

7. Il Puc definisce le modalità del recupero urbanistico ed edilizio degli insediamenti abusivi, gli interventi obbligatori di riqualificazione e le procedure, anche coattive, per l'esecuzione degli stessi, anche mediante la formazione dei comparti edificatori di cui agli articoli 33 e 34".

L'insieme della norma tende ad introdurre un ragionamento utile ed equilibrato: la necessità ed opportunità di prevedere – utilizzando i proventi oblatori – interventi dedicati di recupero non solo edilizio ma soprattutto ambientale ed infrastrutturale per quegli insediamenti suscettibili di sanatoria la cui realizzazione ha determinato, di fatto, anche una compromissione paesaggistico-ambientale.

Il legislatore regionale sposta il procedimento della sanatoria dell'abusivismo da quello meramente edilizio (del caso per caso) a quello urbanistico-ambientale, investendo quindi la sfera della riqualificazione non solo del singolo episodio ma di interi parti urbane o del territorio.³⁸

Questa norma trova più evidente applicazione in casi di realizzazione di lottizzazioni abusive, parti di quartieri periferici, insediamenti continui, spesso privi di strade ed urbanizzazioni primarie (fognature, pubblica illuminazione, ...).³⁹

Nel caso di Sorrento, invece, l'edificazione abusiva è avvenuta soprattutto nelle frazioni e nelle aree marginali (oltre che per gli interventi di ampliamento o di modificazione soprattutto degli edifici del settore turistico-ricettivo), per abitazioni stagionali ed, in ogni caso, senza determinare la realizzazione di insediamenti compatti.

Pertanto si è ritenuto utile non tanto delimitare nuclei di insediamenti abusivi, quanto applicare le norme di recupero e riqualificazione ambientale previste dalla legge e le modalità procedurali relative alle diverse zone di piano in cui ricadono gli interventi abusivi (purché suscettibili di sanatoria), anche in relazione alle zone territoriali del PUT.

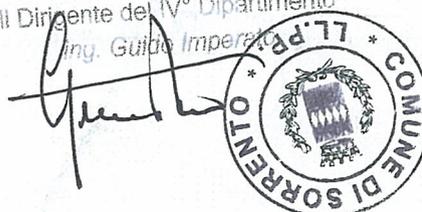
Nell'Appendice B – Individuazione degli insediamenti abusivi, cui si rinvia, questo ragionamento è ampiamente sviluppato, anche sulla base della schedatura effettuata in rapporto alle unità censuarie, mentre nelle Norme tecniche d'attuazione sono previste le prescrizioni e direttive necessarie.

Nell'elaborato grafico A.8 – Individuazione degli insediamenti abusivi – sono stati evidenziati, in relazione alle cartografie ufficiali disponibili (1976 e 1998), gli edifici per i quali sono state presentate domande di condono in riferimento alle tre legislazioni in materia.

³⁸ Un primo studio in tal senso fu realizzato nel 1999 per il Comune di Bacoli (Na) dal prof. Guido Riano.

³⁹ P.es. nei comuni a nord di Napoli, nell'area aversana, nel giuglianese, ecc.

Il Dirigente del IV° Dipartimento
Ing. Guido Imperatore



IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
M. Di Carlo

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dovrebbe essere inserita)
Comune di Sorrento
Uff. Segreteria Generale

11. Il sistema delle attrezzature pubbliche.

Il D.I. 1444/1968, applicativo dell'art. 17 della legge 765/1967, ha introdotto l'obbligo di individuare nei Prg aree da destinare ad attrezzature pubbliche, evitando che a fronte della massiccia e fervente espansione residenziale di quegli anni non venissero garantiti ai cittadini i servizi pubblici necessari (scuole, parcheggi, verde, ...), preservandone le aree necessarie.

