



# i Protagonisti



Giordano Editore

**il denaro.it**

# i Protagonisti

## EDITORIALE

- 4 **Editoriale**  
a cura di Umberto Cutolo

## IL CASO DI STUDIO

- 6 **Il caso di studio**  
Il nuovo Distretto economico

## FOCUS

- 10 **Le interazioni trasporto-territorio**  
a cura di Rocco Giordano
- 18 **Elementi di sintesi del PUC**  
di Marcianise
- 26 **Elementi di sintesi del PUC**  
di Maddaloni



Giordano Editore

## I PROTAGONISTI

- 34 **ROMANO BERNASCONI**  
Progetto letto nel libro  
*Memorie professionali di Romano e Sara*  
di Romano Bernasconi  
a cura di Loreto Colombo
- 37 **LORETO COLOMBO**  
Progetto letto nel libro  
*Urbanistica tra ricerca e didattica.*  
*Piano e progetti nelle tesi di laurea*  
di Loreto Colombo  
a cura di Romano Bernasconi

# Editoriale

*A* d ogni piccolo mutamento di assetti consolidati, ma anche – più semplicemente – di fronte ad una loro visione diversa, si ricorre in maniera spesso abusata all'espressione «rivoluzione copernicana», dimenticando che la vera innovazione introdotta dall'astronomo polacco era la marginalizzazione della Terra – e dunque dell'Uomo – che veniva spostato dal centro dell'Universo, diventandone una componente marginale che ruotava intorno al Sole.

Quello che sta accadendo negli ultimi anni in Italia e nel mondo è invece – paradossalmente – il contrario: rispetto al Sole dei Distretti industriali, sorti quasi naturalmente, al centro di un sistema infrastrutturale funzionale e momento di attrazione (copernicana) delle risorse del territorio, oggi – sotto la spinta delle opportunità offerte dalle Zone economiche speciali – i distretti vanno perdendo la peculiarità di filiera per aprirsi a quanto offre il territorio in termini di risorse umane, cultura diffusa, capacità imprenditoriali, opportunità geografiche, dotazioni infrastrutturali e trasformarsi da area di specializzazione industriale a un più complesso, articolato e ricco microsistema economico vero e proprio.

Ma per far esplodere al meglio la ricchezza potenziale che su un'area specifica è insediata spesso in forma discontinua e separata è necessario «ricucire il territorio» attraverso intervenenti che proprio il territorio deve individuare, realizzare, sollecitare, diventando protagonista della nuova dimensione economica e superando logiche di campanile che negli anni della globalizzazione non hanno davvero più alcun senso.

È questa – la proposta che parte dal territorio – la strada che stanno percorrendo due attenti studiosi del tessuto economico della nostra Regione, come Romano Bernasconi e Loreto Colombo (e, insieme a loro, Rocco Giordano che li ha supportati anche attraverso la sua casa editrice), i quali proprio in questa logica hanno redatto i Piani regolatori di Marcianise e Maddaloni, ai quali presto si aggiungerà in termini coerenti – ci auguriamo – quello di Caivano.

*Illustrato in due volumi – di cui il lettore troverà nelle pagine seguenti ampi riferimenti – il disegno di ricucire il territorio a cavallo delle province di Napoli e Caserta per farne sorgere un Distretto economico, nel quale far confluire le numerose filiere industriali che vi insistono, si basa sulla consapevolezza che in pochi chilometri quadrati si concentrano una ricca dotazione di infrastrutture di trasporto, una solida imprenditorialità identitaria, un articolato sistema di sbocchi commerciali, una forte vivacità culturale, tutti elementi che vanno «ricuciti» con l'impiego e la diffusione delle tecnologie della connettività e la sollecitazione di politiche appropriate.*

*Il ritorno al territorio, dunque, è paradossalmente una sorta di «rivoluzione tolemaica» che pone nuovamente al centro dell'Universo l'Uomo, con la sua capacità d'iniziativa, la sua voglia di competere, il suo sforzo a creare. Per questo il nuovo numero della rivista propone Romano Bernasconi, Loreto Colombo e Rocco Giordano, come i Protagonisti del mese, con l'augurio che il loro progetto diventi presto realtà.*

*a firma di*  
Umberto Cutolo

# Il caso di studio

## Il nuovo Distretto economico

Per poter realizzare il progetto pilota del *nuovo distretto economico* è importante che due comuni – Marcianise e Maddaloni – arrivino a definire insieme e questo può essere fatto attraverso un Accordo di programma per la razionalizzazione del territorio grazie anche ai due strumenti urbanistici, adottati dai due comuni della provincia di Caserta, che danno una nuova visione delle direttrici dello sviluppo e che possono “ribaltare” le funzioni sul territorio che da critiche possono diventare punti di forza!

L’area di intervento deve essere vista come la ricucitura del territorio, infatti, ricade a ridosso della provincia di Napoli, divisa da quella di Caserta dai canali dei Regi Lagni. L’area è contigua allo Scalo smistamento Merci di Marcianise-Maddaloni a cui potrebbe essere direttamente collegata attraverso la realizzazione di un terminal intermodale con funzione di HUB per le merci che viaggiano sulla rete AV/AC ma anche sulla rete tramodale.

L’area è stata individuata per la strategica collocazione a ridosso di una importante infrastrutturazione e dalla posizione baricentrica rispetto alla enorme area antropizzata, Napoli-Caserta, che traccia i confini di una

città metropolitana “in nuce” e di un territorio a sviluppo diffuso.

Le imponenti sinergie che l’HUB creerebbe con lo Scalo merci annesso, e con il Nodo autostradale di Caserta Sud/Napoli Nord attraverso uno svincolo dedicato, con il Porto di Napoli e l’aeroporto di Capodichino sono azioni per un sistema intermodale “vero”. È fondamentale oggi, e siamo in forte ritardo, il rafforzamento delle competitività del sistema portuale logistico italiano... con azioni da compiere sia nei porti sia sulla loro accessibilità – da mare e da terra – al fine di potenziare il ruolo dell’Italia nel Mediterraneo e negli scambi internazionali.

L’HUB prenderebbe linfa anche dalle imprese commerciali e di servizi presenti nell’area (agglomerati di Marcianise, Maddaloni, di Caivano, di Acerra e, poco più distante, quello di Aversa Nord) e restituirebbe una competitività territoriale, laddove oggi sul costo di produzione gravano pesi in termini di maggiori tempi di spostamento delle merci anche perché le filiere di trasporto sono disorganizzate e da sistemare.

La struttura di progetto diventerebbe la naturale “banchina arretrata” del Porto di Napoli avendo disponibile

un’area data dallo scalo merci e da una struttura avanzata in termini di competitività ferroviaria.

Il sistema logistico attuale campano può contare su nodi logistici strutturati ma scarsamente connessi nella logica di sistema anche dal punto di vista gestionale. La possibilità di espansione è da collegare funzionalmente al progetto in esame da inserire nei corridoi europei, puntando sullo scalo ferroviario di Marcianise da adeguare. Questo progetto prende infatti in esame un hub per il sistema ferroviario del Mezzogiorno e per il Centro Nord puntando sui corridoi internazionali utilizzando l’Alta Capacità/Alta Velocità.

Infatti è cerniera tra i due corridoi (Adriatico e Tirrenico) e si posiziona in territorio interprovinciale Napoli – Caserta sulla direttrice per Salerno, in cui si colloca strategicamente anche l’area merci di Marcianise. Il complesso intermodale logistico costituisce un *unicum infrastrutturale integrato*, singolare su tutto il territorio nazionale ed europeo per dimensioni e capacità.

È situato a 15 km a nord di Napoli e a 4 km da Caserta, ovvero nell’area mediterranea, che costituisce in pro-

spettiva il maggiore bacino attrattore e generatore di traffico a Sud del continente Europa e presenta collegamenti privilegiati con i più importanti nodi logistici nazionali e internazionali attraverso il sistema portuale campano e quello aeroportuale, perfettamente integrato nella ZES definita dalla Regione Campania.

Attualmente all'interno dello scalo ferroviario è presente un fascio di binari (arrivi) di 21 binari, un fascio transiti informatizzato, da sistemare ed adeguare, ed un fascio direzione e partenze di 48 binari, ubicato in prossimità della linea AV/AC e lungo la dorsale tirrenica. In esso si ricevono tutti i treni merci provenienti da Nord per il Sud e viceversa e dal Tirreno per l'Adriatico e viceversa con una capacità potenziale giornaliera di composizione e scomposizione pari a circa 200 treni/giorno.

Accanto allo scalo di smistamento sono presenti 2 terminal tradizionali, che coprono entrambi 220.000 mq e accolgono 19 binari di carico e scarico, ciascuno lungo 650 m. collegati alla rete nazionale attraverso la stazione merci di Maddaloni-Marcianise grazie ad un fascio di 3 binari di presa consegna. Questi ultimi sono lunghi 650 m.

L'infrastruttura con tali punti di forza sia in termini di dotazioni infrastrutturali ma anche e soprattutto per la posizione strategica e per la vicinanza con le altre infrastrutture di scambio modale (porti ed aeroporti) è crocevia di importanti assi di trasporto nazionali (stradali e ferroviari) ed europei (corridoio TEN-T che interessano l'Italia) e **può essere candi-**

**dabile a divenire uno dei principali poli del network degli hub europei** ricoprendo oltre che il classico ruolo di piattaforma intermodale e logistica, area di custodia temporanea doganale e funzionale:

✓ ***I traffici da sud*** divenendo area retroportuale capace di intercettare i traffici provenienti dal Medio Oriente e dal bacino del Mediterraneo e diretti verso il grande mercato europeo con i collegamenti diretti con i nodi portuali e aeroportuali tra cui quello già in fase di attuazione con il Porto di Napoli a cui va affiancata la gestione congiunta di un terminal interno al fine di decongestionare le aree portuali dal traffico merci facendo divenire l'infrastruttura un prolungamento operativo delle banchine portuali.

✓ ***I traffici provenienti dal nord e dall'Est Europa*** divenendo Hub internazionale per il trasporto delle merci in termini intermodali (AV/AC) con il potenziamento sia in termini numerici sia per le relazioni esistenti sia per le nuove relazioni che si vanno configurando sui collegamenti da e per le regioni del nord Europa e con quelli ad Est ed agendo sia sulla leva dell'upgrading infrastrutturale e sia attraverso accordi partenariali con i principali impianti presenti nel nord Italia ed Europei.

I requisiti di base su cui poggia la fu-

tura strategia di intervento sono riconducibili essenzialmente a:

### **1. Essere più facilmente accessibile sia lato ferrovia che lato strada.**

a) Relativamente al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria il potenziamento e l'organizzazione dell'infrastruttura costituita dalle aree intermodali in chiave moderna di trasporto delle merci via ferrovia agendo essenzialmente in chiave di semplificazione delle procedure di controllo doganale e non solo, riduzione dei tempi di manovra ferroviaria. Inoltre va rifunzionalizzato l'impianto soprattutto per il potenziamento logistico intermodale realizzando sui fasci di binari "vie di corsa" la movimentazione dei carichi dopo aver verificato l'instradamento veloce sulle tre direttrici Nord-Sud-Est attraverso anche la rete AV/AC.

b) Relativamente a quella stradale sono in fase avanzata la realizzazione di un nuovo svincolo autostradale lungo l'Autostrada A30 (Caserta-Salerno). A questo va aggiunto l'azione di potenziamento delle attuali infrastrutture stradali per una migliore accessibilità sia interna che esterna alla Regione Campania capace di migliorare l'accessibilità dell'asse autostradale di Napoli-Caserta attraverso lo svincolo di Marcianise.

## 2. Avere una sistemazione dei binari orientata all'intermodalità in relazione alle diverse direttrici è compatibile con:

- a) L'hub AV/AC, grazie allo scalo di Marcianise che è il quinto impianto di smistamento esistente in Italia e risulta inserito all'interno dei dieci impianti su cui FS negli anni aveva deciso di puntare. "Secondo le FS tale impianto, congiuntamente con gli altri, va potenziato al fine di trasformarlo da scali di smistamento ferroviario a grande e moderno centro di smistamento (hub) intermodale. Attualmente tale impianto risulta avere carenze infrastrutturali e di attrezzature da renderlo adatto al suo trasporto intermodale tradizionale. Secondo le FS sono infatti nella maggioranza di questi sono presenti 'selle di lancio' (dove i vagoni vengono smistati da un treno all'altro da una collina artificiale) anziché di gru e carroponti per gli scambi treno-camion contestualmente ad una maggiore capacità attraverso la possibilità di far viaggiare treni più lunghi con la dotazione di più ampi magazzini".
- b) Nell'ultimo Contratto di Programma MIT-RFI, FS Italiane considera fondamentale una concentrazione selettiva sugli investimenti strategici anche attraverso l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti con interventi dal costo contenuto (ad esempio investimenti in tecnologia, da affiancare ad azioni coordinate tra le diverse modalità a carattere organizzativo e gestionale).
- c) La Zona Economica Speciale per le retroportualità di Napoli e Salerno così come previsto dal Patto per lo sviluppo della Regione Campania sottoscritto il 24 aprile 2016 rappresenta una opportunità.

Allo stato occorre verificare preliminarmente la potenzialità dello scalo ferroviario di smistamento per definire successivamente, d'intesa con la Regione Campania e con il supporto di RFI, un programma coordinato e graduale di interventi che abbia quale obiettivo eleggere lo scalo ferroviario di Maddaloni-Marcianise, unitamente alla struttura oggetto del presente studio, primario del Mezzogiorno e in Italia.

Si tenga conto che l'intervento proposto investe capitale pubblico che è quello delle reti (RFI) e ciò rende l'intervento capace di drenare anche investimenti privati come si va configurando il nuovo impianto.

Sul piano operativo è stata già operata una prima verifica trasportistica e logistica che renderà competitive alcune filiere logistiche e quella dei servizi collegati, che operano in temi di riduzione di tempo!

**Focus**

# Le interazioni: trasporto-territorio

*a cura di*

ROCCO GIORDANO

## Premessa

**N**el quadro degli orientamenti strategici volti a sostenere il processo di crescita economica del Paese, attenuandone gli squilibri, si colloca innanzitutto quello di una maggiore qualificazione della spesa pubblica che tenga conto in via primaria dei problemi posti dalle tendenze demografiche e dalle differenze territoriali che esse manifestano oggi perseguendo l'obiettivo di parificare i livelli di vita tra le varie parti del territorio, pur favorendo la coesistenza di modelli diversificati.

Strumentale al conseguimento di questo obiettivo è la garanzia di una più ampia mobilità della popolazione, come pure delle merci e delle informazioni tra le varie parti del territorio. Garanzia che implica di utilizzare i trasporti come strumento che concorra a risolvere anche problemi dello sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come problemi di traffico e



presuppone uno più stretto coordinamento con la politica territoriale.

Nei processi che hanno condotto all'attuale assetto del territorio, infatti, caratterizzati, anche se con diversi gradi di incisività, da quelli che vengono definiti «effetti di dominanza», un ruolo fondamentale sembra aver giocato lo sviluppo degli insediamenti scollegato da qualsiasi riferimento con i trasporti, il che ha generalmente creato una sproporzione tra domanda di mobilità e capitale infrastrutturale disponibile. L'assenza di adeguati investimenti diretti verso i settori che producono i trasporti a costi unitari

decrementi (ferrovie, metropolitane, cabotaggio) e verso infrastrutture di raccolta ed organizzazione del traffico (centri intermodali, stazioni di interscambio) ha determinato un abbassamento della produttività economica del trasporto pubblico, sia passeggeri che merci, a vantaggio dei settori (trasporto merci su strada e trasporto individuale) i cui costi sono più facilmente trasferibili sul consumatore finale.

