



COMUNE DI SPARANISE
PROVINCIA DI CASERTA

COPIA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N° 164 DEL 28/12/2018

OGGETTO: APPROVAZIONE PRELIMINARE DI P.U.C. (PIANO URBANISTICO COMUNALE).

L'anno duemiladiciotto questo giorno ventotto del mese di dicembre alle ore 19,00 ed in prosieguo, nella sala delle adunanze della Sede Comunale, convocata dal Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.

Presiede il Dr. Salvatore Martiello, nella sua qualità di Sindaco/Presidente e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti signori:

COGNOME E NOME	CARICA RICOPERTA	PRESENTI	ASSENTI
MARTIELLO SALVATORE	SINDACO	SI	
DI MAIO GAETANO	ASSESSORE	SI	
MARTIELLO MARIAGRAZIA	ASSESSORE		SI
TRABUCCO ANNA	ASSESSORE		SI
FORMATO ANDREA	ASSESSORE	SI	
	TOTALE	3	2

Partecipa il Segretario Comunale Dr.ssa Daniela Rocco incaricata alla redazione del presente verbale.

IL PRESIDENTE

Constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la riunione ed invita i presenti alla trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

OGGETTO: APPROVAZIONE PRELIMINARE DI P.U.C. (PIANO URBANISTICO COMUNALE).

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO

- che il Comune di Sparanise è dotato di Piano Regolatore Generale definitivamente approvato con D.P.G.R. 357 del 03/06/2003;

DATO ATTO

- che la Giunta Comunale di Sparanise, con Determina n° 413 del 13/04/2007, aveva conferito all'Arch. Angelo De Sano con studio a Caserta, libero professionista, l'incarico per la redazione del Piano Urbanistico Comunale "PUC" e del Regolamento Urbanistico Edilizio Comunale (RUEC);

CONSIDERATO

- che successivamente la Regione Campania ha emanato il Regolamento di Attuazione per il Governo del Territorio n.5 del 04.08.2011, pubblicato sul BURC n.53 del 08.08.2011;
- che, ai sensi dell'art. 2, comma 4 del Regolamento, l'Amministrazione comunale predispone contestualmente il preliminare di piano, composto da indicazioni strutturali del Piano e da un documento strategico, e il Rapporto Preliminare per la Valutazione Ambientale del Piano, sulla base dei quali, ai sensi dell'art. 3, comma 1 del Regolamento, successivamente si procederà alla redazione del Piano;
- che, ai sensi dell'art. 7, comma 1 del Regolamento, "l'amministrazione procedente garantisce la partecipazione e la pubblicità nei processi di pianificazione attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti pubblici e privati nel procedimento dei piani o di loro varianti, in attuazione delle disposizioni della legge n. 241/90 e dell'articolo 5 della legge regionale 16/2004";
- che, ai sensi dell'art. 7, comma 2, "Prima dell'adozione del piano sono previste consultazioni, al fine della condivisione del preliminare di piano";

DATO ATTO

- che con nota acquisita al prot. com. n. 5990 del 06/04/2017 sono stati trasmessi all'UTC gli elaborati tecnici costituenti il Piano Preliminare del PUC, con presa d'atto giusta delibera di G. M. 94 del 05/06/2017 come di seguito elencati:
 - Tav. 1 - Relazione illustrativa preliminare (assetto del territorio, documento strategico, obiettivi e scelte di pianificazione);
 - Tav. 2 - Inquadramento Generale 1/25.000;
 - Tav. 3 - Stralcio P.T.C.P.;
 - Tav. 4 - Vincoli 1/10000;
 - Tav. 5 - Scelte di Pianificazione (zonizzazione Preliminare) 1/5000;
 - Tav. - Rapporto Ambientale Preliminare;

RITENUTO necessario avviare sulla base del Piano Preliminare:

- la fase di consultazione di tutti i soggetti pubblici e privati interessati alla formazione del PUC, ai sensi dell'art.7 comma 2 del Regolamento;
- la fase di consultazione dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) ai sensi dell'art.2, comma 4 del Regolamento;

CHE in data 18/12/2018 con verbale n° 2 sono state verbalizzate le richieste pervenute;

