il PRG serve anche per 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 automezzi, ecc. Pertanto il PRG è in prima istanza uno strumento per la conoscenza della città reale e va mantenuto costantemente aggiornato.

Per questa ragione una parte fondamentale del PRG sono i documenti, che servono non solo per supportare le decisioni di progetto, ma anche come strumenti di conoscenza della città reale. Negli allegati n° 1 e 2 sono riportati gli elenchi delle 223 tavole e delle 82 relazioni tecniche corrispondenti a questa analisi, nelle quali, inoltre, si anticipano diverse previsioni per il futuro.

Ma l'obiettivo fondamentale del PRG è il controllo della trasformazione e della crescita, il che è più o meno fattibile in termini quantitativi, ma difficile in termini formali. Pertanto, questo controllo formale si deve costruire su strumenti precedenti o complementari, che sono i progetti urbani, cioè proposte specifiche con capacità di realizzazione nelle dovute collocazioni temporali e spaziali. Per questa ragione, al presente PRG si sono anticipati una serie di progetti in alcune Aree di Azione Puntuale Urbanistica (AAPU) che hanno permesso due cose: dare strumenti operativi per realizzare opere concrete mentre si sviluppava il lungo processo di redazione e approvazione del PRG (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.) e possedere dati affidabili e progettabili su molti quartieri di Salerno, a partire dai quali si possono giustificare molto meglio i parametri quantitativi formali, sociali ed economici del PRG.

Dunque, premesso che il PRG è uno strumento necessario --e inevitabile secondo la legislazione urbanistica vigente--, sarà utile solo se si incammina verso la realizzazione di specifici progetti urbani. L'ideale sarebbe stato fare progetti di AAPU per tutto il territorio salernitano. C'è stata la

possibilità di fare 11 progetti, per una capacità territoriale di approssimativamente 630 Ha che rappresenta il 38% della città compatta.(Vedi Tavola n° 5). 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 PRG e la costruzione concreta di un edificio o di uno spazio pubblico, si passi per la prassi intermedia 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. Questo processo potrà avere inizio una volta pubblicizzata la presente sintesi di PRG, già con gli operatori immobiliari privati, eventualmente interessati a partecipare al processo di sviluppo della città, che potranno presentare progetti urbani delle aree nelle quali vogliono operare. Queste aree devono avere una specifica coerenza urbanistica, e per questa ragione nella Tavola n° 2 sono stati determinati i limiti coerenti di dette aree, mentre negli allegati 3 e 4 vengono specificati i parametri quantitativi da tenere in considerazione per ciascuna di esse.

Questi limiti possono essere modificati, giustificandoli, nel corrispondente progetto urbano che analizzerà la realtà con maggior precisione. I progetti presentati e approvati tra la pubblicazione di questa sintesi e l'approvazione del definitivo del PRG saranno inclusi e quindi normati. Con questo metodo partecipativo e di collaborazione dell'iniziativa privata si avanzerà considerevolmente nella realizzazione della città.

## **7. EQUITÀ URBANISTICA**

In generale, e salvando recenti eccezioni, i PRG in Italia sono strumenti statici con poche o nulle disposizioni relative al loro sviluppo. Sebbene per legge vengano fissati gli standards necessari in ogni zona urbana, risultano poco sviluppati gli aspetti relativi alla gestione del territorio finalizzata a distribuire equamente i vantaggi e gli oneri derivanti dalle disposizioni urbanistiche.

Le precedenti affermazioni, in relazione all'onere non equo degli standards locali, possono essere sfumate quando l'intervento avviene in aree di edificazioni fuori dalla città compatta, poiché in esse la legislazione, mediante lo strumento della "lottizzazione" o del "comparto edificatorio", prevede da parte dei privati la cessione solidale di terreni per dotare la nuova urbanizzazione degli spazi liberi e delle attrezzature sociali necessarie nell'ambito locale. Ma quando siamo all'interno della città costruita, ci troviamo con un certo vuoto legislativo. Invece, rispetto agli standards generali, sia nella città esistente che nella sua espansione, il vuoto legale è assoluto, se non si ricorre all'espropriazione, un iter difficile e complesso per le economie delle Amministrazioni locali. Essendo il PRG di Salerno un piano che punta a risolvere la crescita residenziale e delle altre attività all'interno della città consolidata, queste carenze devono essere sanate dalle disposizioni del proprio PRG.