Sulla base di questa diagnosi si affrontano alcuni temi strategici derivanti da un incrocio diretto tra i problemi interni al settore dei tra-

sporti e quelli più generali della politica del territorio.

In primo luogo l'abbandono di un approccio settoriale della politica dei trasporti, concentrato sull'obiettivo di soddisfare la domanda in atto, trascurando di considerare gli effetti che l'offerta finisce per esercitare sull'orientamento dello sviluppo economico e, quindi, della domanda futura. Piuttosto che favorire i grandi assi di trasporto che collegano i centri maggiori occorre migliorare la connettività del sistema, creando reti di interdipendenza che consentono di intensificare le reciproche interazioni come condizione per attenuarne la dipendenza dalle grandi città.

L'aumento della connettività delle reti è fondamentale per assecondare il passaggio da una struttura territoriale «ad albero» caratterizzata da forti effetti di dominazione e rigide dipendenze gerarchiche, ad una struttura più reticolata, anche perché alle variazioni di connettività dovute allo sviluppo ineguale dei trasporti si associano alcune delle principali strozzature e penalizzazioni che hanno ostacolato la diffusione dello sviluppo del Paese soprattutto nel Mezzogiorno.

La necessità di sostenere politiche volte al rafforzamento della connettività interna dei sistemi locali di trasporto si sostanzia essenzialmente:

- ✓ nel rafforzamento della viabilità ordinaria con investimenti appropriati, soprattutto nella rete delle strade statali;

- ✓ nella rivalutazione del trasporto ferroviario con programmi di realizzazione di linee veloci che consentano di allacciare una gran parte dei sistemi urbani intermedi;
- ✓ nel potenziamento dei trasporti pubblici su gomma nei bacini di traffico a più debole domanda di trasporto.

Questi orientamenti impongono, da parte delle autonomie locali, azioni più incisive e «mirate» laddove si è avuto un progressivo abbandono delle politiche urbane e lo sviluppo del fenomeno urbano continua ad essere percepito come una serie disgiunta di settori di intervento. In particolare manca il coordinamento tra importanti interventi settoriali, quali gli investimenti nelle grandi infrastrutture urbane, la ristrutturazione dei centri metropolitani e le politiche dei trasporti. Occorre invece che la politica territoriale adotti una visione d'insieme che consideri le città per il loro carattere di elementi nodali del reticolo, ponendosi l'obiettivo di favorire, per quanto possibile, la diffusione territoriale delle attività per valorizzare le risorse locali, e la produzione di servizi su scale ottimali.

Una proposta metodologica, per stimare gli effetti di breve e medio periodo degli investimenti pubblici regionali del settore, è quella di impiegata nel 2019 attraverso l'utilizzo dell'Social Account Matrix (SAM).

Al di là comunque della fattibilità

economica e degli effetti valutabili tramite SAM, resta nodale il punto che gli interventi nel sistema dei trasporti, in assenza di interventi esterni e coordinati di politica territoriale, possono non solo mancare gli obiettivi di razionalizzazione interna, ma anche non agevolare la diffusione dello sviluppo.

## La diffusione territoriale dello sviluppo

I trasporti hanno svolto, in passato, un ruolo attivo nel favorire alcune tendenze insediative, sia di attività che di residenza.

Non ci sono quindi dubbi che i trasporti possano e debbano essere impiegati per governare, o quanto meno influenzare, la localizzazione delle attività sul territorio, che è il nodo cruciale non solo dei problemi urbanistici e territoriali, ma anche di quelli del traffico e della circolazione.

Questo approccio presuppone di abbandonare il concetto di settorialità dei trasporti, in favore di una loro utilizzazione quali strumenti che concorrono a risolvere problemi di sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come semplici interventi per il traffico e/o i trasporti.

Anzi molti di tali problemi – quali quelli che emergono, ad esempio, dal confronto tra i livelli di offerta e di domanda (attuale e tendenziale) di mobilità sempre più spesso indirizzano all'adozione di misure contrastanti con quelle che sembrano

auspicabili ai fini della soluzione dei problemi territoriali.

È il caso delle scelte di intervento che puntano ad incrementare l'offerta laddove la domanda è crescente, come nel settore del trasporto merci su gomma, nelle grandi aree centrali, sulle direttrici Nord-Sud, cioè gli interventi che «seguono la domanda». Adesso il sistema territoriale è più aperto ed ha bisogno di infrastrutture di sistema.

È pur vero che assai spesso le politiche dei trasporti non possono evitare di assecondare la domanda – quale che essa sia – privilegiando vantaggi economici di breve periodo o inseguendo obiettivi di subottimizzazione settoriale, tuttavia non si può in assoluto assumere che le criticità individuate come derivanti da un deterioramento della qualità dei servizi offerti in uno specifico sub-sistema possano essere annullate puntando sic et simpliciter ad un aumento sistematico della relativa capacità, quasi che nei trasporti si debbano verificare economie di scala infinite, senza tenere conto dell'ottimo di gestione.

A parte la considerazione che in una rete in cui il traffico si avvia alla congestione, l'apertura di un arco supplementare può in certe situazioni provocare un accrescimento e non una diminuzione della congestione nel sistema (secondo il noto paradosso di Braess), *c'è da chiedersi se quella che appare come una carenza di offerta non possa essere invece considerata, in una prospettiva meno settoriale, come un eccesso di domanda*, da contrastare con politiche di

depolarizzazione, o da dirottare con opportune alternative di trasporto.

L'osservazione, ad esempio, che anche in reti costruite recentemente, quali le autostrade, si registrano alti livelli di congestione nei tratti corrispondenti alle grandi città ed all'interno delle aree metropolitane dominate dai centri urbani di maggiore dimensione, porta ad una valutazione cautelativa della desiderabilità di una politica prevalentemente dedicata ad aumentare la capacità dei principali assi infrastrutturali piuttosto che a premiare l'accessibilità ai vari livelli territoriali che rappresentano molto spesso valide alternative di territorio.

Muoversi in quest'ultimo senso, favorendo lo sviluppo di reti «diffuse» anziché «concentrate», non significa assecondare spinte alla dispersione caotica ed indiscriminata (che riprodurrebbero ad altra scala il vecchio modello di crescita a macchia d'olio) né ignorare la necessaria integrazione dei reticoli urbani nei circuiti nazionali ed internazionali, che va invece assicurata con opportune politiche, anche alla luce delle spinte alla centralizzazione delle attività di comando per il governo dei sistemi di trasporto integrati.

I trasporti che debbono assicurare un rafforzamento della loro connettività interna, come condizione per l'intensificazione delle loro reciproche interazioni, invece di rafforzare le relazioni centripete sulle città maggiori.

In sintesi, passare da una struttura «ad albero» – caratterizzata da forti effetti di dominazione e da rigide

dipendenze gerarchiche – ad una struttura più «reticolare» – caratterizzata da crescenti e diffuse interdipendenze, anche se non è semplice, occorre attivare strumenti adeguati e risorse dedicate!

## Gli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti

**A**i fini della valutazione degli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti, importanza fondamentale assume la connettività, e ciò almeno per due ordini di ragioni:

- ✓ perché l'aumento della connettività delle reti di trasporto è la condizione fondamentale per assecondare la formazione di una struttura territorialmente più reticolare, ai fini di una migliore diffusione dello sviluppo;
- ✓ perché alle variazioni di connettività dovute ad uno sviluppo ineguale dei trasporti possono essere riferite alcune delle principali strozzature e penalizzazioni che ostacolano la diffusione dello sviluppo nel Paese.

A questo riguardo basterà ricordare le sconnessioni storiche della rete urbano-territoriale del Mezzogiorno, rispetto alla ricchezza di connessioni del Centro-Nord, e i grandi vantaggi che tuttora si possono riconoscere nelle reti «storiche»

dei trasporti: la rete delle strade statali e la stessa rete ferroviaria, molto più articolata e connessa di quella autostradale.

Richiamare l'attenzione sulle misure di connettività, implica in particolare:

- ✓ esplorare adeguatamente le possibilità di riqualificare le reti dei collegamenti interurbani affidati alla viabilità ordinaria, con investimenti che potrebbero forse, in molti casi, essere alternativi a quelli autostradali, decongestionando le aste sovraccariche ed offrendo una migliore diffusione dei valori d'accessibilità e di connettività;
- ✓ verificare le ipotesi di miglioramento delle connessioni dei sistemi urbani minori con i circuiti nazionali, soprattutto attraverso l'impiego dei servizi di trasporto locale più efficienti in termini di affidabilità e di intensità di servizio.

Per quanto concerne la riorganizzazione metropolitana, di particolare interesse occorre:

- ✓ approfondire mediante politiche – nazionali e locali – le possibilità di favorire lo spostamento della mobilità dal trasporto privato al trasporto pubblico, verificandone le soglie raggiungibili e le implicazioni urbanistiche (domanda di parcheggio, incompatibilità con assetti insediativi

troppo dispersi, riuso delle tranvie, ecc.);

- ✓ esplorare le possibilità e le implicazioni delle strategie di riorganizzazione dei principali nodi ferroviari al servizio della mobilità regionale e metropolitana, sia sul piano della distribuzione dei valori d'accessibilità – che dovrebbe favorire l'evoluzione in senso reticolare degli assetti insediativi – sia sul piano dei modelli d'esercizio da applicare sulle linee passanti.

In linea generale, puntare alla valorizzazione della rete urbana diffusa, come risorsa fondamentale per lo sviluppo nazionale, significa adottare le politiche che – ai diversi livelli e nei diversi settori – presentino la maggiore efficacia nel cogliere gli aspetti positivi di grandi cambiamenti in atto nella struttura economica e territoriale e, contemporaneamente, nell'evitare o smorzare gli effetti meno desiderabili.

Dal momento che sia gli uni (cambiamenti in atto) che gli altri (effetti meno desiderati) si presentano con forma ed intensità differenziata nelle diverse aree del Paese, in rapporto ai modelli di sviluppo affermatasi ed alla direzione in cui evolve lo scenario economico-territoriale, è evidente che le politiche dei trasporti finalizzate ad assicurare al sistema la funzionalità necessaria al tipo di sviluppo desiderato devono potersi caratterizzare per l'adozione di strumenti di interven-

to che – tenuto conto delle condizioni di partenza e degli obiettivi di sviluppo economico perseguibili – presentino la massima aderenza alle specifiche esigenze attraverso una lettura ragionata degli obiettivi posti al sistema dei trasporti ed un'interpretazione e valutazione in chiave territoriale degli strumenti di intervento approvati per verificare se, e in che misura, direzioni strategiche da assegnare ai trasporti possono essere intraprese in modo generalizzato e fino a che punto gli effetti di intervento risultano coerenti con i processi di sviluppo e le trasformazioni territoriali in atto e/o che si intendono indurre.

### Trasporti e territorio: problematiche di interfaccia

**I**l progetto di «diffusione dello sviluppo», che è di per sé un obiettivo desiderabile, richiede che i trasporti recepiscano i cambiamenti che avvengono nelle attività economiche e sociali interpretando i bisogni di nuovi investimenti in chiave intersettoriale. Allo stesso tempo l'assunzione di politiche territoriali più efficaci, soprattutto se orientate alla diffusione dello sviluppo, necessitano di uno stretto coordinamento con le politiche dei trasporti.

La storia dei trasporti, la legislazione, le vicende economiche di questa industria, hanno per lungo tempo riguardato una singola modalità di trasporto.

Solo di recente è stata formulata un'interpretazione differente, che si fonda sulla considerazione che il bisogno di mobilità, l'attitudine e convenienza a trasferire merci, possono essere meglio compresi, e soprattutto soddisfatti, se le varie modalità, anziché essere trattate ciascuna separatamente dalle altre, vengono sottoposte ad un unico contesto.

Sul piano pratico, questo interesse verso un'interpretazione unitaria e sistematica ha avuto due principali manifestazioni: la sottolineatura della cosiddetta intermodalità, cioè della necessità di rivedere gli assetti fisici e funzionali delle reti per l'utilizzazione integrata del sistema; la definizione di una innovata politica dei trasporti, quale momento unificatore della politica legislativa, amministrativa ed economica del settore.

Quanto all'esigenza del coordinamento territorio-trasporti, il suo soddisfacimento presuppone che la base per avanzare proposte di modificazione del sistema dei trasporti si allarghi, oltre alle osservazioni sui flussi e sul livello di servizio, anche al sistema delle attività, di cui i trasporti costituiscono un sottosistema.

Spostare l'accento sulla distribuzione delle attività nel territorio e sulla sua dinamica nel tempo significa che i «comportamenti» nei riguardi del sistema dei trasporti dovrebbero essere guidati, in qualche misura, da funzioni obiettive formulate a scala più elevata che al momento è quella regionale.

Il decisore dei trasporti, cioè, piut-

tosto che esprime proprie ipotesi sulla evoluzione del sistema delle attività dovrebbe poter contare su input, molto chiari e vincolanti, fornitigli dal decisore delle politiche territoriali, o meglio dal decisore della politica economica tout-court. Del resto è proprio questo il presupposto esplicito che è alla base delle procedure di programmazione dei trasporti diffuse negli anni. Ma le analisi territoriali hanno per lo più conservato quelle caratteristiche di frammentarietà, di scarsa sistematicità, se non addirittura di astrattezza, che avevano nella tradizione scientifica precedente alla elaborazione delle tecniche per la programmazione dei trasporti.

Sotto questo profilo, lo scollamento tra analisi territoriali ed analisi dei trasporti sembra essersi accentuato: benché sia riconoscimento quasi universale che le interazioni territorio-trasporti passino attraverso la dinamica delle due classi fondamentali dei fenomeni che entrano nell'analisi delle attività, e cioè le residenze e l'occupazione, e ad esse facciano riferimento, di solito, gli stessi programmatori di trasporto quando analizzano la cosiddetta generazione-attrazione degli spostamenti (primo passo nella procedura di previsione dei bisogni di trasporto), si conoscono pochissimi esempi di stime delle variazioni degli spostamenti basate su chiare indicazioni della destinazione d'uso del territorio. Conseguentemente, i trasporti si trovano per lo più nella condizione di dover amministrare situazioni «consolidate» ed in questo senso si giustificano

le tipologie di intervento volte a migliorare il sistema laddove esso manifesta insufficienza, anche se così facendo si finisce per disattendere il compito di servire anche i bisogni delle politiche territoriali e regionali che adesso a fronte di una domanda erratica diventa più difficile da governare.

Il problema di fondo è, dunque, quello di mettere a punto uno strumento di conoscenza meno banale di quelli attualmente disponibili, per la comprensione di fenomeni territoriali sotto l'aspetto trasportistico.

In questo senso acquista grande rilevanza e utilizzazione della tecnica delle relazioni tra i settori per misurare le interazioni dei trasporti ed il resto dell'economia in forma disaggregata per macro-regioni: una strada che meglio di altre può fornire risultati conoscitivi utili, anche per comprendere i problemi di trasporto, le questioni fondamentali per l'accogliamento o il rigetto di un piano o di una politica dei trasporti passano per la definizione dei vincoli che il sistema dei trasporti deve accogliere, provenienti dall'ambiente, dal territorio e last but not least dalle risorse disponibili.