VISTE la L. 17.08.1942 n.1150 e succ. mod. ed int., la L.R. n.14/82 e succ. mod. ed int., la L.R. n. 16/2004 e s.m.i., il Regolamento di Attuazione per il Governo del Territorio n. 5 del 04.08.2011 e s. m. i. ;

VISTO il parere favorevole di regolarità tecnica espresso ai sensi dell'art.49 comma 1 del D. Lgs. 267/2000 sulla presente;

Con votazione unanime dei presenti, espressa palesemente per alzata di mano;

DELIBERA

- la narrativa che precede è parte integrante del presente deliberato;
- di APPROVARE il Piano Preliminare del PUC in funzione del rapporto ambientale, redatto dal tecnico incaricato, ai sensi dell'art.2 comma 4 del Regolamento di Attuazione per il Governo del Territorio n. 5 del 04.08.2011, e composti dai seguenti elaborati:
 - Tav. 1 - Relazione illustrativa preliminare (assetto del territorio, documento strategico, obiettivi e scelte di pianificazione);
 - Tav. 2 - Inquadramento Generale 1/25.000;
 - Tav. 3 - Stralcio P.T.C.P.;
 - Tav.4 - Vincoli 1/10000;
 - Tav. 5 - Scelte di Pianificazione (zonizzazione Preliminare) 1/5000;
 - Tav. - Rapporto Ambientale Preliminare;
- di DARE MANDATO
 - al Responsabile del Procedimento per tutti gli adempimenti necessari per il prosieguo dell'iter formativo a decorrere dalla esecutività della presente deliberazione.

PARERI EX ART. 49 D.LGS. 267/2000

Ai sensi del D. Lgs. 267/2000 - art.49 sulla proposta deliberazione i sottoscritti esprimono il parere Di cui al seguente prospetto:

IL RESPONSABILE DELSERVIZIO INTERESSATO

Per quanto concerne la regolarità tecnica esprime parere **FAVOREVOLE**.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

CF.T. (Arch. Antonio Cerullo)

FIRMATI ALL'ORIGINALE

F.to **IL PRESIDENTE**
(Dott. Salvatore Martiello)

F.to **IL SEGRETARIO COMUNALE**
(Dr.ssa Daniela Rocco)

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

03 GEN. 2019 Si attesta che copia della presente deliberazione viene affissa all'Albo Pretorio del Comune il
e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi (Art. 124 D. Lgs. 267/2000).

Sparanise li 03 GEN. 2019

IL MESSO COMUNALE

Messa Comunale
Palomba Francesca

Il sottoscritto Segretario Comunale

ATTESTA

Che la presente deliberazione e' stata comunicata in elenco, contestualmente all'affissione all'Albo Pretorio, ai Capigruppo Consiliari (Art. 125 D. Lgs. 267/2000).

Sparanise Li 03 GEN. 2019

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to (Dr.ssa Daniela Rocco)

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Il sottoscritto Segretario Comunale

CERTIFICA

[X] - E' stata dichiarata immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4 , del D. Lgs. 267/2000.

[] - Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il _____, per decorrenza dei termini (10 giorni dalla pubblicazione) ai sensi dell'art. 134, comma 3 del D. Lgs. 18.8.2000 n°267.

Sparanise, li 03 GEN. 2019

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to (Dr.ssa Daniela Rocco)

PER COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

Sparanise li 03 GEN. 2019

IL SEGRETARIO COMUNALE
(Dr.ssa Daniela Rocco)



Comune di Sparanise

(Prov. CE)

PIANO URBANISTICO COMUNALE

L.R. n. 16/2004 e s.m.i. - Regolamento n. 5/ 2011
(Preliminare)

Il Sindaco

Il Resp. Uff. Tecn.