A meno che non si raggiunga una formula equa che vincoli la crescita con il recupero di standard, non si dovrebbero accettare previsioni di crescita per non incrementare ancora di più la mancanza di spazi destinati ad uso pubblico. Ci troviamo di fronte alla necessità di un patto sociale e politico per uscire dalla fase di stallo attuale.

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:

a) Quello della mancanza di equità delle disposizioni urbanistiche tra diverse proprietà.

L'esempio paradigmatico di questa situazione è la designazione di zona edificabile di una determinata area, e quella di zona verde di un'area vicina. La prima potrebbe entrare immediatamente nel mercato delle aree col conseguente beneficio, e la seconda dovrebbe aspettare *sine die* che l'Amministrazione espropri il terreno a un prezzo quasi sempre inferiore al valore di mercato.

b) Quello della 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.

Il PRG di Salerno deve prevedere meccanismi che consentano il raggiungimento di questi due obiettivi: primo, l'equità della libera disposizione urbanistica rispetto alla proprietà individuale del suolo, e la garanzia che queste nuove parti della città (la crescita) non generino deficit di standard; secondo, che si saldino, totalmente o parzialmente, i deficit della città esistente. Si propone pertanto che una buona parte dei costi del passaggio al pubblico della proprietà delle aree previste per standard si carichino sulla rivalorizzazione dei terreni resi edificabili dal PRG per la crescita scelta. Si tratta di far sì che una parte dell'edificabilità assegnata per la crescita della città sia destinata a compensare il valore di quei terreni che il PRG destina a standard per superare il deficit passato.

Non va esclusa il ricorso alla tradizionale espropriazione quando con essa si facilitino gli obiettivi sociali del piano.

### **7.1. Recupero di standard pregresso**

Il PRG prevede che il meccanismo di acquisizione per compensazione possa applicarsi alle aree destinate a standard locale per gli abitanti attuali, con l'eccezione dei parcheggi interrati e dei grossi contenitori esistenti nel centro storico. Viceversa, per le aree vincolate a standard generale, in particolare parchi urbani e territoriali, la modalità di acquisizione più opportuna sembra essere l'esproprio, dati i bassi valori delle aree, generalmente gravate da vincoli paesaggistici (zone boscate) la loro lontananza, nella quasi totalità dei casi, dalla città compatta.

Il computo degli standard di progetto previsti per il recupero del deficit pregresso è analiticamente descritto nell'allegato 5, nel quale vengono distinte le aree di proprietà privata da quelle di proprietà comunale in quanto soggette ad un diverso regime di compensazione.

### **7.2. Meccanismi per l'equità**

Per raggiungere gli obiettivi assunti, il PRG crea i meccanismi che si descrivono di seguito. Tali meccanismi, per la loro complessità, vengono in questa fase descritti sommariamente, e dovranno essere perfezionati nel corso dell'elaborazione del PRG definitivo.

#### **7.2.1 Aree Omogenee**

Il PRG divide il territorio in aree omogenee e attribuisce a tutti i terreni inclusi in ciascuna di esse un "indice di edificabilità propria" (vedere allegato 6). Questo indice esprime, per così dire,

un'edificabilità propria di quel terreno senza tenere conto delle condizioni urbanistiche imposte dalla pianificazione. La definizione di aree omogenee e dei loro corrispondenti "indici di edificabilità propria " non dipende, quindi, dalla qualificazione urbanistica che il PRG considera necessaria agli interessi collettivi in quel determinato punto, e varia in funzione di diversi criteri:

AREE OMOGENEE	CRITERI	INDICE DI EDIFICABILITA' PROPRIA
Consolidato A	Un alto grado di centralità Un grado di urbanizzazione totale Un'alta densità di servizi Un alto valore storico stratificato Una buona accessibilità Sostanziale saturazione dell'uso del territorio Un alto valore di esproprio. Microzona censuaria di appartenenza.	0,7 mq. solaio lordo/mq. Territoriali
Consolidato B	Un grado di urbanizzazione totale Un'alta densità di servizi Un alto valore storico stratificato Una buona accessibilità Sostanziale saturazione dell'uso del territorio. Un medio - alto valore di esproprio . Microzona censuaria di appartenenza.	0,6 mq. solaio lordo/mq. territoriale
Semiconsolidato	Un grado di urbanizzazione parziale (non completo) Una discreta presenza di servizi Una discreta accessibilità Discrete potenzialità di saturazione Possibilità di trasformazione d'uso. Un discreto valore di esproprio. Microzona censuaria di appartenenza.	0,5 mq. solaio lordo/mq. territoriali
Periferia	Un grado di urbanizzazione precario Presenza episodica di servizi Un'accessibilità incompleta Ampia possibilità di saturazione Ampia possibilità di trasformazione dell'uso. Un basso valore di esproprio. Microzona censuaria di appartenenza.	0,3 mq. solaio lordo/mq. territoriali
Periurbano	Suolo agricolo che per la sua prossimità al Suolo urbanizzato tiene aspettativa di trasformazione a suolo urbano. Un basso valore di esproprio. Microzona censuaria di appartenenza.	0,15 mq. solaio lordo/mq. territoriali
Agricolo	Suolo ad uso agricolo Un basso valore di esproprio. Microzona censuaria di appartenenza.	0,05 mq. solaio lordo/mq. territoriali

Con questo strumento si può quantificare il "valore edificatorio proprio" di ogni area compresa nella trasformazione della città, sia per quelle di trasformazione (siano esse totalmente vuote o in parte edificate), sia per quelle destinate a colmare il fabbisogno di standard locale pregresso e/o ad elevare lo standard minimo pro-capite. E' possibile, pertanto, determinare il valore proprio totale, espresso in mq lordi di solaio, del complesso di tali aree.

Occorre fare alcune precisazioni:

- 1) nel caso di aree di trasformazione o di aree standard contenenti edificato esistente, quindi non totalmente vuote, l'indice di edificabilità propria va incrementato di un valore, variabile in funzione di parametri legati alla tipologia ed alle condizioni dello stesso edificato esistente, che, seppur diverso per ciascuna area, nel complesso deve compensare l'edificato esistente da demolire.
- 2) Le aree destinate a standard che risultano già di proprietà comunale, come da allegato 5, pur sviluppando edificabilità propria, non partecipano del meccanismo di compensazione previsto per le aree di proprietà privata.

Per altro lato, il PRG definisce la nuova edificazione prevista attraverso un indice urbanistico applicabile alle aree di trasformazione, siano esse vuote o parzialmente edificate, destinate a residenza o a produzione-servizi. Analogamente al valore edificatorio proprio totale, è possibile determinare il carico urbanistico totale, espresso in mq lordi di solaio, riferito al complesso di tali aree.

Accettato il principio che il contenuto edificatorio delle aree che partecipano alla trasformazione della città deve compensare il deficit di standard locale pregresso, deve accadere che il carico urbanistico totale sia quantitativamente determinato in maniera tale da equilibrare la somma del valore proprio di tutte le aree in trasformazione e delle aree destinate a colmare il deficit dello standard pregresso.

Dagli allegati nn. 7 e 8 è possibile ricavare i seguenti dati complessivi:

carico urbanistico totale edilizia privata	circa	1.900.000 mq Sls <sup>(1)</sup>
edificabilità propria aree in trasformazione	circa	1.400.000 mq Sls <sup>(2)</sup>
edificabilità propria aree standard private	circa	500.000 mq Sls <sup>(2)</sup>

Si ha, pertanto, un sostanziale equilibrio tra edificabilità urbanistica totale privata e edificabilità propria totale.

(1) Si perviene a questo valore detraendo dalla superficie lorda urbanistica complessiva (circa 2.200.000) la superficie lorda di solaio destinata all'edilizia pubblica, sia quella localizzata (circa 170.000), sia quella diffusa (quantificabile in circa 130.000)

(2) Tale valore è pari alla superficie lorda di solaio propria totale delle aree, incrementata di un'aliquota destinata a compensare l'edificato esistente da demolire nelle stesse aree.