Oggi, quella importante ed indispensabile previsione appare superata o comunque inadeguata, poiché:

- la decadenza dei vincoli per pubblica utilità, gravanti sulle aree destinate ad attrezzature pubbliche, dopo soli cinque anni, ha comportato un'effettiva difficoltà alla loro realizzazione, con contenziosi a volte lunghissimi sulla destinazione urbanistica delle aree;
- il criterio di misurare la qualità delle attrezzature in termini di quantità di superficie del lotto, non corrisponde agli obiettivi di una nuova concezione di valutazione in termini di servizio offerto e diventa spesso difficoltosa applicarla nelle operazioni di recupero;
- il ricorrente interesse anche da parte di soggetti privati per la gestione dei servizi pubblici, anche per la carenza sia di finanziamenti che di personale adeguato nella Pubblica Amministrazione, non trova facile riscontro nel sistema pubblicistico previsto dal D.I. 1444/1968 per le attrezzature.

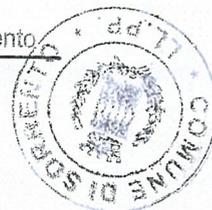
Il PUT ha elevato, inoltre, la quantità minima di aree da destinare nei Prg ad attrezzature pubbliche (da 18,00 mq per abitante previsti dal D. I. a ben 27,00 mq/ab oltre ad ulteriori 15 mq ogni 20 mq di superficie utile lorda per attività turistico-ricettive), nell'obiettivo di aumentare l'interesse pubblico negli interventi, ma creando così problemi sia per gli elevati costi, sia per l'attuazione per la ricordata decadenza dei vincoli e sia perché si sottraggono delicate e preziose aree agricole (spesso agrumeti e vigneti) in un territorio così delicato come la penisola sorrentina.

Questo Piano, pur nell'ambito dell'obbligo derivato dall'applicazione del citato D. I. con le quantità elevate dal PUT, tuttavia ha perseguito i seguenti obiettivi:

- a) il dimensionamento complessivo è stato rapportato alla effettiva necessità e realizzabilità degli interventi, ricercando un ragionevole equilibrio tra la necessità di elevare la qualità e la diffusione degli spazi pubblici e la opportunità di contenere l'uso del territorio, in relazione:
 - alla fragilità del sistema ambientale (necessità di tutela, problemi di difesa del suolo o dell'assetto idrogeologico, difesa delle aree agricole di pregio,...);

Il Dirigente del IV° Dipartimento

Ing. Guido M. J. ...



IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
Mario Mariposa

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Cristina Inserra)



- alla concreta possibilità di finanziamento delle opere, anche con la partecipazione di privati in regime di convenzione (project financing, leasing, concessioni,...) soprattutto in relazione agli affidamenti in gestione;
 - alla elevata qualità dei luoghi e degli edifici pubblici, che andranno progettati e realizzati sotto il duplice aspetto del valore di bene collettivo (immagine della comunità) e dell'economia della manutenzione;
- b) per le aree destinate o da destinare ad istruzione dell'obbligo (asili nido, scuole materne, scuole medie inferiori), è stato verificato:
- una distribuzione ottimale rispetto alla fruizione ed alla distanza pedonale, ricercando, per quanto possibile, localizzazioni in funzione dei pesi insediativi e della popolazione scolastica per fasce di età;
 - il ricorso a tipologie edilizie finalizzate ad una ottimale offerta dei servizi scolastici, anche per attività formative non strettamente dipendenti, nel rispetto degli standard fissati da norme e decreti nazionali;
 - il dimensionamento delle aree in relazione agli standard tipologici e normativi delle superfici utili, in relazione alla popolazione scolastica esistente e programmata (trend e fasce di popolazione in età scolastica), ricercando per quanto possibile l'accorpamento e l'uso anche in comunione di servizi;
- c) per le attrezzature di interesse comune, sono state principalmente individuate funzioni e attività di servizio, soprattutto nella promozione di attività amministrative, culturali e sociali capaci di elevare la qualità della vita ed il rapporto tra governo pubblico e cittadino, in relazione a:
- decentramento dei servizi, anche domiciliare;
 - informatizzazione del sistema offerto;
 - facoltà di accesso per fasce orarie multiple;
 - integrazione delle funzioni;
- d) per le aree destinate a verde pubblico, è stata valutata la possibilità di localizzare gli interventi rispetto ai seguenti criteri contestuali:
- realizzazione di un sistema di giardini e spazi per il gioco e lo sport, possibilmente connesso anche a piste ciclabili e/o percorsi pedonali teso alla realizzazione di corridoi ecologici e distribuito in funzione dei pesi insediativi;
 - utilizzo del verde pubblico per la creazione, insieme alle piazze, di un sistema di centralità urbana, inteso come luoghi collettivi di incontro e benessere e di forte qualità di rappresentazione della comunità;
- e) le aree destinate a parcheggio, anche nell'ambito di specifici piani urbani, sono state distribuite in modo da favorire una politica di disincentivazione dell'uso dell'auto privata e di realizzazione di vaste aree pedonali servite prevalentemente dal trasporto pubblico e favorendo la creazione di parcheggi privati di pertinenza, nel rispetto del sistema geologico e idrogeologico del sottosuolo.

IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
Marta Cambora

IL SEGRETARIO GENERALE
(Donna Maria Ineserra)



Dirigente del IV° Dipartimento
di Imperato

Nell'ambito di tali principi per il dimensionamento delle attrezzature pubbliche è stata assunta la soglia di 16.500 ab come risulta dal Censimento della popolazione ISTAT del 2001, articolato nelle quattro categorie prevalenti (istruzione, interesse comune, verde attrezzato e parcheggi) previste dal D. I. 1444/1968, con una maggiore previsione per le aree di parcheggio di attestazione interscambio, fondamentali per il peso veicolare che subisce Sorrento per il suo afflusso turistico.

Per quanto attiene alle superfici per attrezzature derivanti dalle superfici utili lorde di residenze stagionali o attrezzature ricettive esistenti di cui tal medesimo art. 11 del PUT, sulla base dei dati della Tarsu (tassa sui rifiuti solidi urbani) forniti dal Comune è stato possibile censire la superficie lorda, destinata ad attrezzature turistico-ricettive e case stagionali per un totale di 298.530,00 mq, arrotondato a 300.000,00 mq, così suddivise:

- | | |
|-----------------------------------|---------------|
| • complessi ricettivi-alberghieri | 265.196,00 mq |
| • case stagionali | 27.784,00 mq |
| • case vacanze – campeggi , ecc. | 5.550,00 mq |

Per queste attività, che comportano un notevole incremento dei flussi turistici e di presenze di popolazione non stabile, è stata prevista una quota incrementale di attrezzature pari a 15 mq ogni 20 mq di superfici turistico-ricettive esistenti.

Nelle Tabelle allegate alle Norme tecniche di attuazione sono riportati per ciascuna delle quattro categorie il fabbisogno, le superfici delle attrezzature esistenti e ritenute idonee, le superfici delle nuove previsioni, con l'indicazione di ciascuna attrezzatura in relazione alla numerazione riportata nella tavola P3 di Piano.

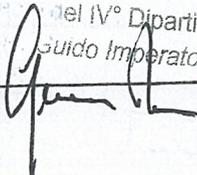
Il Puc introduce, con maggiore definizione, gli effetti della sentenza della Corte Costituzionale 20.05.1999 n. 179 in merito alla scadenza dei vincoli preordinati all'esproprio per attrezzature pubbliche.

In particolare, la sentenza, al punto 5 dei "considerato in diritto" ammette la possibilità, purché prevista nello strumento di pianificazione, di prevedere la realizzazione di attrezzature ed infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico a cura di soggetti privati, purché nell'ambito di convenzioni che stabiliscano l'interesse pubblico.

Infatti la sentenza sancisce:

"Inoltre è da precisare esplicitamente che sono al di fuori dello schema ablatorio-espropriativo con le connesse garanzie costituzionali (e quindi non necessariamente con l'alternativa di indennizzo o di durata predefinita) i vincoli che importano una destinazione (anche di contenuto specifico) realizzabile ad iniziativa privata o

del IV° Dipartimento
Guido Imperato



IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
Maddalena

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott.ssa Elena Inserra)

Comune di Sorrento - Uff. Segreteria

In particolare quest'ultima, avvalendosi di uno Studio di Fattibilità (SdF) co-finanziato dal Cipe e curato da una equipe interdisciplinare⁴¹, ha approvato una proposta complessiva di miglioramento e razionalizzazione della mobilità nella penisola sorrentino-amalfitana, che ha costituito il riferimento fondamentale per le scelte di questo Piano.