TAV. 1	Relazione (Assetto del territorio, documento strategico, obiettivi e scelte di pianificazione)
	Data: Marzo 2017
Progettista: arch. A. De Sano	Collab./ Resp. Editing: arch. A. MARCONE

Indice:

-	PREMESSA.....	03
-	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	04
-	1) II QUADRO CONOSCITIVO.....	09
-	1.1) LO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI.....	09
-	1.2) L'USO ED ASSETTO STORICO DEL TERRITORIO.....	10
-	1.3) LE CONDIZIONI GEOLOGICHE, IDRAULICHE, NATURALISTICHE ED AMBIENTALI DEL TERRITORIO (Stato dell'Ambiente).....	11
-	1.4) LA RETE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI, INCLUSE QUELLE PREVISTE DAGLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATI E DEI SERVIZI PER LA MOBILITA' DI MAGGIORE RILEVANZA.....	13
-	1.5) GLI ASSETTI FISICI, FUNZIONALI E PRODUTTIVI DEL TERRITORIO.....	16
-	1.6) LA RICOGNIZIONE DEL PATRIMONIO DISMESSO, SOTTOUTILIZZATO E/O DEGRADATO E L'ELENCO DEI BENI PUBBLICI.....	24
-	1.7) LA CARTA UNICA DEL TERRITORIO /Vincoli, Tutele, Vulnerabilità).....	24
-	2) IL DOCUMENTO STRATEGICO.....	29
-	2.1) INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI DA PORRE A BASE DEL P.U.C. (Reg.to n.° 05/2011, art.02, comma 04).....	29
-	2.2) LA TRASFORMABILITA' AMBIENTALE Ed INSEDIATIVA DEL TERRITORIO COMUNALE.....	33
-	2.3) GLI OBIETTIVI QUANTITATIVI E QUALITATIVI DELLE DOTAZIONI TERRITORIALI.....	41
-	2.4) LE RELAZIONI DI COERENZA DEGLI OBIETTIVI GENERALI CHE SI INTENDONO PERSEGUIRE CON I CONTENUTI DEL P.T.R. E DEL P.T.C.P.....	50
-	3) DISPOSIZIONI STRUTTURALI E DISPOSIZIONI PROGRAMMATICHE.....	58
-	3.1) IL QUADRO DELLE REGOLE E SCELTE DI PIANIFICAZIONE.....	64

**PIANO URBANISTICO COMUNALE (P.U.C.)
COMUNE DI SPARANISE (CE)**

**RELAZIONE
al Progetto Preliminare di P.U.C.**

PREMESSA

Il comune di Sparanise (prov. CE), ai sensi del Regolamento n.° 05/2011 e del P.T.C.P. reso vigente con pubblicazione sul B.U.R.C. n.° 41/02.07.2012, è obbligato alla formazione del P.U.C. unitamente al R.U.E.C.

Il P.U.C., quale strumento di disciplina urbanistica ed edilizia, che regola lo sviluppo edilizio dell'intero territorio Comunale, viene redatto ai sensi della Legge Regionale n.° 16/2004 e s.m.i., del Regolamento n.° 05/2011 ed in coerenza alle strategie individuate dal P.T.C.P. della provincia di Caserta.

Attualmente il Comune è disciplinato dal “Piano Regolatore Generale”.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Legge Regionale del 17.12.2004, n.° 16 – Norme sul governo del Territorio

La Legge Regionale n.° 16 del 17 Dicembre 2004, all'art. 3 disciplina i processi di pianificazione in base ai quali la pianificazione, provinciale e comunale, si attua mediante:

- a. disposizioni strutturali, con validità a tempo indeterminato, tese ad individuare le linee fondamentali della trasformazione a lungo termine del territorio, in considerazione dei valori naturali, ambientali e storico-culturali, dell'esigenza di difesa del suolo, dei rischi derivanti da calamità naturali, dell'articolazione delle reti infrastrutturali e dei sistemi di mobilità;
- b. disposizioni programmatiche, tese a definire gli interventi di trasformazione fisica e funzionale del territorio in archi temporali limitati, correlati alla programmazione finanziaria dei bilanci annuali e pluriennali delle amministrazioni interessate.