### 7.2.2 Il "Distretto"

Fin qui il metodo non ha tenuto in considerazione gli aspetti della frammentazione della proprietà fondiaria. Perché questa proprietà, multipla e frammentata, entri equamente nell'operazione, si propone di raggruppare le aree da urbanizzare in ambiti i cui limiti, oltre ad avere un contenuto urbanistico coerente, permettano una gestione operativa nella distribuzione dei benefici e degli oneri. Un contenuto urbanistico coerente si avrà quando l'ambito comprenderà un territorio che si possa urbanizzare - ed eventualmente edificare - in modo autonomo. I limiti dell'ambito devono essere stabiliti con criteri di coerenza urbana, senza le restrizioni inerenti i limiti di proprietà e senza lasciare residui o vuoti di difficile urbanizzazione successiva. D'altro lato, si potrà fare una gestione operativa quando il l'ambito comprenderà un numero ridotto di proprietari. Si può capire che per raggiungere un accordo tra proprietari e con l'Amministrazione la cosa più facile è un ambito di proprietà unica. All'altro estremo sarebbe impensabile operare con un ambito unico comprendente tutte le aree da urbanizzare di Salerno, con un enorme numero di proprietari.

Gli ambiti che rispondono ad entrambi i criteri, vengono denominati "Distretti". Nel PRG di Salerno si intende per "Distretto" quell'area all'interno della quale i diritti e i doveri urbanistici dei diversi proprietari fondiari che la compongono sono identici, indipendentemente dalla qualificazione urbanistica che il piano concede alla proprietà. L'esercizio di questi diritti e doveri non si può fare in modo individuale e, pertanto, richiede un accordo preventivo tra i proprietari per agire congiuntamente davanti all'Amministrazione.

Tutte le aree di trasformazione comprese nella città compatta e nei nuclei frazionali perimetrati, siano esse destinate all'edificazione e/o a standard (pubblici servizi) generano una possibilità edificatoria, (desumibile dall'applicazione dell'indice specifico alle diverse superfici territoriali) che può essere realizzata soltanto nelle aree a tanto destinate (V\_R, T\_R, V\_PS, etc.....).

Potranno a tal fine essere definiti alcuni distretti comprensivi di aree edificabili e di aree standard, la cui potenzialità edificatoria, derivante dall'applicazione degli indici propri attribuiti alle varie aree, sarà realizzata nelle aree edificabili del distretto, nei limiti derivanti dall'applicazione dell'indice urbanistico previsto per le stesse aree .

Si specifica che sulle parti del distretto destinate a standard vigerà un doppio regime a scelta del proprietario:

- a) utilizzazione della capacità edificatoria dell'area standard nelle aree edificabili del distretto e contestuale cessione al Comune della stessa area standard;

- b) espropriazione da parte del Comune dell'area standard, i cui costi saranno ristorati attraverso la cessione a terzi della possibilità edificatoria della stessa area standard.

L'esercizio del diritto della proprietà ad edificare in una parte del "distretto" comporterà simultaneamente l'obbligo a cedere al Comune il resto dei terreni compresi nello stesso. Questi terreni da cedere alla città comprendono quelli destinati alla viabilità e quelli necessari per soddisfare gli standards locali corrispondenti alla nuova edificazione.

Nel PRG definitivo, verranno identificati alcuni distretti per i quali saranno redatte schede di simulazione che definiranno: la superficie territoriale, l'indice urbanistico, l'indice proprio, la superficie fondiaria, la superficie o la percentuale di nuove strade, la superficie territoriale per gli standards locali corrispondenti alla nuova edificazione. I limiti dei distretti definiti nel PRG dovranno intendersi come flessibili, suscettibili, quindi, di modificazione in base ad accordi tra i proprietari privati e l'Amministrazione comunale.

Per rendere più agile la gestione, i "distretti" possono essere territorialmente continui o discontinui. Possono essere, altresì, continui o discontinui temporalmente, nel senso dell'attuazione totale contemporanea del distretto, nel caso di accordo dei proprietari, o, nel caso di mancato accordo dei proprietari per la costituzione dello stesso distretto, i proprietari di un'area di trasformazione potranno realizzare l'edificabilità propria sulla relativa superficie fondiaria, sempre che porti alla costruzione di una parte di città funzionale coerente ed autonoma, cedendo al Comune la rimanente area.