In via generale, lo Studio punta alla creazione di un sistema integrato, a gestore unico, dell'interconnessione ferro-mare-terra, attraverso:

- il potenziamento e la riqualificazione delle rete ferroviaria metropolitana fornita dalla Circumvesuviana;
- il potenziamento della linea del metrò del mare;
- una rete di porti turistici integrati;
- il miglioramento della viabilità principale di supporto;
- la creazione di sistemi di trasporto pubblico di breve raggio e connessi ai punti di interscambio (funivie, scale mobili, mini-metrò, ...);
- un sistema di parcheggi di attestazione e di relazione.

In particolare, per quanto attiene al trasporto su ferro, la trasformazione della ferrovia Circumvesuviana in sistema di trasporto "metropolitano" con frequenza non superiore a 10 - 11 minuti e conseguentemente della potenzialità, realizzabile con il raddoppio dei soli tratti allo scoperto sulla tratta Castellammare di Stabia — Sorrento, consentirà l'effettuazione di servizi diretti su Napoli con raccolta e distribuzione in penisola, nonché di servizi di tipo metropolitano da Castellammare di Stabia (o Pompei) a Sorrento; il tutto con l'adeguamento ed il potenziamento del materiale rotabile, la realizzazione di condizioni di piena sicurezza, il rafforzamento diffuso ed adeguato di tutte le connessioni con la costiera e le altre mete turistiche.

L'aumentata potenzialità di circolazione determinata dal raddoppio della tratta Meta — Sorrento e del potenziamento di alcune stazioni, consentirà di programmare treni con cadenza di 20 o addirittura inferiore nelle ore di punta (fino a 10 — 11 minuti) senza ricadute negative sulla regolarità: il numero dei treni effettuati tra Sorrento e Napoli potrebbe passare dagli attuali 80 fino a 110 ovviamente riprogettando i dispositivi di traffico sulla tratta Torre Annunziata-Napoli che non dovrebbe presentare particolari problemi.

Lo SdF, per far fronte all'esigenza di liberare dal traffico e pedonalizzare i centri dei Comuni di Meta, Piano di Sorrento e S. Agnello, propone, inoltre, l'adeguamento a carattere locale del sistema stradale della Penisola Sorrentina per evitare i più

⁴¹ Lo Studio di fattibilità (Sdf) è stato realizzato con il coordinamento dell'ing. Fabio Ciuffini e del prof. ing. Marino De Luca ed approvato dal Consiglio Provinciale nel 2003.

Il Dirigente del IV° Dipartimento
Ing. Guido Imperatore



IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
Marta Accampora

IL SEGRETARIO GENERALE
Dott. S. Elena Inserra



vistosi fenomeni di congestione e commistione tra traffici di diversa destinazione, attraverso il completamento e l'adeguamento della viabilità parallela a Corso Italia, secondo la direttrice di Via dei Platani.

Peraltro, via dei Platani costituisce un segmento importante di qualsiasi ipotesi di alternativa a Corso Italia e su di essa lo SdF ha impernato le sue proposte progettuali.

In tal senso lo SdF configura due possibili ipotesi.

Questa variante ha fatto propria la seconda ipotesi, più ridotta, costituita da una soluzione che si impernia sempre su via dei Platani, ma che si caratterizza per un diverso peso degli interventi per il suo allacciamento ad est per cui si propone:

- un intervento di duplicazione della SS. 145, nel tratto Cave - Chiesa di Meta, da realizzare il più possibile a ridosso della sede esistente;
- un eventuale collegamento tra questo intervento e Via dei Platani;
- una azione di riammagliamento dell'insieme di trasversali tra Via dei Platani e Corso Italia;
- un intervento per l'accesso a Sorrento con una galleria, per il superamento del crinale di Montechiaro, non diversamente da quanto accade per la ferrovia su di un tracciato sub-parallelo; questa ipotesi comporterebbe il vantaggio di risolvere il problema dell'attraversamento di Meta, comporterebbe la separazione dei traffici diretti sulla riviera Amalfitana e garantirebbe la trasformazione della sede della SS. 145 da arteria di massimo traffico in strada panoramica di penetrazione su Meta e sui parcheggi previsti nelle cave con i connessi collegamenti meccanizzati.