La componente strutturale dei Piani approfondisce i temi del preliminare di piano, integrato dai risultati delle consultazioni con i portatori di interesse e le amministrazioni competenti, e definisce il quadro strutturale delle “invarianti” del territorio, in relazione all'integrità fisica, ambientale ed all'identità culturale dello stesso. La componente strutturale dei piani non contiene previsioni che producono effetti sul regime giuridico dei suoli e, pertanto, è efficace a tempo indeterminato. Infatti le disposizioni strutturali sono tese ad individuare le linee fondamentali della trasformazione a lungo termine del territorio, in considerazione dei valori naturali, ambientali e storico-culturali, dell'esigenza di difesa del suolo, dei rischi derivanti da calamità naturali, dell'articolazione delle reti infrastrutturali e dei sistemi di mobilità.

Le disposizioni programmatiche/operative sono tese a definire gli interventi di trasformazione fisica e funzionale del territorio in archi temporali limitati, correlati anche alla programmazione finanziaria dei bilanci annuali e pluriennali dell'amministrazione.

Le disposizioni programmatiche/operative, infatti, in relazione agli obiettivi di sviluppo, recepiscono il dimensionamento del piano, la disciplina delle aree individuate con l'indicazione di: destinazioni d'uso, indici fondiari e territoriali,

parametri edilizi, standard urbanistici, residenziali ed ambientali, attrezzature e servizi, nonché gli atti di programmazione degli interventi da attuare nell'arco dei successivi tre anni.

In conformità a tali disposizioni, il Piano Urbanistico Comunale di Sparanise applicherà i criteri di pianificazione dettati dalla L.R. n.° 16/04, fondata su di un organico rapporto fra il piano e la sua attuazione, articolata nelle diverse forme strutturali ed operative.

Il P.U.C., quindi, si relaziona con la strumentazione urbanistica sovraordinata (P.T.R. e P.T.C.P.), ed è rivolto a coordinare i diversi strumenti di pianificazione e programmazione operativa (*Regolamento Urbanistico, Atti di Programmazione degli Interventi, Piani di Settore, Piani Urbanistici Attuativi*) in una logica di pianificazione concertativa rivolta all'integrazione fra i diversi livelli pianificatori e programmatori.

Pertanto, l'organizzazione del territorio deve avere come obiettivo lo sviluppo socio-economico, in coerenza con i modelli di sostenibilità e concertazione.

La L.R. n.° 16/04, all'art. 2, precisa gli obiettivi della pianificazione urbanistica e territoriale. Essi sono:

- a. promozione dell'uso razionale e dello sviluppo ordinato del territorio urbano ed extraurbano mediante il minimo consumo di suolo;
- b. salvaguardia della sicurezza degli insediamenti umani dai fattori di rischio idrogeologico, sismico e vulcanico;
- c. tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio attraverso la valorizzazione delle risorse paesistico-ambientali e storico-culturali, la conservazione degli ecosistemi, la riqualificazione dei tessuti insediativi esistenti ed il recupero dei siti compromessi;
- d. miglioramento della salubrità e della vivibilità dei centri abitati;
- e. potenziamento dello sviluppo economico regionale e locale;
- f. tutela e sviluppo del paesaggio agricolo e delle attività produttive connesse;
- g. tutela e sviluppo del paesaggio mare-terra e delle attività produttive e turistiche connesse.

La legge, inoltre, stabilisce la necessità di cooperazione tra i vari soggetti pianificatori e la necessità di garantire nei processi di pianificazione, la pubblicità e la partecipazione dei cittadini “*anche in forma associata, in ordine ai contenuti della pianificazione*”.

Il Piano Urbanistico Comunale è lo strumento urbanistico generale del Comune e disciplina le trasformazioni urbanistiche ed edilizie, la tutela ed uso delle risorse agricole, ambientali e culturali, dell'intero territorio comunale.

In generale il P.U.C.:

- individua gli obiettivi da perseguire nel governo del territorio comunale e gli indirizzi per l'attuazione degli stessi;
- definisce le esigenze di salvaguardia delle risorse naturali, ambientali, paesaggistiche e storico-culturali, in coerenza con il P.T.C.P.;
- determina i fabbisogni insediativi in coerenza con il P.T.C.P. e le priorità delle opere di urbanizzazione;
- suddivide il territorio comunale in zone omogenee individuando le zone non suscettibili di trasformazione;
- indica le trasformazioni fisiche e funzionali ammissibili, garantendo la tutela e la valorizzazione dei centri storici e lo sviluppo sostenibile del territorio comunale;
- promuove la qualità dell'edilizia pubblica e privata, promuovendo i concorsi di progettazione;
- disciplina i sistemi di mobilità di beni e persone;
- tutela e valorizza il paesaggio agrario attraverso la classificazione dei terreni agricoli anche vietando l'utilizzazione a fini edilizi delle aree particolarmente produttive;
- assicura la piena compatibilità delle previsioni in esso contenute con l'assetto geologico e geomorfologico del territorio comunale così come risultante da apposite indagini preliminari di settore;
- individua e perimetra gli insediamenti abusivi, al fine di realizzare le adeguate urbanizzazioni ed un razionale inserimento nel territorio urbano, attraverso i necessari piani di recupero.

Il Regolamento Urbanistico-Edilizio Comunale specifica le modalità esecutive e la tipologia delle trasformazioni, disciplina l'attività edilizia, definisce i criteri per la quantificazione dei parametri edilizi ed urbanistici, disciplina gli oneri concessori, specifica le norme in materia energetico-ambientale.

Regolamento di Attuazione per il Governo del Territorio n.° 05 del 04 Agosto 2011

Il Regolamento Regionale, n.° 05 del 04 Agosto 2011, all'art. 3 disciplina il Procedimento di formazione e pubblicazione dei piani urbanistici e di settore:

- 1. Il piano, redatto sulla base del preliminare di cui al comma 4 dell'articolo 2, è adottato dalla Giunta dell'amministrazione procedente, salvo diversa previsione dello statuto. L'amministrazione procedente accerta, prima dell'adozione del piano, la conformità alle leggi e regolamenti ed agli eventuali strumenti urbanistici e territoriali sovraordinati e di settore. Dall'adozione scattano le norme di salvaguardia previste dall'art. 10 della Legge Regionale n. 16/2004.*
- 2. Il piano è pubblicato contestualmente nel bollettino ufficiale della regione Campania (B.U.R.C.) e sul sito web dell'amministrazione procedente ed è depositato presso l'ufficio competente e la segreteria dell'amministrazione procedente ed è pubblicato all'albo dell'ente.*
- 3. La Giunta dell'amministrazione procedente entro novanta giorni dalla pubblicazione del piano, per i comuni al di sotto dei quindicimila abitanti, entro controventi giorni per quelli al di sopra di detta soglia, a pena di decadenza, valuta e recepisce le osservazioni al piano di cui all'articolo 7 del presente regolamento.*
- 4. Il piano integrato con le osservazioni ed il rapporto ambientale è trasmesso alle amministrazioni competenti per l'acquisizione dei pareri, nulla osta, autorizzazioni ed ogni altro atto endoprocedimentale obbligatorio. Per il piano urbanistico comunale (P.U.C.) e le relative varianti per i piani di settore a livello comunale e relative varianti, l'amministrazione provinciale, al fine di coordinare l'attività pianificatoria nel proprio territorio di competenza, dichiara, entro sessanta giorni dalla trasmissione del piano completo di tutti gli elaborati, la coerenza alle strategie a scala sovracomunale individuate dall'amministrazione provinciale anche in riferimento al proprio piano territoriale di coordinamento provinciale (P.T.C.P.) vigente. Per il P.T.C.P. e relative varianti e per i piani di settore a livello provinciale e relative varianti, la Regione, entro sessanta giorni dalla trasmissione del piano completo di tutti gli elaborati, dichiara la coerenza alle strategie a scala sovra provinciale individuate dall'amministrazione regionale ed alla propria programmazione socioeconomica, anche in riferimento al piano territoriale regionale (P.T.R.).*

5. *Il piano adottato, acquisiti i pareri obbligatori ed il parere di cui al comma 7 dell'articolo 2, è trasmesso al competente organo consiliare che lo approva, tenendo conto di eventuali osservazioni accoglibili, comprese quelle dell'amministrazione provinciale e regionale e dei pareri e degli atti di cui al comma 4, o lo restituisce alla Giunta per la rielaborazione, nel termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento degli atti al Consiglio comunale a pena di decadenza del piano adottato.*
6. *Il piano approvato è pubblicato contestualmente nel B.U.R.C. e sul sito web dell'amministrazione procedente.*
7. *Il piano è efficace dal giorno successivo alla sua pubblicazione nel B.U.R.C.*