Va tuttavia rimarcato che una compiuta politica del territorio, o una politica economica tout-court, dovrebbe anche manifestare una certa disponibilità ad accogliere taluni vincoli che a sua volta il settore dei trasporti fornisce o reputa di dover fornire al sistema delle attività. Senza una chiara percezione di questi scambievoli

ruoli, trasporti e territorio continueranno a funzionare in modo disorganico, e spesso conflittuale, contribuendo ad alimentare anche una certa tensione sociale, che significa continuare a produrre con alti costi sociali e con scarsa efficacia nell'impiego delle risorse.

## Sviluppo e accessibilità

**I**nterpretando lo schema degli stadi di sviluppo del sistema urbano alla luce di quanto accaduto in Italia anche con riferimento alle caratteristiche della crescita economica e delle priorità dell'azione pubblica si può assumere che:

- ✓ la fase dell'urbanizzazione coincide con la fase di crescita dell'industria, caratterizzata dal punto di vista economico dall'importanza delle economie di scala e di agglomerazione, che favoriscono la concentrazione in spazi urbani relativamente ristretti delle attività economiche. Il principale problema affrontato in questa fase è relativo allo sviluppo delle infrastrutture, che devono assicurare la circolazione delle persone e delle merci tra il centro urbano in via di rapido sviluppo e il resto della regione. La principale priorità dell'azione pubblica e privata è quella relativa alla crescita economica che

richiede una lettura dei diversi settori dell'economia che si sono modificati nel corso degli anni;

- ✓ la fase della suburbanizzazione coincide con il processo di terziarizzazione dell'economia della città, trainato dalla forte crescita del reddito e dal trasferimento della popolazione verso la periferia. Il periodo è caratterizzato dalla crescente richiesta di mobilità e dalla domanda di uffici e di spazio per attività produttive non industriali. La priorità dell'azione pubblica è relativa alla organizzazione dei trasporti per accompagnare la crescita della città;
- ✓ la fase della deurbanizzazione è caratterizzata dalla predominanza di vincoli e di stimoli allo sviluppo di natura più complessa, che difficilmente possono essere riportati all'influenza determinante di un singolo processo economico, come nelle fasi precedenti. L'evoluzione urbana è condizionata da un ambiente economico e sociale sempre più complesso, che subisce l'impatto dei processi di innovazione tecnologica e di integrazione. L'azione pubblica è caratterizzata dall'esigenza di guidare il rinnovamento del tessuto urbano e di gestire il processo di redistribuzione delle attività economiche e della popolazione sul territo-

rio, sviluppando una forte politica di interfaccia tra territorio e trasporti;

- ✓ la fase della conurbanizzazione è strettamente correlata all'emergere di un nuovo modello di crescita basato sulla diffusione di tecnologie dell'informazione e della comunicazione digitale. Le priorità dell'azione pubblica sono di canalizzare risorse organizzative e finanziarie affinché risulti possibile conciliare tra loro tre obiettivi diversi, legati tra loro da una relazione di potenziale *trade-off*: l'efficienza economica; l'efficienza ambientale; l'efficienza sociale dei sistemi urbani complessi. Le azioni di programmazione pubblica dei trasporti devono tener conto più di quanto sia stato fatto in passato, degli effetti reciproci che si innescano tra territorio, trasporti, traffico, vita sociale e ambientale, per garantire la sostenibilità del sistema.

Questi meccanismi di coerenza tra l'azione privata e quella pubblica, che in linea di principio presiedono allo sviluppo urbano nelle sue diverse fasi, non sono stati assicurati al meglio nell'esperienza italiana. Al riguardo, infatti, sono essenzialmente due le specificità: una di ordine temporale e l'altra di ordine spaziale.

Sul piano «temporale» l'esperienza dell'evoluzione insediativa in Italia presenta, nel suo complesso, uno sfasamento sostanzialmente decen-

nale rispetto alle più dinamiche realtà europee, già in fase di avanzata conurbanizzazione. Nello specifico, poi, le diverse circoscrizioni territoriali nazionali esprimono modelli di sviluppo insediativo differenziati, che sembrano a grandi linee collocare l'area centrale nella fase della suburbanizzazione, l'area meridionale sostanzialmente a cavallo tra suburbanizzazione e deurbanizzazione, e l'area settentrionale nella fase della conurbanizzazione e questo comporta una maggiore difficoltà nella possibilità di replicare localmente eventuali meccanismi di governance collaudati altrove. È necessario, in altri termini, un maggiore sforzo di personalizzazione delle tipologie di intervento, ma d'altro canto l'esistenza di zone a diverso livello di sviluppo, considerata nell'ambito di ciclo, può rappresentare un vantaggio se gli attori locali dell'economia e del territorio si impegnassero a trarre profitto dalle expertices e dal know-how già accumulato altrove.

Sul piano «spaziale», tutte le diverse aree del Paese scontano un gap nell'orientamento dell'azione pubblica a supporto del ciclo urbano corrispondente: le dotazioni infrastrutturali non sono state prontamente realizzate nella fase di urbanizzazione; quando è cominciata la fase della suburbanizzazione è stata insufficiente l'azione organizzativa e con l'avvio del ciclo della deurbanizzazione, e più ancora della conurbanizzazione – laddove ravvisabile – ha difettato la governance del sistema territorio-trasporti. Da un'ap-

profondita ricognizione effettuata in merito alle dotazioni infrastrutturali presenti nei territori delle diverse circoscrizioni, rapportate ai flussi di traffico che le utilizzano, viene fuori una cosa molto importante: **l'accessibilità del territorio, di tutto il territorio nazionale, dal Nord al Centro-Sud, è penalizzata da un fattore medio di impedenza del 30-35%. Cioè, rispetto ad una velocità commerciale media, normalizzata, oggi i rapporti «flussi-capacità» sui principali assi di comunicazione del Paese determinano un accrescimento dei tempi di percorrenza dell'ordine del 20% che peggiora a ridosso dei grandi lotti di traffico.**

### Le criticità dell'attuale assetto del territorio e le politiche di sistema

**L**e penalizzazioni riscontrate, in misura pressoché analoga, in tutti gli ambiti territoriali indagati, in termini di accessibilità, sono fondamentalmente determinate da un processo di diffusione dello sviluppo insediativo e produttivo sul territorio, al quale corrisponde però un'organizzazione di reti dei collegamenti che finisce per canalizzare i flussi su pochi grandi assi.

Nell'ambito di questo modello strutturale, le criticità del sistema trasportistico nazionale hanno finito per coinvolgere sempre più non solo le reti, cioè le infrastrutture lineari, ma anche i nodi, nei punti in cui c'è formazione di rete e di sistema.

La natura delle economie territoriali regionali, cioè della popolazione e dei servizi produttivi, presenta una costante nelle diverse circoscrizioni territoriali: uno spostamento della popolazione sul territorio dai capoluoghi di Provincia verso le rispettive cinture esterne, determinata da un processo di diffusione dello sviluppo sul territorio, cui non sono seguiti i necessari adeguamenti sul piano delle connettività di rete, in quanto si è operato come se le infrastrutture fossero indipendenti da quello che succede sul territorio.

Questo aspetto emerge chiaramente dal confronto tra i cambiamenti intervenuti nell'ultimo decennio nella distribuzione territoriale della popolazione e quelle che ripropongono, insieme agli indici di accessibilità, gli interventi ad oggi programmati dalle singole Regioni italiane sulle reti e nodi di rispettiva competenza. Questi interventi appaiono tutti localizzati lungo gli assi storici di comunicazione, laddove vanno emergendo nuove realtà, sia insediative che produttive alle quali manca una risposta infrastrutturale: il risultato è un ulteriore appesantimento delle capacità delle reti e dei nodi di primo livello, con una oggettiva difficoltà nello sviluppo della connettività di sistema.

Questa lettura dei processi evolutivi intervenuti sul territorio appare molto preoccupante nel momento in cui la forte circolarità esistente tra infrastrutture e sviluppo sembra es-

sersi «spezzata», interrompendo anche il ciclo di contributo dei trasporti al PIL.

L'interruzione della circolarità tra infrastrutture e sviluppo nell'area dell'Italia Centro-settentrionale ha generato rilevanti «diseconomie esterne» da congestione, men-

tre nell'area dell'Italia meridionale ha impedito la creazione delle necessarie economie esterne.

In entrambi i casi il tema centrale è l'«accessibilità», che richiede un territorio **caratterizzato da un livello di dotazione infrastrutturale coerente con le problematiche e le esigenze**

**dello sviluppo regionale** molto spesso carente per mancate politiche gestionali.

Nella logica dell'accessibilità, le scelte di intervento prioritarie sulle infrastrutture sia materiali che immateriali, vanno operate alle luce di tre grandi temi.

# Elementi di sintesi del PUC di Marcianise



a cura di

PROF. ARCH. LORETO  
COLOMBO

## Gli indirizzi e gli obiettivi del piano

In coerenza con il principio della partecipazione pubblica al procedimento di formazione del Piano Urbanistico Comunale enunciato dall'art. 5 della L.R. n. 16/2004, nel 2010 sono stati tenuti incontri e manifestazioni ai fini della procedura di VAS e per l'individuazione consensuale degli obiettivi e dei contenuti del piano; in esito a detti incontri, verbalizzati, e col concorso dei progettisti, l'Amministrazione comunale provvede alla redazione del Documento di indirizzi, che furono adottati dal Consiglio comunale nel 2011.

*Nel novembre 2017 la nuova Amministrazione comunale ha adottato un aggiornamento degli indirizzi di piano mediante il "Documento di sintesi delle linee di indirizzo dell'Amministrazione Comunale e dei Gruppi Consiliari per una partecipazione condivisa nell'iter di formazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale" intitolato VERSO UNA CITTÀ INCLUSIVA, SOSTENIBILE E INTELLIGENTE.*

Il primo documento contiene indica-

zioni in merito al riconoscimento del centro storico e quindi alla sua esatta perimetrazione e valorizzazione; al risanamento delle periferie e alla riqualificazione ed uso delle c.d. "aree negate" secondo il Ptcp; alle "zone di completamento"; alla tutela e valorizzazione delle aree rurali (anche mediante la previsione di parchi agricoli per i prodotti tipici) e degli assi della centuriazione romana; alla compensazione a distanza previ la cessione di aree da destinare all'uso pubblico o interventi di riqualificazione ambientale (migrazione volumetrica); al potenziamento del commercio e delle attività manifatturiere e dei servizi, ivi compresa la ricettività; alla definizione di un parco fluviale dei Regi Iagni anche con funzione di corridoio ecologico tra le conurbazioni casertana a nord e aversana a sud ovest; al recupero delle aree abusivamente edificate; alla definizione di una cintura periurbana agricola e verde per il contenimento dell'espansione edilizia e degli usi impropri del suolo; al riconoscimento come "Zona B" dell'edilizia abusiva condonata e della diffusione edilizia mediante la riqualificazione e il completamento; alla razionalizzazione e

allo sviluppo della viabilità con la gerarchizzazione viaria e la separazione tra flussi di attraversamento e flussi di penetrazione; all'incentivazione delle fonti energetiche alternative e alla sostenibilità delle tecnologie costruttive; al recupero della chiesa di Santa Veneranda con l'annesso ex cimitero dei Colerosi con destinazioni culturali e per il tempo libero; alla fruizione degli spazi pubblici a parte delle categorie sociali deboli (bambini, anziani, disabili).

Il secondo documento potenzia i contenuti del primo accentuando le finalità ambientali del PUC raccomandando: il reperimento delle aree di standard in modo efficace e realistico, evitando di *far quadrare il rapporto abitanti/standard* in modo meramente aritmetico come è avvenuto per il vigente PRG; la diffusione del verde; il recupero dei comprensori dismessi ex Siemens, ex Visocchi ed ex Saffa; l'inglobamento del c.d. "ring verde", per la parte realizzata, in un contesto protetto di verde agricolo periurbano; l'uso dei suoli comunali per le migrazioni volumetriche a compensazione di cessioni o miglioramenti ambientali; il potenziamento delle attività produttive con i vantaggi riconosciuti alle Zone economiche

speciali (ZES)<sup>1</sup> – delle quali fa parte l'interporto di Marcianise – e la definizione di un più chiaro rapporto tra le maggiori attività produttive e commerciali a sud del territorio e la città; la sostanziale conferma delle aree a destinazione produttiva così come previste dal PRG e *consolidate da anni*, in quanto *il loro ridimensionamento potrebbe creare un'accesa conflittualità tra cittadini proprietari e Amministrazione*; la valorizzazione dei terreni di proprietà comunale per sostenere la cessione di aree urbane a destinazione pubblica compensandola con l'edificabilità trasferita; il riconoscimento del giusto peso all'interporto con il grande scalo merci; la dotazione di aree pubbliche di servizio ed una maggiore vivibilità sia delle aree centrali che di quelle perimetrali sature o destinate al completamento; il miglioramento della viabilità connessa alle grandi aree produttive (ASI) e dello svincolo autostradale; la mobilità c.d. "dolce" con piste ciclopedonali e modalità di trasporto eco-compatibili. Questioni di carattere puntuale vengono evidenziate nella parte conclusiva del documento.

Per la lettura dettagliata dei documenti si rinvia agli Allegati.

**Il PUC tiene conto dei due documenti di indirizzo e ne applica le**

**indicazioni nelle forme appropriate tenendo conto della normativa statale e regionale vigente, della pianificazione sovraordinata generale e di settore e delle regole consolidate della tecnica urbanistica.**

## Il Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale di Caserta

**G**li insediamenti degli agglomerati industriali di Marcianise - San Marco Evangelista rientrano nel quadro della politica di intervento straordinario nel Mezzogiorno della seconda metà degli anni '70.

La legge n. 634 del 29/7/57 (art. 21) istituiva i Consorzi tra Comuni del Mezzogiorno col compito di localizzare le aree di insediamento industriale. Veniva data così l'opportunità agli imprenditori di realizzare nuove iniziative produttive, e alle piccole e medie imprese di ampliare, ammodernare e ristrutturare gli impianti già esistenti.

**Nasceva, così, il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Terra di Lavoro-Caserta<sup>2</sup>, che si dotò di un primo Piano Regolatore, approvato con i D.P.C.M. del 16.1.68 e del 2.7.70. In particolare,**

<sup>1</sup> Il Decreto legge 20 giugno 2017 n. 91, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2017 n. 123 (GURI Serie Generale n. 188 del 12 agosto 2017) e successive modificazioni, nell'ambito degli interventi urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, ha previsto e disciplinato la possibilità di istituzione delle Zone Economiche Speciali <sup>3</sup>(ZES), all'interno delle quali le imprese già operative o di nuovo insediamento possono beneficiare di agevolazioni fiscali e di semplificazioni amministrative. Con il DPCM 25 gennaio 2018 è stato adottato il Regolamento sull'istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES) (GURI Serie Generale n. 47 del 26 febbraio 2018).