In particolare, in tutte le alternative, si prevede comunque di superare in galleria l'ultimo tratto verso Sorrento della percorrenza denominata "dei tre cimiteri" come unica soluzione praticabile per collegare efficacemente la Conca Sorrentina con il parcheggio di interscambio di S.Lucia.

Il comune di Sorrento è attraversato in parte dalla linea della circumvesuviana che vi si attesta su corso Italia, nei pressi di piazza Tasso, ovvero in un luogo centrale all'interno del più fitto tessuto urbano, tralasciando tuttavia la parte rimanente che si estende lungo lo stesso asse in direzione dell'estremità della penisola. L'estensione del bacino di utenza viene ampliata attraverso il servizio minibus, svolto dalla società stessa e dal Comune, che assicura anche la connessione tra stazione circumvesuviana e porto di Marina piccola.

La notevole affluenza di turisti, peraltro registrabile in tutti i mesi dell'anno sia pure con i consueti picchi della stagione estiva, comporta fenomeni di congestione sia sulla rete viaria, dove transita un consistente numero di autobus turistici, in

IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
M. Di Giacomo

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dalla Sezione Inserita)

Il Dirigente del IV° Dipartimento
Ing. Giulio Imperato

aggiunta a camion di rifornimento, autovetture private ed autobus per il trasporto pubblico locale; sia in prossimità dello scalo marittimo, dove si concentrano i passeggeri di più vettori con provenienza o destinazione diversa. Tra le cause rilevate di disagio sono da enumerare certamente la carenza di parcheggi ma anche il sotto-dimensionamento dell'offerta di collegamenti pubblici e collettivi rispetto all'entità della domanda. In particolare, la caratteristica conformazione fisica del territorio sorrentino con una costa alta, e a picco sul mare ed una costa bassa a prevalente destinazione turistica, richiede collegamenti sia verticali che orizzontali in termini sia di trasporto pubblico sia di connessioni funzionali.

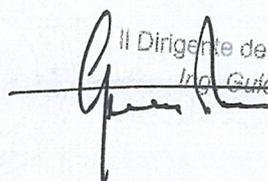
A questo proposito, è stato rilevato che gli usi presenti nella costa bassa, prevalentemente orientati alla balneazione, potrebbero efficacemente essere collegati tra loro attraverso la realizzazione di una passeggiata pedonale, in senso orizzontale, da relazionare alla costa alta mediante la riattivazione di ascensori esistenti o la realizzazione di nuovi, in senso verticale.

Alla stessa stregua, si pone fortemente in evidenza la mancanza di connessione infrastrutturale tra la rete su ferro e lo scalo marittimo, malgrado le diverse ipotesi formulate nel tempo anche da soggetti privati, ma mai realizzate. Nella logica di potenziare le modalità di trasporto sostitutive, la realizzazione di tali connessioni si configura come la prima azione da attuare per arginare i problemi di traffico e di congestione generati dall'affluenza contemporanea e continua di flussi con origine diversa.

Le osservazioni sopra riportate completano il quadro di un difficile accesso che dà ragione delle complesse situazioni di mobilità che si registrano in vari archi e nodi della rete, pressoché in ogni periodo dell'anno.

Ed infatti:

- l'accessibilità per ferrovia risulta penalizzata dalle notevoli distanze, sicuramente non superabili pedonalmente, tantomeno per chi abbia bagagli ed è infatti oggi risolta solo attraverso taxi ed autobus che devono circolare in modo promiscuo all'interno di una circolazione convulsa e segnata dalla presenza di tortuosi sensi unici, tanto più durante il periodo turistico e nelle fasi di pedonalizzazione di Corso Italia;
- l'accessibilità via strada, che a suo tempo fu pensata come risolta dall'infrastruttura di viale degli Aranci, è oggi fortemente degradata dallo stato di congestione più volte ricordato e, soprattutto, dall'irrisolto nodo urbano in corrispondenza dell'innesto di Corso Italia sulla città aggravato dalla mancanza di una efficace connessione tra Via degli Aranci e Via dei Platani.
- va poi segnalata la mancanza di parcheggi in generale e in particolare di almeno un grande parcheggio di interscambio che consenta di arrestare la circolazione