**ATTUAZIONE DELL'ART. 3 DELLA L.R. n.° 16/2004
PIANO STRUTTURALE E PIANO PROGRAMMATICO.**

1. *Tutti i piani disciplinati dalla legge regionale n.° 16/2004 si compongono del piano strutturale, a tempo indeterminato, e del piano programmatico, a termine, come previsto dall'articolo 3 della legge regionale n.° 16/2004.*

IL QUADRO CONOSCITIVO

1.1) LO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI.

- P.R.G.

Il vigente P.R.G. del comune di Sparanise fu redatto nell'anno 2000 ai sensi degli art. 7 e 11 della L.U.N. n.° 1150/42 , della L.n.° 765/67 e della L.R. n.° 14/82.

STATO DI FATTO DELLA DOTAZIONE DI ATTREZZATURE COLLETTIVE DI CUI AL D.I. N° 1444 / 02.04.1968

La dotazione di attrezzature collettive e pubblici servizi presenti nel comune di Sparanise, rapportata all'entità della popolazione insediata, risulta ancora notevolmente carente, nonostante alcune opere pubbliche recentemente realizzate.

Va inoltre precisato che alcune attrezzature collettive, come il parcheggio di interscambio e l'istituto di istruzione superiore, benché costituiscano una dotazione della città, non possono essere considerate attrezzature collettive di quartiere, a servizio delle residenze e commisurate ai residenti, e cioè “*attrezzature collettive*” di cui all'art. 3 del D.I. n.° 1444/02.04.1968

Pertanto la dotazione effettiva attuale delle attrezzature urbane rimane ancora quella riscontrata nell'anno 2.000, data del precedente P.R.G.

- Verde Pubblico Attrezzato	mq. 15.400
- Attrezzature Scolastiche	mq. 12.486
- Parcheggi Pubblici	mq. 700
- Attrezzature d'Interesse Comune	mq. 3.360
<u>STANDARD GLOBALE ATTUALE:</u>	≈ 4,5 mq./ab

1.2) L'USO ED ASSETTO STORICO DEL TERRITORIO.

Anche se la zona in cui sorge l'attuale aggregato urbano è stata popolata fin da epoca Sannitica e Romana, il vero e proprio centro abitato di Sparanise ha origine solo nel XII secolo come Casale di Calvi; per secoli il suo sviluppo demografico è stato frenato dall'impaludamento del territorio, per cui esso è diventato un comune autonomo soltanto nel 1870. Recuperato dagli interventi di bonifica protrattisi fino alla metà del secolo scorso, il suo territorio è stato interessato successivamente da una costante evoluzione produttiva nel settore agricolo, a cui recentemente si è associato un periodo di sviluppo industriale, attualmente in fase di ripresa dopo un periodo di crisi.

L'edificio di maggior rilievo, sotto il profilo storico, è la chiesa parrocchiale di S. Vitaliano, di epoca rinascimentale, che presenta una pianta basilicale ed è sormontata da un'alta cupola. A partire dal tessuto originario del centro storico, attestato sulla strada provinciale, in posizione leggermente elevata, il suo centro abitato si è sviluppato prima proseguendo il tracciato di questa verso Calvi e delle diramazioni verso Francolise, a mezza costa, poi disordinatamente a macchia d'olio, verso la collina e fino al tracciato della ferrovia che oggi tampona gli sviluppi a sud.

Al di là della strada ferrata recentemente è sorto un quartiere di edilizia economica e popolare, che ha affiancato un'area industriale ed è contigua all'area cimiteriale.

L'insediamento ASI, che ha un'estensione pari alla metà dell'intero centro abitato, è ubicato a sud est ad un chilometro e mezzo dal baricentro cittadino, ma ormai a poche centinaia di metri dai più recenti sviluppi urbani residenziali. Il collegamento è affidato essenzialmente, se non esclusivamente, alla Via Appia. L'armatura della viabilità urbana è irregolare e carente e risente di uno sviluppo urbanistico disorganico.