Il Comune risulterà, con tale sistema, proprietario di una superficie fondiaria con contenuto edificatorio, e potrà cercare proprietari di aree standard che, attraverso la cessione delle stesse aree, potranno far atterrare l'edificabilità propria nell'area del Comune, fino a saturare l'indice urbanistico dell'area in trasformazione.

### 7.2.3 Coerenza formale. Il progetto urbanistico

Come abbiamo già detto nel capitolo 6, oltre a considerare la coerenza quantitativa, bisogna tenere in considerazione la coerenza formale. Per questo, l'insieme dei proprietari di un "distretto" equilibrato, continuo o discontinuo, dovrà presentare al Comune il corrispondente progetto urbano, il quale dovrà essere approvato prima di rilasciare l'autorizzazione a qualsiasi edificazione.

Come è già stato spiegato, la crescita e il rinnovamento della città di Salerno si localizzano in aree vuote o di possibile trasformazione all'interno della città compatta o nella sua immediata periferia. Le disposizioni urbanistiche in alcune di queste aree - quelle comprese nelle AAPU - sono frutto di una riflessione progettuale e di un dibattito politico e pertanto possono raggiungere determinazioni



formali. Nelle altre aree le disposizioni urbanistiche sono state stabilite in termini quantitativi senza dare, per il momento, indicazioni formali.

#### 7.2.4 La gestione

Non si può concludere questa presentazione sul come affrontare il tema della gestione del PRG di Salerno senza constatare una difficoltà che molto probabilmente apparirà in più di un caso. Ci riferiamo alla possibile mancanza di collaborazione di alcuni proprietari facenti parte di un distretto che, per particolari e legittime circostanze, non vogliono partecipare al processo o semplicemente non ne vedano la convenienza di farlo, mentre gli altri sono disposti a seguire tale processo.

In questo caso ci vorrà una grande capacità di gestione e di convinzione da parte dell'Amministrazione comunale che dovrà dedicare molte energie nell'attuazione del PRG, altrimenti le proposte resteranno solo sulla carta.

In questo senso è di particolare importanza la legge 127/97 art. 17 comma 59 che permette che:

*“Le città metropolitane e i comuni, anche con la partecipazione della provincia e della regione, possono costituire società per azioni per progettare e realizzare interventi di trasformazione urbana in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti. A tal fine le deliberazioni dovranno in ogni caso prevedere che gli azionisti privati delle società per azioni siano scelti tramite procedura di evidenza pubblica. Le società di trasformazione urbana provvedono alla preventiva acquisizione delle aree interessate dall'intervento, alla trasformazione e alla commercializzazione delle stesse. Le acquisizioni possono avvenire consensualmente o tramite ricorso alle procedure di esproprio da parte del comune. Le aree interessate dall'intervento di trasformazione sono individuate con delibera del consiglio comunale. L'individuazione delle aree di intervento equivale a dichiarazione di pubblica utilità, anche per le aree non interessate da opere pubbliche. Le aree di proprietà degli enti locali interessate dall'intervento possono essere attribuite alla società a titolo di concessione. I rapporti tra gli enti locali azionisti e la società per azioni di trasformazione urbana sono disciplinati da una convenzione contenente, a pena di nullità, gli obblighi e i diritti delle parti.”*

## **8. CONTENUTO ECONOMICO E FINANZIARIO.**

La trasformazione fisica della città di Salerno rappresenterà, come già detto, il primo atto di questo complesso processo di sviluppo della comunità salernitana, anche perchè necessita, per la sua attuazione, di imprenditorialità, di cultura, di tecnologia e di competenza individuale sicuramente disponibili.

Sono stati studiati i costi dei più importanti interventi previsti, la cui somma totale sarà di circa 7.491.200.000,00 €. (vedere allegato n° 9)

Con l'operatività del nuovo strumento di pianificazione si potrebbe aprire una fase di ampio coinvolgimento delle responsabilità imprenditoriali e di attrazioni di nuovi investimenti. Ciò sarà possibile da un lato se si attiverà un impegno finanziario pubblico per attrezzare la città adeguatamente, dall'altro se si svolgerà un'azione di marketing urbano che illustri la peculiarità e la potenzialità del caso Salerno, divenuto il simbolo di una possibilità di rapido cambiamento tanto più importante in quanto ottenuto nel contesto meridionale, dove di solito, la debolezza dell'economia rispetto a quella del Centro-Nord non aiuta a superare le inefficienze istituzionali ed il peso di uno statalismo amministrativo gravante sulle autonomie locali.