Il Dirigente del IV° Dipartimento
Ing. Guido Imperato

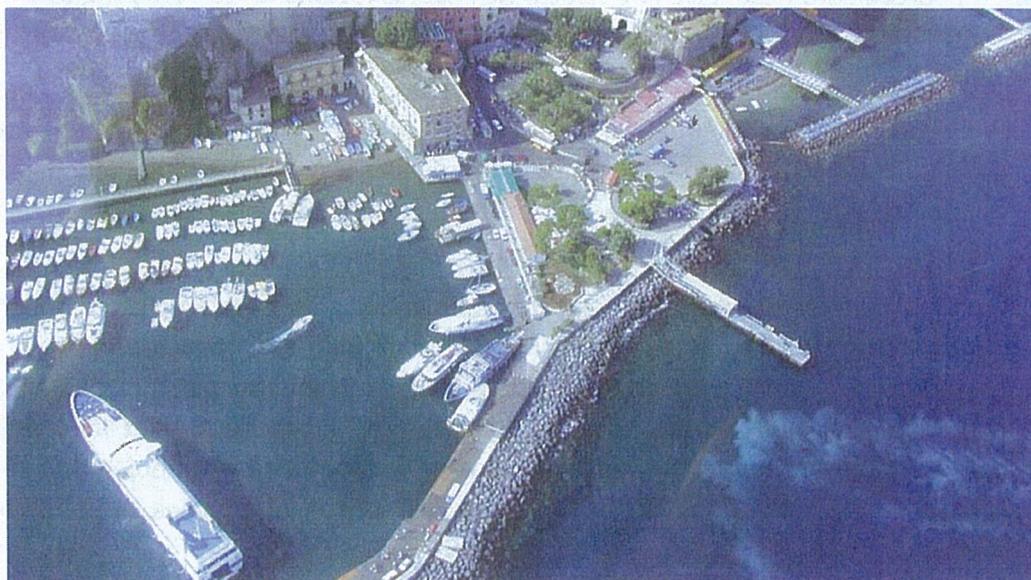
IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
Natale Licampora

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. ssa Elena Inserra)



ai bordi della città e di consentire il trasbordo su mezzi collettivi su gomma o su altre più innovative modalità, in direzione del centro storico e delle attività che si svolgono al suo interno;

- per finire, va ricordata la difficile connessione con la sommità delle alture che dominano Sorrento su cui si trova S. Agata e l'eliporto. Ciò fa sì che un auspicabile servizio elicotteristico verso Sorrento perda di efficacia in ragione della complessità del collegamento stradale.



Sorrento, Porto e Marina Piccola

E' evidente che in queste condizioni così particolari l'accesso a Sorrento da e verso l'esterno, sia via terra che mare, risulta particolarmente complesso. L'importanza dei valori in gioco, di converso, è tale da spingere verso soluzioni che lo facilitino attraverso l'uso di mezzi elettromeccanici di varia portata che consentano di superare dislivelli e distanze eccessivamente lunghe e determinino una successione di ambiti percorribili pedonalmente senza fatica fisica al centro dei quali si collocano eventuali fermate dei suddetti mezzi.

Pertanto il Piano prevede la realizzazione, nel comune di Sorrento, di un sistema urbano di connessioni meccanizzate tra il parcheggio nella zona di S. Lucia (adeguatamente potenziato come parcheggio di interscambio di primo livello direttamente collegato con via dei Platani) la Stazione terminale della Circumvesuviana, il parcheggio Correale (centro città) e la Marina Piccola, con la ulteriore realizzazione di un collegamento pedonale verso la Marina Grande.

Dal parcheggio di S. Lucia, inoltre, si prevede un collegamento a fune con la zona di S. Agata in corrispondenza dell'eliporto.

Giuseppe...



IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
Maddalena Campora

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dot. ... Inserita)