<sup>2</sup> I piani ASI hanno gli effetti giuridici del Piano territoriale di coordinamento di cui all'art. 5 della legge urbanistica 17-8-1942 n. 1150; essi quindi costituiscono vincoli e direttive per i piani di livello inferiore ed inoltre hanno valore di diretta operatività in quanto, in base alle competenze consortili, la loro gestione comporta la realizzazione di opere infrastrutturali, espropriazioni, idoneizzazione e assegnazione di lotti da parte del Consorzio.

la localizzazione degli agglomerati contigui di Marcianise e di San Marco Evangelista era da collegarsi alla preesistenza di alcune industrie sorte alla fine degli anni '60 (Olivetti, Tonoli, 3M e Laminazione Sottile). Tali gruppi avevano scelto queste aree perché ritenute "ad elevato potenziale" sia per la vicinanza ai due importanti centri di Napoli e Caserta e all'Autostrada del Sole, sia per la favorevole orografia. Il piano regolatore integrativo e di ampliamento, approvato con D.P.G.R.C. n. 14066 del 29.12.80, non riguarda gli agglomerati di Marcianise e di San Marco Evangelista lungo l'asse Napoli-Caserta.

L'entrata in vigore della Legge regionale n. 16 del 13 agosto 1998 comportava il riassetto del Consorzio. Entro un anno dall'entrata in vigore della legge il Consorzio avrebbe dovuto adeguarsi, ma non sono stati rispettati i tempi e l'adempimento è affidato ad un commissario *ad acta*.

Prendendo lo spunto dalla circostanza che alcuni ambiti del contesto territoriale registrano ancora condizioni di fragilità strutturale nel settore produttivo secondario, il Consorzio ASI di Caserta, mediante una recente variante al Piano – non ancora (o non più) approvata – ha cercato di dare risposta ai problemi emergenti del settore con l'incremento del numero e con la diffusione localizzativa dei nuovi agglomerati, spesso non ancora attivi.

Un significativo indirizzo a base

del piano è la riconosciuta possibilità di differenziazione delle attività produttive ospitabili negli agglomerati, non più limitate alle iniziative industriali, ma estese alle altre attività del settore terziario che concorrono alla crescita del sistema economico complessivo, includendo i servizi alle imprese e le attività complementari e/o di sostegno, per superare lo stereotipo della zona industriale quale "ghetto" isolato e meccanico, deputato esclusivamente alla produzione, ma privo di qualsiasi attrattiva o gradevolezza urbana.

La variante del Piano ASI intende stabilire uno stretto rapporto con le iniziative di livello locale (PIP) nel presupposto che la proliferazione di aree di insediamento produttivo comunali, se non ricondotta ad uno strategico meccanismo di articolazione territoriale e di qualificazione funzionale, rischia di generare gravi problemi di diseconomia e di irrazionalità; tale rischio sarebbe accentuato dalle disposizioni normative riguardanti le azioni singolari di insediamento, in deroga alla disciplina urbanistica localmente vigente, con il ricorso alle procedure degli "sportelli unici".

Quanto agli agglomerati esistenti e consolidati, alcuni settori territoriali si caratterizzano per un'elevata densità insediativa accompagnata, e in parte generata, dall'accentramento di agglomerati consortili. Pur riconoscendo a questi il ruolo portante del sistema produttivo locale, il piano prevede interventi di razionalizzazione in ragione del loro primitivo impianto, nella prospettiva di costruzio-

ne di un sistema integrato e unitario, ispirato ad un modello economico-produttivo avanzato e di conseguimento, mediante la riorganizzazione interna con ampliamenti e integrazioni, di una più elevata qualità dei tessuti insediativi specializzati.

Si prende atto del fatto che alcuni agglomerati stentano ad innescare un sensibile meccanismo insediativo o addirittura sono limitati al solo stadio previsionale. Da qui discende la conferma di alcuni agglomerati, la cancellazione di altri e il ridisegno con l'ampliamento o la riduzione di altri ancora. La variante comprende nuovi sviluppi mediante la localizzazione di ulteriori agglomerati di dimensioni più contenute di quelli esistenti e localizzati, con criteri di maggiore dispersione, in base alla definizione degli ambiti di gravitazione territoriale del sistema infrastrutturale in parte esistente ed in parte programmato. Si ritiene determinante la funzione di integrazione e di servizio che i nuovi insediamenti potranno rivestire nei confronti del sistema dei grandi attrattori infrastrutturali ricadenti nel comprensorio provinciale, di cui l'interporto ed il nuovo aeroporto campano, ove realizzato, avrebbero costituito entrambi fattori centrali ed emergenti.

I nuovi Agglomerati, pur collocandosi di massima nell'ambito della direttrice Aversa-Caserta, orientata a nord verso i centri di Capua, Volturno Nord e Teano, risultano calati nei rispettivi ambiti territoriali secondo esigenze e prospettive di carattere più accentuatamente locali.

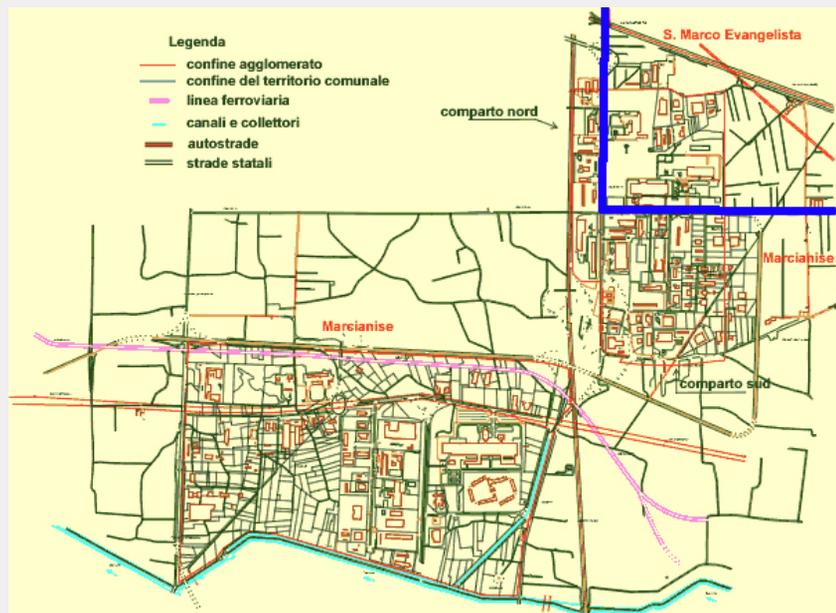
Va evidenziata, quale elemento

centrale nel disegno dell'assetto complessivo degli agglomerati di progetto, la concentrazione nell'intorno dell'ambito di localizzazione di quello che avrebbe dovuto essere il nuovo aeroporto di Grazzanise del numero maggiore dei nuovi insediamenti produttivi, a riconoscimento di tale polarizzante infrastruttura quale motore primario dello sviluppo locale.

A tutt'oggi sono dislocati nel territorio provinciale i seguenti 15 agglomerati: Aversa, Capua Nord, Capua Sud, San Nicola, Ponteselice, Marcianise, San Marco Evangelista, Matese, Mignano, Cancellò Nord, Sessa Aurunca, Teano, Tora, Vairano-Caianello e Volturò Nord.

La natura degli agglomerati e la loro gestione ad opera di soggetti pubblici sovraordinati ed estranei alle amministrazioni comunali rappresenta un'eredità irrisolta dell'intervento straordinario nelle aree meridionali. Tale sistema ha generato un dualismo amministrativo che richiede una soluzione volta ad agevolare l'integrazione tra entità territoriali separate. Ciò è particolarmente evidente nel caso di Marcianise a motivo dell'estensione dell'agglomerato e della rilevanza delle attività in esso insediate.

Ai sensi degli artt. 11 e 15 della legge 7.8.1990 n. 241 fu sottoscritto tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dello Sviluppo Economico, la regione Campania, l'Agenzia Nazionale per l'Attrazione degli Investimenti, la Sviluppo Italia Aree Produttive SpA (SIAP), la Provincia di Caserta, il Consorzio ASI di



Area di Sviluppo Industriale di Caserta: agglomerati di Marcianise e di San Marco Evangelista. L'agglomerato di San Marco E. si estende in entrambi i territori comunali (Fonte: Consorzio ASI di Caserta, sito web)

Caserta, l'Unione degli Industriali di Caserta e le Organizzazioni Sindacali CGIL, CISL e UIL l'Accordo di programma per l'attuazione coordinata dell'intervento di rilancio produttivo ed occupazionale dei siti industriali in crisi della provincia di Caserta (pubblicato nel BURC n. 21 del 26.5.2008). L'Accordo riprende il Protocollo d'Intesa per le aree di crisi della provincia di Caserta sottoscritto presso il Ministero dello Sviluppo Economico il 22.10.2007 con specifico riguardo alla 3M nell'agglomerato ASI localizzato nel Comune di San Marco Evangelista; il Protocollo individuava iniziative imprenditoriali col riutilizzo della parte residua dell'area della 3M anche per far sì che gli insediamenti produttivi localizzabili siano coerenti con gli indirizzi del Piano regolatore dell'ASI e con le scelte di

sviluppo del Comune di San Marco Evangelista.

Da un punto di vista più generale, l'Accordo di programma prevede, mediante la riconversione e/o l'utilizzo di residue aree libere negli agglomerati ASI di Caserta, la realizzazione di un progetto integrato di sviluppo della "chimica verde" e di ulteriori 7 iniziative riguardanti imprese del settore della "meccatronica", nei comparti *automotive*, ferroviario, aerospaziale, energie rinnovabili e impiantistica, anche con le numerose aziende che operano nell'area industriale ASI di San Marco Evangelista e Marcianise. È auspicato l'insediamento unitario e coordinato delle iniziative costituenti il "Polo di innovazione delle biotecnologie industriali e della meccatronica" anche in attuazione della legge n. 181/1989.

## Il sistema della mobilità

### Lo stato attuale

**I**l quadro dell'assetto infrastrutturale e funzionale della rete ferroviaria configurato sulla base dell'Accordo Quadro stipulato tra la Regione Campania, il Ministero dei Trasporti e le Società FS e TAV comprende l'instradamento del traffico merci sulla direttrice Roma-Cassino-Capua-Marcianise-Cancello-Sarno-Salerno, con connessioni all'interporto Sud Europa di Marcianise-Maddaloni. L'interporto merci, il più importante del Sud Europa, sito a ridosso dei mercati di produzione e consumo del Napoletano, del Casertano e del Nolano, dovrebbe, a regime, connettersi logisticamente con il porto di Napoli, ma anche con quelli di Salerno e di Gioia Tauro. Sempre in merito alla connessione della struttura con gli insediamenti produttivi e infrastrutturali della piana campana, oltre alle evidenti potenziali sinergie con gli impianti produttivi negli agglomerati ASI, va notata la rilevante emergenza per le gravitazioni sul nodo ferroviario di interscambio del CIS di Nola; cui si aggiungeva in origine quello sull'aeroporto internazionale di Grazzanise – col quale era previsto un collegamento per il traffico cargo –, successivamente scomparso dall'orizzonte infrastrutturale del Mezzogiorno. **Il sistema dei nodi infrastrutturali di trasporto della provincia di Caserta, tra i principali dell'Italia meridionale, è ancora in attesa di avvalersi dei vantaggi eco-**

**nomico – fiscali propri delle ZES, la cui efficacia è stata finora deludente, tanto da evidenziare la necessità di una revisione dei contenuti e delle procedure configurate dalla legge istitutiva (vedi § 1).**

Per quanto riguarda la viabilità su gomma, la grande rete costituita dalle autostrade (A1 e A30) e dalle strade extraurbane principali costituisce un'orditura di base notevolmente sviluppata. Ad integrazione della dotazione infrastrutturale della conurbazione centrale campana furono indicate ulteriori prospettive di sviluppo con una sorta di raccordo anulare Caserta – Napoli. Fu formalizzata, nel 2007, la proposta di due nuove arterie: la prima, a quattro corsie, di collegamento del nuovo svincolo di Capua sud-Santa Maria C.V. della A1 con l'Asse di supporto all'altezza dello snodo di Villa Literno, dal quale sarebbe stato possibile raggiungere Nola, ma anche immettersi sulla tangenziale di Caserta (Variante ANAS); la seconda, a due corsie, avrebbe collegato l'arteria suddetta all'esistente casello di Capua dell'A1, che sarebbe diventato Capua nord.

La prima arteria avrebbe dovuto servire l'aeroporto di Grazzanise. La realizzazione di tale scalo, come già a suo tempo quella del lago Patria, dopo lo studio di fattibilità, è stato oggetto di indecisioni e rinvii, per poi essere definitivamente accantonata. **Anche a prescindere dalla realizzazione dell'aeroporto, se si considerano il sistema viario di collegamento tra Villa Literno e i caselli di Capua, l'interporto con i relativi**

**raccordi, la fascia territoriale che comprende Marcianise è comunque significativa per il ruolo produttivo e commerciale ed è destinata ad una forte connessione col sistema infrastrutturale europeo.**

**È evidente che gli scenari di sviluppo della città e del territorio di Marcianise non possono prescindere dal destino di questo sub-sistema regionale, che può contare su grandi occasioni in programma e in via di attuazione. Circa le concrete possibilità di successo delle opzioni territoriali proponibili mediante il PUC di Marcianise, i limiti territoriali del PUC stesso obbligano alla definizione delle azioni di area vasta mediante il concerto delle Istituzioni.**

### Gli interventi di piano

**V**iene recepito nel piano, nei suoi elementi sostanziali, un complesso di interventi in parte di miglioramento di manufatti esistenti e in parte di progetto. Il complesso dei disimpegni viari, in un nodo nevralgico regionale chiamato a fronteggiare le esigenze di accessibilità e fluidità dei flussi da e verso il casello autostrade di Caserta Sud, l'interporto e il vasto sistema aziendale (non limitato all'area dell'agglomerato ASI), dovrebbe essere configurato in una prospettiva di ampio respiro, visto che la realtà produttiva di Marcianise supera la dimensione limitata al territorio comunale.

Il piano contiene alcune opere migliorative e di razionalizzazione dei flussi, come il raccordo tra la strada di

collegamento agglomerato ASI – ex S.S. 87 – viabilità del centro La Reggia Outlet e interporto Sud Europa.

Viene anche proposto un raccordo tra il casello autostradale Caserta Sud/Marcianise e l’Ospedale per l’accessibilità diretta della struttura sanitaria tramite la viabilità interurbana veloce.

Localmente, la viabilità comunale dovrà essere migliorata mediante interventi di ristrutturazione dei tracciati esistenti. Il rapporto tra la fascia produttiva a sud, comprendente l’agglomerato ASI, e il centro urbano a nord, benché i due ambiti siano ben separati dalla cintura verde periurbana, sono rafforzati dal potenziamento delle direttrici nord-sud. Tali direttrici sono quattro: cominciando da ovest, la prima sottopassa la linea ferroviaria mediante un ponte scatolare; le altre due, coincidenti con assi centuriali, sono la SP 165 e la via per Casapuzzano (SS 87). Questi primi tre degli assi vengono migliorati e potenziati in corrispondenza degli attraversamenti della linea ferroviaria e dell’Asse di supporto (SP 335); un quarto è invece di progetto e coincide col tratto di penetrazione nell’agglomerato ASI dell’esistente via Trentola.

Il piano conferma i tracciati RFI per l’allargamento di via Lucania lungo la linea ferroviaria e dei sottopassaggi alla ferrovia a sud ovest verso il confine comunale. Tale sistema di viabilità locale migliora l’accessibilità del depuratore.