In relazione poi alla finanziarizzazione dell'urbanistica è da tener presente che appare percorribile l'ipotesi, supportata anche dal Censis, relativa ad una trasformabilità in titoli di tipo finanziario, negoziabili e garantiti dei diritti ad edificare, resi indifferenti dalle scelte urbanistiche, una volta regolamentata ed attutita la rendita fondiaria, come precedentemente illustrata.

## **9. SCELTA POLITICA. ESIGENZA SOCIALE E CULTURALE. SOSTENIBILITÀ.**

Un PRG 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 come rappresentanti della volontà popolare, ma esercitando questa volontà in termini radicalmente decisionali, con criteri saldi. Il PRG di Salerno necessiterà di questa fermezza nella sua gestione, soprattutto perché, come è stato detto, qualsiasi permesso di costruzione deve passare preventivamente dalla visione d'insieme di un'area urbana identificabile, e bisognerà ancora preventivamente dirigere e risolvere le diverse cessioni e partecipazioni che richiede il sistema di equità proposto, il che comporta una costante attenzione alla microrealtà della spinta promozionale della realtà salernitana. Per la perfetta efficienza di tale gestione sarà necessario mantenere una struttura tecnica relativamente autonoma anche se dipendente dal Comune. L'Ufficio del Piano, che durante il periodo di redazione è stato uno strumento locale indispensabile, dovrebbe essere, con il dovuto adeguamento e ristrutturazione, la base strumentale per la gestione e l'aggiornamento permanente del PRG, con una certa autonomia responsabile rispetto alle funzioni quotidiane degli uffici comunali. Questo tema sembra particolarmente importante: senza un organo proprio sarà molto difficile portare a termine l'imprescindibile gestione del PRG.

Ma questo controllo politico, che è già stato sperimentato positivamente lungo il processo preparatorio alla pianificazione, è fondamentale anche per altri temi che non corrispondono alla semplice urbanistica fisica e che sono sicuramente molto più importanti perché si riferiscono a problemi direttamente sociali e culturali: la capacità d'integrazione degli immigranti e di riadattamento 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, i nuovi obiettivi turistici non verranno raggiunti se non esiste 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 e restauro e conservazione del centro storico, ecc.).

Un altro capitolo è quello dell'intensità dell'attività culturale che, a parte il suo valore turistico, ha conseguenze interne. Con la nuova struttura fisica resteranno di disponibilità pubblica una serie di edifici a destinazione culturale che, durante la gestione del piano, possono considerevolmente aumentare. Questi edifici richiederanno delle funzioni e una gestione propria molto attenta se vogliamo che rendano socialmente. 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 PRG 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 solo una 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. Una linea di approssimazione è quella già sperimentata 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. Proponiamo di bandire immediatamente nuovi concorsi, per esempio quello del fronte edificato della Lungo Irno, quello della nuova area residenziale, e del parco della Zona Litoranea Orientale e del parco di Mariconda.

C'è un altro tema che ha un'importanza fondamentale e che non abbiamo citato fino ad ora, alla fine di questo testo, perché anche se deve essere incluso in tutti i capitoli di questa bozza, il suo conseguimento corrisponde fondamentalmente ai diversi processi di gestione. Ci riferiamo alla

sostenibilità, non solo in termini energetici, ma anche rispetto alla volontà che ogni trasformazione urbana proposta possa essere realizzata senza perdere il suo carattere radicale, ma senza ridurre l'importanza debitamente valorizzata dei caratteri e degli elementi fisici e spirituali della Salerno storica. La sostenibilità intesa in questi termini si manifesta perlomeno nei seguenti temi: istituzione di una linea di frontiera tra la città consolidata e la città diffusa evitando così un maggior consumo di territorio vergine, frenandone il progressivo degrado; 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 PRG 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 PRG, 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.