**L’importante nodo dell’interporto è integrato da un complesso sistema viario e ferroviario a cavallo tra i comuni di Marcianise e Maddaloni, ma i tracciati di progetto sono strettamente legati agli usi e alle attività compresi nell’area e non ancora compiutamente definiti.**

Il prolungamento della SP 335 che delimita a nord il comprensorio dell’interporto e che termina allo stato in località Monti, dovrebbe connettersi, oltre la A30, con la Variante ANAS (testata di Maddaloni) in modo da chiudere un circuito intercomunale di servizio a numerosi poli attrattivi.

Per quanto riguarda il sistema della sosta, lungo la strada e in corrispondenza dei suoi recapiti principali saranno individuate le aree di parcheggio, comprese dal piano nelle aree S di standard. I nodi di servizio di interesse generale e le aree a destinazione produttiva, sia esistenti che di piano, sono dotati di specifiche aree di parcheggio (pertinenziali).

**I Regi Lagni e il vincolo ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 (Codice dei Beni culturali e del Paesaggio) art. 142, comma 1, lett. c)**

**I**l territorio a cavallo tra le province di Napoli e Caserta è interessato per una significativa esten-

sione dal sistema di canali detto dei Regi Lagni, un’opera di canalizzazione e di bonifica idraulica avviata in epoca vicereale spagnola per eliminare le frequenti inondazioni del fiume Clanio. Il più antico dei laghi viene detto appunto “Lagno Vecchio”.

I Regi Lagni raccolgono acque piovane e sorgive convogliandole dalla pianura a Nord di Napoli per oltre 56 km da San Vitaliano e Nola verso Marigliano, Acerra, Brusciiano, Pomigliano d’Arco, Afragola, Giugliano in Campania e quindi al mare, tra la foce del Volturno e il Lago Patria. Le aree attraversate dal reticolo sono delimitate a nord-ovest dal litorale domiziano e dal bacino del Volturno, a sud-est dall’area casertano-nolana e a sud-ovest dai Campi Flegrei.

I Regi Lagni sono classificati ai sensi del D.Lgs. 11.5.1999, n. 152 come *corpo idrico artificiale*. La Regione Campania, con la delibera di G.R. n. 1344 del 6.8.2009, stanziò 50 milioni di euro per un piano di chiusura o risanamento ambientale e riqualificazione dei Regi Lagni. Al 2010 molti dei canali sono stati chiusi o bonificati. Le acque sono inquinate<sup>3</sup>.

Il **D.Lgs 22.1.2004 n. 42** “Codice dei Beni culturali e del Paesaggio”, all’art. 142, lett. c), conferma la norma già contenuta nella legge n. 431/85 (Galasso) sulla tutela paesistica per *i fiumi, i torrenti, i corsi d’acqua iscrit-*

<sup>3</sup> I valori degli elementi di qualità biologica del tipo di corpo idrico superficiale presentano alterazioni gravi e mancano ampie porzioni delle comunità biologiche di norma associate al tipo di corpo idrico superficiale inalterato. La presenza di microinquinanti, di sintesi e non di sintesi, è in concentrazioni da gravi effetti a breve e lungo termine sulle comunità biologiche associate al corpo idrico di riferimento (dal sito dell’ENEA (Ente per le Nuove tecnologie, l’Energia e l’Ambiente), su [bologna.enea.it](http://bologna.enea.it)).

ti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici (RD 11.2.1933 n. 1775) e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. **Viene confermata l'esclusione del vincolo nei tre casi già evidenziati a proposito del D.Lgs 490/99 e sempre che le condizioni si verifichino dal 6.9.1985<sup>4</sup>.**

Il comma 3 dell'art. 142 citato conferma che La disposizione del comma 1 non si applica, altresì, ai beni ivi indicati alla lettera c) che la regione abbia ritenuto, in tutto o in parte, irrilevanti ai fini paesaggistici includendoli in apposito elenco reso pubblico e comunicato al Ministero. Anche se Il Ministero, con provvedimento motivato, può confermare la rilevanza paesaggistica dei suddetti beni.

Il **D.Lgs 24.3.2006 n. 157** "Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22.1.2994, n. 42, in relazione al paesaggio", con l'art. 12, conferma ancora una volta il vincolo per la tutela paesistica per *i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici* (RD 11.2.1933 n. 1775) e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. Il decreto conferma anche l'esclusione nei casi già elencati, **sempre a condizione che essi si verifichino dal 6.9.1985**. Per quanto riguarda le aree comprese nei Programmi pluriennali di attuazione, a condizione che le relative previ-

sioni siano state concretamente realizzate.

**La sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI, 27.6.2014 n. 3264** ha ribadito che le sponde dei fiumi e dei torrenti, per un'estensione di m 150 dalle rive, sono tutelate con **vincolo paesaggistico** ai sensi dell'art. 142, comma 1°, lettera c, del decreto legislativo n. 42/2004 e s.m.i..

Il Lagno Vecchio (o Gorgone) corre lungo un tratto del confine tra le province di Napoli e di Caserta ed è iscritto nell'elenco delle acque pubbliche della provincia di Napoli pubblicato nella G.U. del Regno d'Italia del 21.7.1899 col n. 169.

Nella medesima area scorrono ulteriori rami della rete dei Regi Lagni, compresi sia nella provincia di Napoli (Caivano e Acerra) che nella provincia di Caserta (Marcianise e Maddaloni); in tali due ultimi comuni, prima provenienti da nord est e poi per un tratto parallelo al Lagno Vecchio, corrono, numerati secondo la direzione da ovest ad est, i collettori Maddaloni 1, Maddaloni 2, Maddaloni 3 e Maddaloni 4, collegati al Lagno Vecchio dai fucatori trasversali detti "collettore Marcianise", "collettore Caserta" e "collettore Fellaco".

I collettori Maddaloni 1, Maddaloni 2 e Maddaloni 3 attraversano l'agglomerato ASI di Marcianise e il distretto industriale e commerciale comunale ad est di Marcianise; il collettore Maddaloni 4 attraversa l'interporto di Marcianise. Nel tratto del Lagno Vecchio al

confine tra Caivano e Marcianise confluisce nello stesso Lagno Vecchio il ramo proveniente da Acerra-Caivano, che lambisce a nord l'agglomerato di Caivano-Pascarola dell'ASI di Napoli.

Il sistema di canali, considerato nel suo sviluppo complessivo, attraversa sia alcune superstiti aree agricole della conurbazione Napoli - Caserta, sia aree occupate da infrastrutture e insediamenti produttivi densi ed estesi che hanno privato l'antica *Campania felix* dei suoi originari pregi, consistenti non solo nella particolare fertilità dei terreni ma nel celebre paesaggio agricolo.

**Quanto detto prescinde da ogni implicazione di carattere idraulico e idrogeologico e dai conseguenti rischi considerati negli appositi piani di settore, come i Piani di assetto idrogeologico (PAI) di competenza delle Autorità di bacino. Così come prescinde dal principio della tutela delle acque pubbliche dall'inquinamento. Le pericolosità e i rischi sono infatti questioni di primaria importanza, ma certamente del tutto estranee al tema del paesaggio.**

**Il D.Lgs n. 42/2004 riguarda infatti esclusivamente i Beni culturali e il Paesaggio. In punto di diritto, l'art. 142, comma 1 lett. c) è chiaro: i corsi delle acque pubbliche, con le relative fasce di 150 metri per lato, sono soggette a tutela paesistica.**

**Ma l'inclusione delle acque pubbliche tra i beni vincolati ope legis ai fini paesaggistici deriva da un'in-**

<sup>4</sup> Sono escluse dal vincolo le zone A, B e - limitatamente alle parti ricomprese nei Programmi pluriennali di attuazione - alle altre zone, come delimitate negli strumenti urbanistici ai sensi del decreto ministeriale 2.4.1968, n. 1444, e, nei comuni sprovvisti di tali strumenti, ai centri edificati perimetrati ai sensi dell'art. 18 della legge 22-10-1971, n. 865.

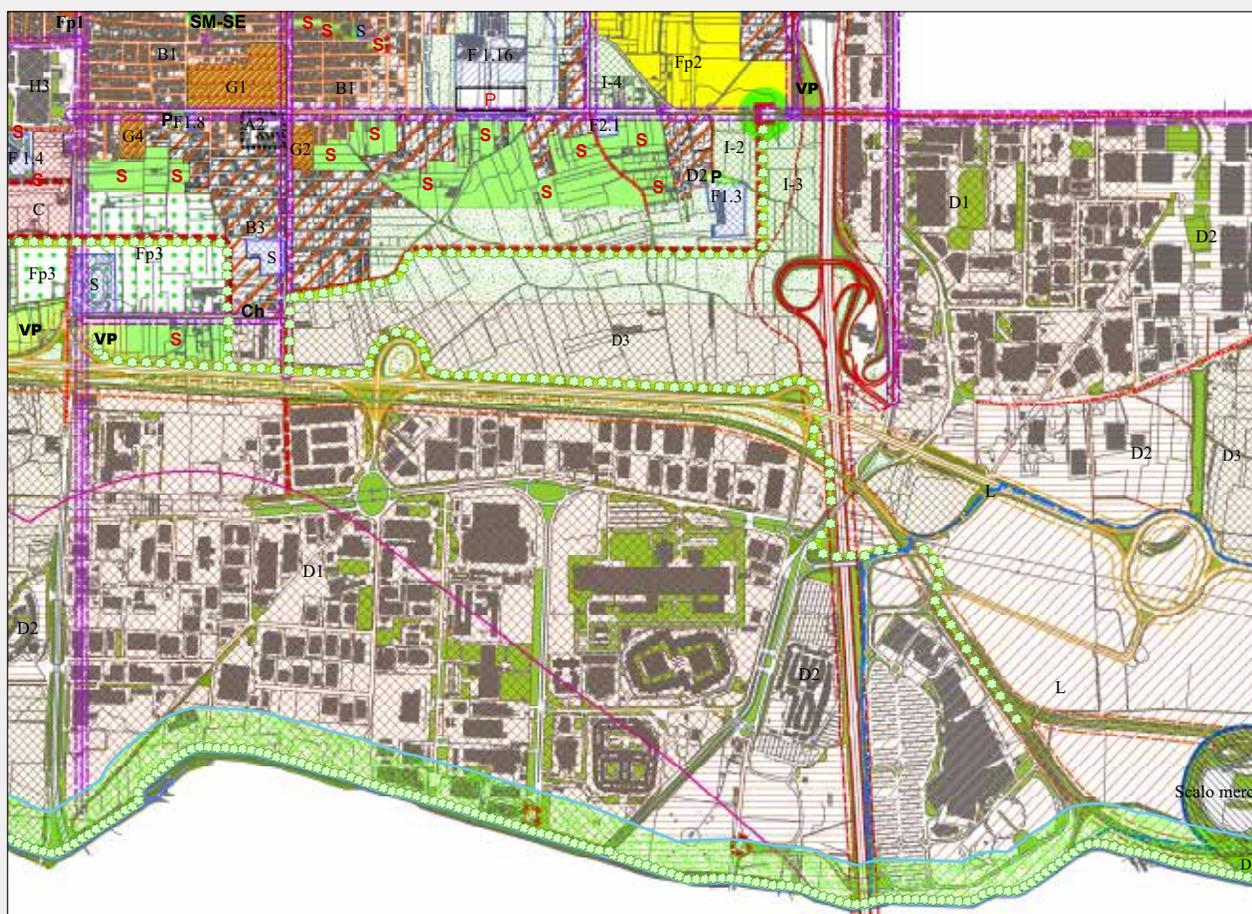
discriminata individuazione di categorie di beni che non tiene conto delle loro specifiche condizioni. In altri termini, considerando il significato e le finalità del vincolo paesistico, è evidente che quando il legislatore ha incluso le acque pubbliche tra le categorie dei beni vincolati *ope legis* ha mancato di operare distinzioni e le ha considerate tutte indistintamente meritevoli di tutela paesistica, a prescindere dalle

specifiche condizioni in cui esse scorrono. Viene però fatta salva la competenza regionale nel ritenere taluni corsi di acque pubbliche, *in tutto o in parte, irrilevanti ai fini paesaggistici includendoli in apposito elenco reso pubblico e comunicato al Ministero.*

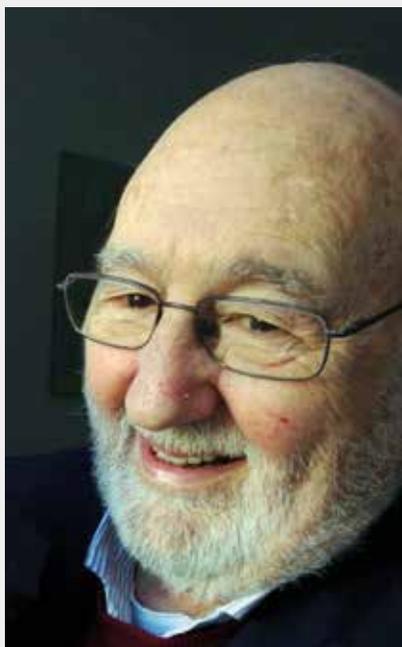
Ed è quanto la Regione Campania non può ulteriormente rinviare, perché i tratti dei Regi Lagni che attraversano aree non solo urbaniz-

zate, ma densamente occupate da capannoni, strade e infrastrutture invasive come l'interporto sono ormai del tutto privi sia del valore paesaggistico delle aree verdi naturali che di quelle agricole. La permanenza di un vincolo del tutto ingiustificato preclude o comunque ostacola le possibilità di riqualificazione delle fasce contermini dei canali, già edificate e quindi prive di valori da tutelare.

GRUPPO DI LAVORO: PROF. ARCH. LORETO COLOMBO CAPOGRUPPO, ARCH. ROMANO BERNASCONI, ARCH. FABRIZIA BERNASCONI, ARCH. CRISTOFORO PACELLA, PROF. ING. SALVATORE LOSCO.



# Elementi di sintesi del PUC di Maddaloni



*a cura di*

ARCH. ROMANO BERNASCONI

L'attuale sistema amministrativo: Regione, Province, Comuni, se osservato nella realtà della Campania, appare obsoleto ai fini dell'assetto del territorio e, in genere della pianificazione di area vasta. In effetti i confini amministrativi costituiscono un limite per la pianificazione. Dovremmo abituarci a studiare e programmare per il sistema urbano Napoli-Caserta ove le due città, con ruoli diversi complementari non alternativi potrebbero contribuire al rafforzamento delle basi economiche urbane. L'altro sistema SA-AV-BN può fruire di interazione con il sistema NA-CE.

A partire dalla seconda metà degli anni '60, per effetto dell'intervento straordinario si sono costituiti i Consorzi delle Aree Industriali di Napoli e Caserta, che, in certa misura, con i propri piani regolatori con efficacia e valore di piani sovraordinati hanno contribuito a realizzare insediamenti industriali. Contestualmente si è verificata espansione edilizia dei numerosi comuni-centri agricoli cresciuti a dismisura, tant'è che oggi la galassia degli insediamenti appare come una enorme metastasi che gra-

vita prevalentemente sul capoluogo di regione.

Parte importante del territorio tra Napoli e Caserta è stato utilizzato per insediare ipermercati, supermercati e multisale cinematografiche senza un disegno specifico. Un'opera importante e prestigiosa quale la stazione dell'A.V. ad Afragola appare isolata senza la possibilità di contribuire a creare un indotto significativo.

Esistono tuttavia delle realtà imprenditoriali e industriali di grande pregio che vanno sostenute ed implementate con altre iniziative, molte delle quali in itinere nei comuni della conurbazione casertana.

La realizzazione dell'interporto Sud Europa localizzato nei comuni di Maddaloni e Marcianise è una realtà di grande prestigio ma che non "dialoga" con le Amministrazioni dei comuni ove ha sede.

La realizzazione dell'interporto rendeva plausibile un collegamento con il porto di Napoli al fine di costituire, come già ipotizzato negli anni '90 ma, a tutt'oggi non realizzata, "zona franca" (ZES).

Ad integrazione delle realtà esistenti risulta sostenibile la realizzazione

di un distretto economico basato sulle notevoli importanti preesistenze soprattutto quelle del sistema infrastrutturale su ferro e su gomma.

## Obiettivi e proposte del PUC di Maddaloni

**V**arie vicende hanno caratterizzato la formazione del PUC di Maddaloni, comune per un lungo tempo commissariato. Sulla scorta di un documento di indirizzi venne prodotto un Preliminare di piano successivamente integrato dall'Amministrazione del Sindaco Andrea De Filippo che propose alcuni emendamenti con il preciso obiettivo di dotare la prestigiosa città di Maddaloni di un piano in grado di definire il ruolo della città nella più ampia dinamica territoriale.

Città di antiche origini, è uno dei maggiori centri religiosi della Provincia di Caserta; nota anche come "città delle venti cupole", ha monumenti importanti quali la Basilica del Corpus Domini, il Santuario di San Michele in posizione acropolica, il Convento nazionale G. Bruno, la più antica istituzione scolastica della provincia di Caserta, realizzato per opera di Giuseppe Bonaparte in base a una specifica legge del 1807. E ancora il Museo civico con i reperti dell'antica Calatia, quello degli antichi mestieri, il Castello, simbolo della città, risale al periodo normanno, fu costruito per la sua posizione strategica, a 170 metri sul livello del mare, di forma irregolare, oggetto nel corso degli anni di

numerose trasformazioni. Il complesso della fortificazione è sviluppato intorno alla grande torre rettangolare, alta più di venti metri, si sviluppa su due livelli.

Di notevole interesse il contesto paesaggistico: il M. Calvi (m. 535 s. l. m) e il M. Longano (m 580 s. l. m), a pochi chilometri di distanza i Ponti della Valle, gigantesca costruzione in tre ordini sovrapposti di archi, realizzata su progetto di Luigi Vanvitelli tra il 1753 e il 1759, per volere di Carlo di Borbone, per farvi passare l'Acquedotto Carolino che, con le acque provenienti dal M. Taburno, alimenta le cascate del parco della reggia di Caserta. Significative e numerose le presenze archeologiche, che, in epoca antica, circondavano la città di Calatia; nell'ambito territoriale testimoniano la vita che si svolgeva non limitata all'ambito urbano e alle necropoli circostanti, ma in più ampi territori: lo evidenziano le consistenti tracce della centuriazione, i resti di strutture abitative e di infrastrutture.

La città riveste un ruolo importante nell'ambito di quel vasto territorio, compreso fra Napoli, Capua ed il mare, conosciuto come Terra di Lavoro, che corrisponde all'antico Ager Campanus.

Le grandi trasformazioni strutturali e morfologiche di Maddaloni hanno inizio nella seconda metà del secolo scorso, quando, dopo la guerra, si avvia la crescita edilizia in risposta alla forte domanda abitativa e al rapido e disordinato sviluppo economico.

Alla data del 1 gennaio 2021 Mad-

daloni ha una popolazione di 37.728 abitanti: l'espansione insediativa è proseguita negli ultimi decenni, nei quali notevole è stata la migrazione dalla provincia di Napoli, segnata da dal capoluogo regionale, che, per varie problematiche, è città in notevole decremento demografico.

La superficie territoriale di Maddaloni è pari a 36,53 Km<sup>2</sup>; la densità demografica di 1072,15 ab./Km<sup>2</sup>; il territorio insediato è sostanzialmente pianeggiante alla quota di 73 m.s.l.m.; le colline a oriente del nucleo urbano raggiungono l'altitudine massima di 427m.s.l.m.

Il vasto territorio in cui è collocata la città di Maddaloni costituisce una delle principali agglomerazioni industriali/commerciali (grande distribuzione) del Mezzogiorno.

Un centro spaccato, anche visivamente, in due: una residenza insufficientemente attrezzata, con standard carenti per qualità e quantità.

Tuttavia il quadro delle attività produttive locali appare molto composito: l'agricoltura, pur occupando solo una porzione del territorio, non può considerarsi in declino e, infatti, raggiunge ancora rilevanti livelli qualitativi e quantitativi nella produzione di cereali, canapa, agrumi, uva, olive e ortaggi; l'apparato industriale è diversificato; rilevante il ruolo svolto dal terziario, che include servizi qualificati: bancario, assicurativo e di consulenza informatica. A Maddaloni vi sono istituti d'istruzione secondaria di secondo grado (licei classico, scientifico e linguistico, istituti magi-

strale, tecnico commerciale, tecnico industriale e tecnico aeronautico), una biblioteca comunale e un museo civico, nel quale sono esposti reperti provenienti dall'antica CALATIA; è sede di distretto sanitario e di un ospedale, una casa di cura privata accreditata, un presidio di guardia medica e un Sert (Servizio Tossicodipendenze); il suo apparato ricettivo annovera numerosi esercizi di ristoro ma non strutture di accoglienza e soggiorno.

### In sintesi gli indirizzi posti a base del piano e tradotti in proposte progettuali possono così esplicitarsi

**R**edatto il Preliminare, come da procedura vigente in Campania, venne sollecitato il necessario confronto con le Istituzioni, con le Organizzazioni di categoria, con i Soggetti Competenti in materia Ambientale, con i Cittadini anche sulla scorta degli indirizzi integrativi che, in uno con quelli originari si riportano di seguito, sintetizzando anche le principali proposte del PUC:

**CENTRO STORICO:** analisi dei tessuti urbani costituisce la base per approfondimenti, che hanno indotto a stilare una norma che, in parte, recita: "Il piano di recupero va concepito come progetto urbano non solo come indicazione/prescrizione dell'intervento proposto, ma come metodologia di progettazione e realizzazione di interventi di trasformazione di contesti operativi di forte complessità ca-

ratterizzati da una considerevole articolazione del tipo di azioni necessarie: riusi, sostituzioni, integrazioni, completamenti; dalla centralità che deve conferire agli spazi pubblici; alla possibilità di utilizzare gli spazi liberi per destinazioni differenziate quali orti urbani, mercatini, spazi espositivi, luoghi di incontro per manifestazioni, concerti, caffè letterari.

Il piano di recupero/progetto urbano diventa strumento fondamentale per creare/migliorare la qualità urbana, contribuire ad esaltare i valori dell'architettura e degli spazi aperti.

Il PUC prevede la delocalizzazione/demolizione di alcuni fabbricati per creare spazi liberi, piazze, larghi, realizzazione di alcuni parcheggi alberati e altri interrati al fine di promuovere la massima possibile pedonalizzazione e/o ZTL.

Gli interventi edilizi sugli immobili prioritariamente volti alla tutela e valorizzazione del patrimonio storico vanno eseguiti nel rispetto della volumetria complessiva. Eventuali demolizioni e ricostruzioni di edifici esistenti (a parità di volume fuori terra) non dovranno collidere con il carattere storico del contesto e in particolare non produrre alterazioni significative della cortina edilizia.

Alcuni elaborati sono relativi ai contesti che rappresentano una successione di brani di storia con l'obiettivo di ristabilire le condizioni che costituiscono l'essenza formale e sostanziale del centro storico, rafforzando la continuità ambientale e la unitarietà degli spazi urbani e dei suoi si-

stemi costruiti con le regole della formazione originaria. L'individuazione dei contesti potrà consentire, nelle more dei PUA con valore di Piano Particolareggiato e/o di recupero, interventi atti a rimuovere elementi incongrui in contrasto con i valori dell'area volti a ripristinare quelli propri, caratteristici del contesto. Tale tipologia di intervento, a cura dei privati, potrà essere effettuata previa comunicazione al Comune, o, in caso di inerzia, a seguito di Ordinanza Sindacale.

Il recupero dei percorsi naturalistici dal centro storico al Monte San Michele, (eventualmente integrato con percorso assistito) va sostenuto come operazione qualificante, così come la creazione di spazi liberi (da destinare prevalentemente ad aree verdi attrezzate per il gioco bambini e, ove occorra, a parcheggi). Sono state previste premialità ed incentivi. In accordo con gli indirizzi: parcheggi pluripiano interrati.

### Indirizzi per l'attuale territorio urbano residenziale con l'esclusione del centro storico

**L**a riqualificazione del centro edificato e la riconfigurazione della città consolidata recente va perseguita anche con interventi di ristrutturazione urbanistica che consentano la creazione di spazi liberi con l'adeguamento e la dotazio-

ne di servizi e di attrezzature e un incremento delle attività del terziario non banale, tale da riconoscere a Maddaloni un ruolo urbano coerente con la sua vocazione di “città intermedia” per consistenza demografica e localizzazione territoriale.

## Periferie

**L**a rete cinematica proposta tende a “riammagliare” le aree marginali del territorio, nelle quali sono previsti poli di aggregazione che consentono di svolgere tutte le attività in loco, in quanto è possibile ubicarvi numerosi servizi alle persone per le esigenze di chi vi abita; sono previste aree commerciali e artigianali. Nella proposta di PUC sono localizzate aree, anche di modesta estensione, per il gioco bambini e orti urbani (in tutto il territorio comunale) quali ulteriori luoghi di socializzazione.

## Indirizzi per l'area sportiva e della cultura

**P**incipali proposte recepite dal PUC: realizzazione di una “cittadella dello sport” ove possa essere realizzato uno stadio, piste per atletica leggera ad integrazione del Palazzetto dello sport. Nell'area è possibile realizzare alberghi/strutture per l'accoglienza, attrezzature di livello superiore, pubblici esercizi: ristoranti, bar. Le aree libere scoperte possono essere utilizzate per

la corsa, jogging, per andare in bicicletta.

Area Mercato rionale utilizzabile anche per eventi, manifestazioni.

L'opzione cittadella dello sport con la cultura è stata condivisa dal PUC che ha destinato aree anche per strutture per l'accoglienza.

## Aree prospicienti il costruendo Policlinico

**I**l PUC prevede una serie di opportunità legate alla realizzazione del Policlinico.

Edilizia sociale per residenze universitarie e attrezzature connesse, previsioni presenti nella proposta di PUC, unitamente alla possibile realizzazione di un polo di ricerca.

Tra i progetti obiettivo assume un particolare significato il recupero dell'edificio ex industriale dismesso (FACE SATANDARD). Con l'effettuazione di complesse opere di ristrutturazione, riarticolazione, è destinato a diventare centro culturale ed espositivo nell'ambito del progetto di riorganizzazione urbana e di valorizzazione di un'area di Maddaloni: la via Campolongo che il PUC destina a porta occidentale di ingresso alla città. Alla stregua di altre significative esperienze europee – nella sola città di Parigi il Beaubourg e lo Spazio 104 – deve essere concepito “come cantiere di opere d'arte, come laboratorio artistico di rinnovamento culturale, basato sull'idea che arte e cultura debbano sempre essere legate alla realtà sociale e territoriale e fonde tra

loro tutte le forme d'arte (danza, teatro, pittura, scultura, cinema, video, musica, arte culinaria, attività circensi, corsi di Yoga, Tai Chi, Qi Gong, ecc.) in stretta collaborazione con altre simili realtà artistiche europee, e non solo. Il sito riorganizzato potrà accogliere artisti provenienti da tutto il mondo che provano e creano sotto lo sguardo dei visitatori. L'obiettivo da perseguire è quello dello stretto contatto tra il pubblico – particolarmente bambini, adolescenti, giovani – e gli artisti. Ognuno potrà interagire in tempo reale con l'atto creativo.”

Sono consentite iniziative imprenditoriali legate all'area espositiva. Non sono consentite attività industriali e, per quanto attiene al commercio solo destinazioni legate all'attività principale e alla moda, ivi comprese sfilate e altri eventi della stessa tipologia.

È prescritta la realizzazione di uno “spazio bambini” in maniera che possano gratuitamente giocare, fare sculture o disegnare nello spazio a loro dedicato.

## Indirizzi per le attività produttive, industriali e artigianali

**L**e principali proposte del PUC derivanti dalla integrazione di indirizzi della Giunta De Filippo consistono in:

- ✓ Ampliamento zona industriale lungo la SS. 265 fino all'area interportuale;

- ✓ Area ex foro boario da destinare a fiera artigianale;
- ✓ Cittadella del divertimento nei pressi del casello A30;
- ✓ Aree commerciali, artigianali, industriali lungo la direttrice Maddaloni-S. Maria a Vico ai lati dell'Appia;
- ✓ Ampia area da destinare a Parco Agricolo scientifico e ludico-didattico.

Il PUC, strumento ampiamente propositivo, ha recepito tali indirizzi. Gli elaborati riportano tali opzioni realizzabili con normative e procedure semplici. Dislocate nel territorio numerose aree sono destinate ad attività produttive commerciali, artigianali e della piccola industria, il cui sedime dovrà congruamente distanziarsi dall'infrastruttura stradale. Le aree di insediamento dei manufatti produttivi dovranno essere, in misura ragguardevole, dotate di verde e di parcheggi alberati; le superfici scoperte dovranno essere in larga misura permeabili.

### Indirizzi per parchi pubblici e giardini

**I**l PUC punta molto sul recupero delle aree verdi presenti nel territorio sia a fini produttivi che per migliorare la qualità della vita. Prevede “invarianti di tutela ecologica in ambito urbano”, nelle cui aree è consentita la realizzazione di orti urbani, sia per la salvaguardia attiva del verde di proprietà privata, sia per creare luo-

ghi di socializzazione e ludico/didattici. Numerosi parchi, anche di limitata estensione, per il gioco bambini sono dislocati sia nelle aree centrali che in quelle periferiche.

Nella vasta superficie pedecollinare va implementata la piantumazione di essenze autoctone di medio e alto fusto, è consentita la realizzazione di chioschi smontabili in modo da realizzare una gronda verde attrezzata utilizzabile dalla collettività.

Il PUC ha previsto, inoltre, il “Verde di filtro” corrispondente ad aree e fasce fittamente piantumate, e/o da piantumare, ubicate nella città o nel territorio connesse alla grande viabilità e alle aree produttive. Il Piano ha come obiettivo la mitigazione degli impatti (polveri, rumori, ecc.), provocati dal traffico e dalle attività produttive, sulla residenza, oltre che la continuità della rete ecologica.

### Indirizzi per il recupero delle cave e dei siti dismessi

Le modalità attuative per il recupero delle cave e dei siti dismessi consentono, la realizzazione di attrezzature per il tempo libero anche private di uso pubblico.

Il restauro e riqualificazione delle torri, del castello e dei percorsi naturalistici consente interventi di riconversione, attività ricettive per l'accoglienza, per la cultura, per la congres-

sistica, in genere per eventi e manifestazioni.

Il Piano propone azioni di speciale rilievo ai fini della riqualificazione urbana e ambientale che assumono un significativo profilo strategico e si concretizzano nella proposta di alcuni “progetti obiettivo” che hanno finalità prevalentemente programmatica.

Sono inseriti nel PUC con lo scopo di proporre programmi di rilievo primario nell'ambito della riqualificazione e delle prospettive di sviluppo del territorio della conurbazione casertana, rispetto ai quali si potranno disporre da parte dell'Amministrazione, da parte di altri Soggetti o anche da parte di Società miste, anche di trasformazione urbana, la elaborazione dei successivi studi e pertinenti progetti attuabili in funzione della tempistica stabilita dagli Atti di Programmazione degli Interventi in coerenza con le esigenze di operatività espresse dall'Amministrazione. I progetti obiettivo previsti e disciplinati dal PUC sono i seguenti:

- ✓ P.O.1 Parco archeologico di Calatia;
- ✓ P.O.2 Parco urbano di potenziali interventi pubblico-privati per realizzare attrezzature di livello superiore (Caserma Carabinieri, Guardia di Finanza, Auditorium, Teatro, Banche, ...) foresterie, alberghi, pubblici esercizi, aree per gioco e sport, commercio, spazi espositivi;
- ✓ P.O.3 Una piazza attrezzata per Via Canello;

- ✓ P.O.4 Ex Face Standard Centro polifunzionale (laboratorio artistico di rinnovamento culturale) spazi espositivi e ludico-didattici;
- ✓ P.O.5 Polo dello sport, tempo libero e cultura;
- ✓ P.O.6 Parco di Monte San Michele;
- ✓ Restauro delle torri e del castello.

## La rete cinematica esistente, da adeguare e di previsione

**I**l territorio di Maddaloni è, in misura notevole, interessato dalla rete cinematica: su ferro e su gomma, penalizzato dagli attraversamenti, con pochi o scarsi benefici.

L'asse autostradale A30 attraversa il territorio con tracciato sud est – sud ovest impegnandone una notevole superficie, cui vanno aggiunte le fasce di rispetto. È in corso di realizzazione uno svincolo, che consentirà un agevole accesso al territorio e alla città. L'Interporto Sud Europa e le aree a margine di tale importante infrastruttura trarranno i maggiori benefici da tale realizzazione.

Il nucleo urbano è attraversato, spaccato in due, dalla ferrovia. E' del tutto evidente il danno che tale cesura arreca alla città. Non vi è alcun dubbio che se fosse stata accettata la proposta di interrimento dei binari si sarebbe risolto un grosso problema che penalizza la città; in alternativa RFI

ha proposto una serie di interventi per la eliminazione dei passaggi a livello che il PUC ha recepito.

L'accessibilità al territorio di Maddaloni attualmente avviene dal casello A1 di Caserta Sud percorrendo la SS. n. 265 verso est in direzione Benevento. Tale arteria, in fase di ampliamento, si raccorda con l'asse tangenziale ad ovest che prosegue verso il Centro Direzionale di Caserta (Ex Saint Gobain), servirà il Policlinico in fase di realizzazione e proseguendo si innesterà al casello di Santa Maria Capua Vetere sull'A1. La SS. 265, in ambito urbano, prosegue verso il centro assumendo il toponimo Via Napoli e, a valle dell'abitato, incrocia la via Appia che serve la frazione di Montedecoro e prosegue per Santa Maria a Vico. La SS. n. 265, dopo aver incrociato la Via Appia, prosegue a nord per Valle di Maddaloni, attraversa i Ponti della Valle e si immette sulla Fondo Valle Isclero per Telesse Terme e oltre. Sostanzialmente per accedere a Maddaloni per le provenienze da Napoli occorre percorrere l'omonima Via Napoli e inoltrarsi verso il centro. Per le provenienze da Benevento, lasciata la SS. n. 265 occorre percorrere la Via Ponte Carolino per pervenire al centro.

La proposta di PUC, constatata la difficile accessibilità propone una implementazione della rete cinematica su gomma con la realizzazione di un anello esterno al centro abitato dal quale, in varie zone del territorio, è possibile accedere al centro. In particolare dall'asse tangenziale ad ovest, in corrispondenza dello svincolo per il CD di Caserta trae origine una ampia

strada che, con tracciato pedecollinare, in parte in galleria e si innesta sulla SS. 265 ad oriente del centro storico. Tale strada, nel suo percorso, interseca e si riconnette alla viabilità esistente anche con brevi tratti di strada da realizzare ex novo. In tal modo assumono maggiore importanza numerose strade esistenti, come la via Campolongo, che la presente proposta indica quale supporto di interventi significativi. Nel distretto occidentale della città è previsto il collegamento della strada latitante il Palazzetto dello Sport con l'accennata arteria che trae origine dallo svincolo della tangenziale.

Nella zona sud del territorio, un'ampia strada proveniente da Marcanise, oltre a servire l'Interporto e l'area industriale e pervenire all'importante scalo ferroviario di Cancellò, consente, la valorizzazione e riqualificazione delle aree a sud della SS. n. 265 e il collegamento a questa statale con tratti di raccordo. L'anello si chiude nella parte orientale con i collegamenti all'Appia e alla strada di previsione a monte della frazione Montedecoro. Si realizzano, in tal modo "le porte della città", che risulterà accessibile da più parti del territorio. "Le porte" potranno accogliere informazioni multimediali, interattive in grado di far conoscere le principali peculiarità del comune e segnalare eventi, manifestazioni, notizie, ma anche accogliere sculture, fontane, sistemazioni a verde. Quindi strutture trasportistiche che hanno rilevante significato urbanistico. Gli elaborati grafici del sistema infrastrutturale illustrano compiutamente quanto innanzi sinteticamente descritto. Vi è anche la

proposta, nel piano strutturale, di un impianto a fune in grado di collegare l'area storica centrale con il Santuario di Monte S. Michele per la fruizione del parco urbano con ripristino e realizzazione di sentieri pedonali con le tecniche della ingegneria naturalistica.

Per una maggiore efficienza della mobilità in ambito comunale il piano persegue i seguenti obiettivi:

- ✓ migliorare l'accessibilità del territorio;
- ✓ elevare l'accessibilità interna riqualificando la rete stradale di connessione del territorio;
- ✓ migliorare la qualità dell'offerta della mobilità urbana;
- ✓ ridurre e mitigare gli impatti delle infrastrutture e dei servizi sull'ambiente e sulla qualità insediativa;
- ✓ prevedere aree attrezzate di sosta e parcheggio preferibilmente alberate.

Per la viabilità del centro storico, in rapporto alla limitata sezione delle strade esistenti dovrà essere studiata una progressiva pedonalizzazione nell'ambito degli interventi prescritti dai PUA dei rispettivi ambiti storici.

Ciò non esclude la possibilità di sperimentazione, almeno in alcune fasce orarie, di una ZTL.

ATP PROGETTISTA: ARCH. ROMANO BERNASCONI CAPOGRUPPO, PROF. ARCH. LORETO COLOMBO,  
ARCH. FABRIZIA BERNASCONI, ARCH. CRISTOFORO PABELLA, PROF. ING. SALVATORE LOSCO.



## Romano Bernasconi

# Memorie professionali di Romano e Sara



Il progetto letto nel libro di Romano Bernasconi, redattore del Piano Urbanistico di Maddaloni.

**Romano Bernasconi** appartiene alla cosiddetta generazione fortunata, quella che, dopo la seconda guerra mondiale, ha vissuto decenni di pace, di crescita civile e di sviluppo economico; ma che, giunta avanti negli anni, assiste dall'inizio del suo secondo secolo ad una crisi globale di valori, economica e di recente persino sanitaria, destinata a ripercuotersi sulle generazioni successive, che appaiono per questo meno fortunate.

Bernasconi è un architetto nel senso pieno del termine, che ha operato alle diverse scale nella varietà dei temi e delle condizioni che pone un meraviglioso mestiere, che è però tra i più duri e faticosi quando lo si pratici, come egli ha fatto e fa ancora, rifugiando dalla serialità e dalla maniera. Le opere e i progetti illustrati in queste pagine sono una testimonianza di rigore e dimostrano quanto possa l'integrazione tra valori morali e capacità

professionale per coloro che non concepiscono il successo senza sacrificio. L'architetto che intenda il suo mestiere in questo modo non ha vita facile, perché deve infilare la connotazione di fondo di questo lavoro, la creatività, tra le strettoie degli interessi e delle convenienze di una committenza spesso incolta e il logorio della burocrazia italiana, stupida quanto accanita. Ma la sofferenza di questi vincoli non riesce a limitare gli orizzonti di Bernasconi, che supera le traversie e accomuna la varietà delle circostanze progettuali con la dote che dà continuità e coerenza alla sua poliedrica produzione: la tenacia.

Egli si è laureato nella facoltà di architettura di Napoli, che ha annoverato maestri cui si devono progetti significativi a partire dal ventennio fascista fino ai primi decenni della seconda metà del secolo scorso; maestri le cui lezioni più efficaci erano quelle tenute nei cantieri più che nelle aule di palazzo Gravina. Al contrario di quel che avviene oggi per effetto di una demenziale disposizione di legge che vieta ai professori a tempo pieno, cioè a quasi tutti, di firmare progetti, impedendo così quella sintesi tra ricerca, didattica e sperimentazione che ha dato autorevolezza al magistero dei Quaroni, dei De Carlo, degli Aymonino, dei Samonà, dei Rossi e, per l'urbanistica, degli Astengo, dei Campos Venuti, dei Secchi.

Quella sintesi irrinunciabile per chi deve trasmettere al massimo livello non solo il sapere, ma il saper fare, secondo la missione propria di tutti i professori delle facoltà ad indi-

rizzo professionale, a prescindere dal loro regime di impegno e purché, beninteso, con la disciplina che esige il loro dovere istituzionale. I danni di questo moralismo non appaiono ancora ufficialmente percepiti se non dagli studenti, a meno che chi dovrebbe porvi rimedio non finga per principio, per opportunismo o per semplice ignoranza di non vederli. È per questo che racconti come quello di Bernasconi acquistano maggior valore: i progetti accurati, talvolta sofferti, soprattutto se illustrati dai loro autori, sono essi stessi lezioni di architettura.

#### Dagli esordi alla maturità

Bernasconi entra in campo nella seconda metà degli anni '60, quando lo slancio che il paese si era dato nel decennio precedente era già smorzato e si preparavano le turbolenze del '68. Tuttavia il paese cresceva ancora e si realizzavano ardite e imponenti opere pubbliche; l'edilizia marciava e si cercava di colmare, nelle città che tumultuosamente invadevano le campagne, la carenza di servizi e di verde prodotta da un regime dei suoli che premiava la rendita e che aveva facilmente avuto la meglio sul famoso disegno di legge Sullo.

La spinta della crescita edilizia era tale che i comuni avevano necessità di ricorrere ad una programmazione e sceglievano come strumento il Programma di fabbricazione, che si distingueva dal Piano regolatore generale proprio per la prevalente attenzione alle direttrici di sviluppo. Fino ai primi anni '70 l'Autore opera in

territori di provincia; in quell'Italia a torto ritenuta "minore", frazionata in comunità minute e disperse, con un'esigua base produttiva e povertà di servizi, come nell'alto Casertano, nel profondo Cilento o nel litorale cosentino. Sotto tanti aspetti queste aree rappresentano invece il paese più autentico, abitato da gente genuinamente legata alla sua terra e al campanile, che vive di cose concrete tra paesaggi sconosciuti al paese che conta, quello che corre a volte senza riflettere, concentrato nelle grandi città. Quei territori meritavano, e meriterebbero oggi più che mai, l'attenzione che si deve ad una risorsa dissipata dal depauperamento e dall'emigrazione.

Proprio per questo l'impegno di Bernasconi in quei contesti è meritorio non solo per l'accuratezza delle elaborazioni, ma per il suo rilievo sociale, essendo esso mirato alla disciplina di territori di valore, minacciati però da una certa atavica allergia alle regole, che insidia in modo permanente l'equilibrio tra il costruito e la natura dei luoghi. Bernasconi entra rapidamente in confidenza con la ricchezza di quelle realtà e le vive con la sua umanità, come dimostrano i tanti aneddoti che vivacizzano il racconto.

Già nella fase iniziale della sua carriera, emerge la capacità di Bernasconi di vedere i piani urbanistici strettamente legati alla loro attuazione, al contrario di quanto fanno di frequente i tanti cultori di un'urbanistica astratta, che inventano meccanismi inediti, pressapochisti e spesso al di fuori di ogni esperienza. Negli stessi comuni dei quali curava la pianificazione ge-

nerale, egli progettava e realizzava restauri di castelli, di ville e palazzi storici, scuole, parcheggi e aree verdi, dando prova di quella visione complessiva e coerente che non si smarrisce nel passare dalla grande alla piccola scala, in continuità con la lezione rinascimentale di Leon Battista Alberti: la città come una grande casa, la casa come una piccola città.

Nel 1974 Sara entra nello studio e poi nella vita di Romano, contribuendo in modo decisivo, con capacità e forza di carattere, alla qualità dell'impegno e agli esiti progettuali. Il progetto di Baia Azzurra, sul litorale domizio, mise subito alla prova la sintonia umana e professionale della coppia, aprendo la strada ad una collaborazione fertile e duratura.

### L'urbanistica

L'urbanistica è una delle sconfitte italiane. La mancanza di sensibilità della politica nazionale sui temi della tutela e dell'evoluzione di un territorio delicato e deturpato e l'incapacità di tanti enti locali di provvedere con regole semplici ed efficaci fanno da decenni della pianificazione un terreno aspro e complicato oltre che di bassissima effettività. Il tempo sembra non aver valore per i piani urbanistici: i comuni sono solo teoricamente obbligati a dotarsi di un piano conforme alla legge regionale vigente ma, soprattutto nelle regioni meridionali, passano anni e anni e, quando finalmente lo strumento è stato adottato, hanno inizio i riti barocchi tra uffici, enti e autorità con acrobatici passaggi formali. E questo accade in

luoghi scempiati dalla diffusione edilizia incontrollata, nei quali è sistematica la prevalenza degli interessi individuali sul bene comune. Lo sanno bene gli urbanisti come Bernasconi, navigatore di lungo corso in queste acque, che cercano di fare il loro mestiere senza cedere alle tentazioni o al cinismo dell'indifferenza, nella convinzione che il ruolo sociale di chi è chiamato a progettare – meglio, a riparare – territori e città richiede passione, ostinazione e grande senso di responsabilità.

Di numerosi comuni dei quali aveva firmato i Programmi di fabbricazione, Bernasconi è stato chiamato a curare anche i Piani regolatori, segno questo di fiducia e apprezzamento dei risultati della sua precedente attività. Tra questi piani, quindi, ancora quelli del Casertano alto e centrale, del Salernitano, del Cosentino e del Frusinate, ma anche di comuni importanti come San Giuseppe Vesuviano, polo commerciale del tessile e dell'abbigliamento.

Anche il piano paesistico trova spazio nell'ampia produzione urbanistica dell'Autore, che si è cimentato nell'ambito del Matese beneventano. Negli ultimi due decenni, da quando i contenuti dei vecchi Piani regolatori, che hanno cambiato anche nome, sono stati adeguati dalle diverse leggi regionali ai prevalenti criteri di salvaguardia ambientale, di attenzione all'uso delle risorse non riproducibili e della riqualificazione in alternativa all'ulteriore consumo di suolo, Bernasconi ha continuato a spaziare su vasti territori. Ma pagando il sovrapporsi di burocrazia a burocrazia, con

le dissipazioni di tempo e di energie imposte dalle procedure di affidamento mediante gara. Beninteso, è giusto che gli incarichi pubblici siano affidati mediante bandi pubblici, anche se i migliori professionisti godevano a buon diritto, un tempo, della fiducia degli amministratori.

Ma anche in questo caso i riti sono decisi da ogni Ente a modo suo, e la presentazione di complicate offerte, con relazioni, curriculum, dichiarazioni, autocertificazioni diventa un ulteriore motivo di stress. Tutto va fatto entro la scadenza. Poi può capitare che gli adempimenti per l'aggiudicazione si trascinino nel tempo. O che le amministrazioni adottino comportamenti omissivi anche per lunghi periodi. Agli eroi che con successo percorrono queste strade impervie arrivando fin in fondo va riconosciuto un doppio merito: primo, quello di sottoporsi a un duro lavoro per lavorare – che ad altri professionisti non tocca –; secondo, quello di una dedizione e una tenacia che danno spesso solo soddisfazioni morali.

### Sogni e delusioni

Grazie dunque a Romano per quanto ci offre: una testimonianza di impegno civile, una condotta professionale che illustra la figura dell'architetto e il suo ruolo sociale, una lezione per i giovani che con coraggio e passione si incamminano su questa strada impervia in tempi difficili.

*a firma di*

Loreto Colombo

## Loreto Colombo

# Urbanistica tra ricerca e didattica

Il progetto letto nel libro di Loreto Colombo, redattore del Piano Urbanistico di Marcianise.



Ho la fortuna e il piacere di essere amico di Loreto Colombo, professore e professionista eccellente, doti non sempre riscontrabili nei professori universitari.

Vi sono professori bravissimi. È un piacere e un arricchimento ascoltarli, ma quando si cimentano nell'attività professionale producono, spesso, disastri.

“Per l'avanzamento dell'urbanistica nell'università è fondamentale

quell'integrazione tra ricerca, didattica e sperimentazione su cui si è fondata la lezione dei maestri che hanno lasciato il segno per la sintesi tra sapere e saper fare”.

Nell'incipit del libro, Colombo distingue ricerca di base da ricerca applicata. La prima prevalentemente teorica e ideologica, la seconda di sperimentazione sul campo.

Importante e necessaria sia per le

progettazioni architettoniche sia per l'urbanistica.

Operare in urbanistica ora è un privilegio: disponiamo di aerofotogrammetrie, di tabulati volumetrici, di ortofoto e di tutto quanto è reperibile su internet per avere una visione anche spaziale dell'ambiente urbano.

Da giovane laureato – qualche anno dopo sarà capitato anche a Loreto – la maggior parte dei piani veniva redatta su planimetrie catastali non aggiornate per cui era necessario fare una infinità di sopralluoghi per aggiornamenti manuali e per rendersi conto della morfologia del territorio; spesso si ricorreva a voli su traballanti piccoli aerei per fare foto dall'alto.

La ricognizione e la conoscenza del territorio sono fondamentali. Anche oggi, pur disponendo di planimetrie e altri supporti ineccepibili, se vuoi capire una città, un territorio li devi percorrere preferibilmente a piedi per osservare, investigare.

Solo dopo potrai progettare. Analogamente per l'architettura, anche se fai disegni perfetti, rendering, plastici, solo in cantiere ti rendi conto che vi sono mille altre problematiche che sulla carta non hai potuto cogliere.

Il piano di recupero/progetto urbano diventa strumento fondamentale per creare/migliorare la qualità urbana, di contribuire ad esaltare i valori dell'architettura e degli spazi aperti.

Nella redazione della Variante generale al PRG di Napoli degli anni '90 dello scorso secolo inventammo i progetti campione limitati a determinate, anche modeste per estensione, porzioni del centro storico al fine di

sperimentare sia nella progettazione che nella realizzazione, tecniche, procedure, alloggi temporanei per i residenti cercando di rendere minimi i disagi.

Queste cose Colombo le sa benissimo perché, oltre ad essere stato un eccellente professore è anche un eccellente professionista con il quale ho condiviso numerose esperienze professionali in qualità di redattori di piani urbanistici di importanti comuni con arricchimento – non economico – ma di esperienze e conoscenze.

Quanto sin qui accennato è presente nel libro di Loreto: tesi di laurea di cui egli è stato relatore e ha trasmesso ai laureandi sostanziali quantità e qualità del suo sapere e del suo operare.

L'architetto che opera in urbanistica deve avere alcune doti fondamentali per adempiere correttamente alla analisi, alla sintesi e alla proposta.

Deve conoscere le leggi e concepire norme tecniche semplici e comprensibili che non diano adito ad interpretazioni fantasiose; deve avere creatività e visione spaziale.

Sostanzialmente quando viene proposta una destinazione e viene assegnato un indice di edificabilità si deve essere in grado, già nello strumento generale, di prevedere quella porzione di territorio, con la realizzazione dei volumi e altri parametri urbanistici prescritti, che tipo di trasformazione produrrà nell'organismo urbano.

Purtroppo i tempi dell'urbanistica sono lunghi per cui gli effetti delle scelte, almeno da noi, si vedono, quando si vedono, solo dopo molti anni.

In altre nazioni i tempi sono più rapidi; a tal proposito ricordo le numerose visite a Barcellona in cui i colleghi dell'urbanistica comunale ci mostravano i disegni di progetti urbani importanti quali la villa olimpica o una nuova linea metropolitana; si ritornava dopo un anno o due e quei progetti erano realizzati.

Nel libro di Colombo sono trattate molte tematiche attuali, tutte teoricamente orientate sul minimo consumo di suolo.

Molto articolato lo studio e le proposte per il Parco archeologico naturale dei Campi Flegrei istituito nel 2016, del quale fanno parte anche il Parco Sommerso di Baia, il Parco archeologico delle Terme di Baia, il Parco archeologico monumentale di Baia e le Necropoli di via Celle a Pozzuoli. La tesi è relativa al Parco Archeologico di Cuma. Com'è noto si tratta di un'area vulcanica ricca di numerosi crateri aperti; gli uni negli altri come in un paesaggio lunare, in parte dei quali è penetrato il mare creando una serie di insenature e di laghi. La tesi comprende una sintesi della genesi geomorfologica, si sofferma su alcuni aspetti storici. L'analisi conoscitiva è estesa alle risorse ambientali dell'area, alla mobilità e accessibilità al territorio; esplora le principali prescrizioni della pianificazione sovraordinata e in particolare del Piano Territoriale Paesistico.

Di grande interesse la tesi: l'albergo diffuso nel progetto di valorizzazione del centro storico. Sessa Aurunca ha un territorio vastissimo (ol-

tre 165 kmq) dalla fascia costiera domizia, alla piana del Garigliano, alla zona medio collinare a quella alto collinare facente parte del complesso vulcanico di Roccamonfina. Ha circa 21.000 abitanti che vivono in parte (circa 8.000) nel capoluogo e nelle 32 frazioni. Sessa Aurunca ha un centro storico scrigno di valori sia per il tessuto morfologico, sia per la presenza di numerosi edifici di pregio, della cattedrale romanica, del teatro romano, del castello ducale, del ponte Ronaco e di altre meraviglie archeologiche e monumentali. Tutto il contesto territoriale ha valori paesaggistici di grande valore. E' un territorio pieno di opportunità non solo per il patrimonio storico, ma anche per l'agricoltura di qualità, nonché per le risorse termali per un decollo anche a livello internazionale per il turismo culturale ed enogastronomico. Il corso Lucilio è l'asse portante nord sud dal quale originano numerose strade di limitata sede che consentono una fruizione dell'intero contesto con chiese e palazzi di pregio. È un nobile centro con poche e non significative alterazioni ma in uno stato che potremmo definire senescente. Lo studio punta al recupero polifunzionale dell'intero contesto proponendo: Centro commerciale e terziario nel quale molti esercizi conservano ancora le antiche insegne; Sessarte, Sessartigianato, Sessazienda, Sessaccoglienza, Sessassistenza, Sessaorti.

Ogni tesi di laurea esposta nel volume è una pregevole lezione di urbani-

stica di un Maestro che ha operato e opera sul campo affrontando spesso una committenza non sempre (eufemismo) all'altezza del ruolo che riveste e che spesso è attenta solo agli interessi personali e a quello dei propri amici. In sporadici casi le amministrazioni comunali sono consapevoli del ruolo della città e quali siano le scelte più opportune per il contesto territoriale e cittadino.

Ho partecipato con il Prof. Colombo a numerose gare di progettazione prevalentemente per la redazione di Piani Urbanistici Comunali ai sensi della legge regionale per il governo del territorio n. 16/2004. Ebbene è noto che le modalità procedurali prevedono anche una relazione metodologica e di organizzazione del lavoro. Nell'ambito del Raggruppamento tale compito è assegnato al Professore. Forse sarebbe il caso di pubblicare quelle relazioni per la qualità sia delle proposte metodologiche sia per l'inquadramento territoriale sia per gli obiettivi da perseguire. Ovviamente non sempre tali relazioni erano relative a contesti noti sia della Campania che di altre regioni. La sua conoscenza e la sua cultura rendono pregevoli le relazioni di qualsiasi ambito territoriale. Purtroppo raramente vengono lette e apprezzate dai commissari di gara che spesso hanno precise indicazioni pseudopolitiche per individuare il vincitore. Questo è un aspetto che l'Ordine dovrebbe affrontare in maniera molto seria.

In tema di rigenerazione urbana che "va oltre la riqualificazione" in quanto investe aspetti sociali non solo il

ridisegno di facciate, un caso di studio è l'asse di Viale Augusto a Fuorigrotta, che, a mio e non solo mio avviso, ha subito sostanziali modifiche per effetto degli interventi per Italia '90. L'asse infatti si concludeva prospetticamente con la Mostra d'Oltremare e non con le "chicane" realizzate in occasione dei mondiali di calcio. Viene individuata una matrice di trasformazione salvaguardando l'edilizia più significativa tra cui le case di Luigi Cosenza che precedono il politecnico e formano un isolato unico. Si perviene ad un planivolumetrico preceduto da indagini sull'orientamento degli edifici e la velocità del vento. Vengono proposte soluzioni in cui predomina il verde.

Dopo una articolata descrizione dell'insediamento di Monterusciello dovuto, come si sa, all'attività bradisismica e all'esigenza di trasferire una consistente quota di abitanti di Pozzuoli venne scelta un'area facilmente espropriabile di oltre 2.000.000 di mq completamente avulsa dal nucleo originario di Pozzuoli con evidente disagio sociale delle persone che vi abitano. Si parlò, non a torto, di deportazione. Il resto lo ha fatto la scarsa o nulla manutenzione per cui il comune, individuando il contesto come zona di degrado, fece realizzare un piano di recupero che per varie ragioni non è stato attuato. Alla luce di quanto sinteticamente esposto, l'obiettivo della tesi è una sperimentazione metodologica. Sistema insediativo transitorio e ricostruzione.

Il progetto è articolato in tre fasi: la

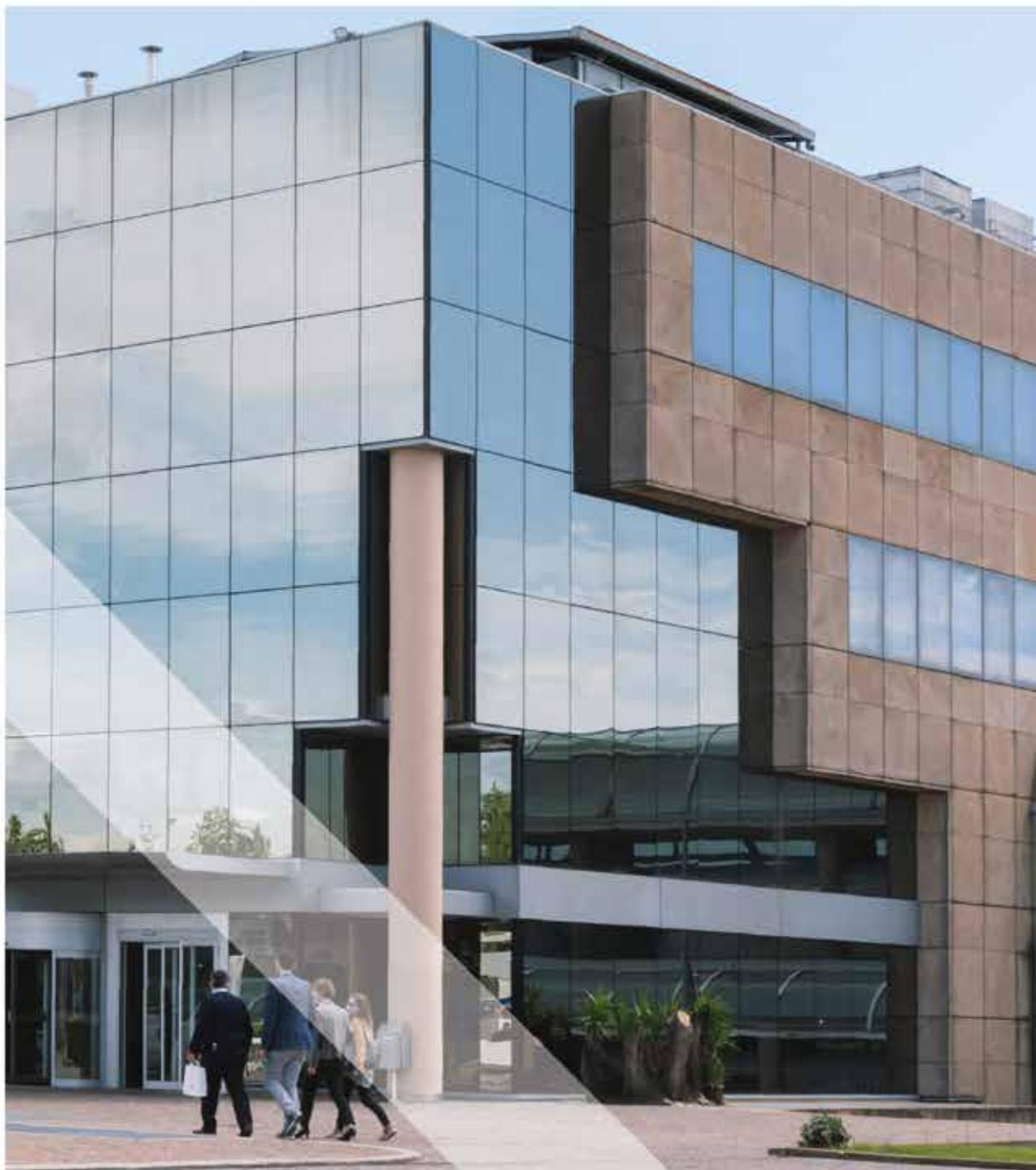
città distrutta o degradata da demolire, quella in transizione (SIT Sistema Insediativo Temporaneo), quello della città ricostruita. Ciascuna delle fasi è descritta con dovizia di particolari, schemi grafici e proposte progettuali.

E si potrebbe continuare: tanti sono gli studi e le tesi metodologiche, la cui lettura comporta un arricchimento culturale per chi opera nel settore urbanistico, utile per tutti, ma, a mio avviso, quasi indispensabile per i gio-

vani architetti e ingegneri per accrescere il loro sapere, molto spesso fondato solo su una preparazione teorica.

*a firma di*

Romano Bernasconi



## La città del gioiello

- 400 aziende
- Artigianato, gioielli, oreficeria
- Cultura e tradizione
- Tari Design School: eccellenza e formazione

  
**ilTARÌ**  
 CENTRO ORAFO

Zona Industriale Asi Sud, 81025 Marcianise CE

www.tari.it - seguici su:  