Al di là della Via Appia, nella pianura a sud, si segnalano soltanto due masserie ed alcune case sparse. Sostanzialmente la popolazione è concentrata nel centro urbano. Questo, peraltro, è privo di luoghi propriamente urbani in cui si possa svolgere una vivace vita collettiva, a parte lo storico slargo antistante il Municipio e la Chiesa. Complessivamente gli insediamenti abitativi e produttivi, le grandi infrastrutture e le relative fasce di pertinenza occupano una superficie territoriale di quasi 480 ha, cioè circa il 25% del territorio comunale.

1.3) LE CONDIZIONI GEOLOGICHE, IDRAULICHE, NATURALISTICHE ED AMBIENTALI DEL TERRITORIO (*Stato dell’Ambiente*).

Dalla “Carta della Zonizzazione in prospettiva sismica” allegata alla “Indagine Geologica” per la redazione del P.R.G. del Comune di Sparanise, eseguita ai sensi della L.R. 9/83 dallo Studio Geovetere ed adottata con delibera di Commissario ad acta per il Piano Regolatore n.° 1 del 03/01/86 e dalle successive indagini di aggiornamento si rileva che gran parte del territorio meridionale di Sparanise è classificato “Zona con caratteristiche geotecniche medio-scarse, ma altresì di debole incremento sismico locale” (Zona A) e “Zona a ridotte caratteristiche geotecniche a scarso incremento sismico locale” (Zona B1).

Una vasta area centrale a cavallo della Via Appia risulta “Zona di medie caratteristiche geotecniche e discreto incremento sismico locale” (Zona C e D); mentre tutta la fascia di territorio a cavallo della linea ferroviaria Napoli-Roma e comprendente anche l’intero attuale centro abitato risulta di “buone caratteristiche geotecniche e medio incremento sismico locale” (Zona B2).

A nord ovest tale zona è delimitata da una fascia di territorio che segue l’andamento morfologico pedemontano (Zona E), in cui si segnalano probabili difficoltà in caso di utilizzo edificatorio con rischio di “effetto catino”, trovandosi a valle di rilievi i cui detriti, in caso di distacco, possono investire questi spazi: trattasi evidentemente di zone in cui può colliquarsi con una certa abbondanza anche acqua di ruscellamento proveniente dalle zone ancora più elevate (Zona G), queste ultime definite peraltro “morfologicamente difficoltose”.

Essa, inoltre, è incisa da “Zone fagliate” (Zona F) in cui risultano notevolmente amplificati gli effetti sismici.

Vengono segnalate n.° 5 “frane” in atto o potenziali, circoscritte e localizzate comunque in aree non oggetto di espansione urbana; soltanto una di esse lambisce una modesta zona di espansione del centro abitato, per cui va prevista una norma di attuazione del Piano che prevede ulteriori indagini preventivamente all’edificazione.

In definitiva, praticamente, tutto il territorio di Sparanise, fino ai rilievi montuosi siti a nord, si presenta idoneo all’uso edificatorio per fabbricati di mole ed altezze ordinarie, anche se con diverse prescrizioni relative al tipo e al dimensionamento delle fondazioni e delle strutture in elevazione.

Di particolare interesse, ai fini della redazione del nuovo strumento urbanistico è la zona B2 in cui è ubicato l’attuale centro abitato, la zona B2 a nord est e le zone C e D di territorio

compreso tra la Via Appia e la strada ferrata, zona in cui ricadono le aree dell'agglomerato ASI.

Dalla cartografia idrogeologica allegata alle citate indagini risulta che la falda idrica si trova sempre ad una profondità superiore ai 10 mt dal piano di campagna; essa, quindi, non influisce in misura essenziale sul comportamento sismico delle aree.

La carta idrogeologica evidenzia un marcato asse di drenaggio con andamento preferenziale NW - SE ubicato nell'area orientale del territorio comunale.

Il bacino idrico va considerato come parte dell'enorme bacino delimitato dalle propaggini dell'Appennino centro-meridionale e interessante tutta la pianura campana, la cui circolazione idrica defluisce verso il mare.

La falda di base è alimentata principalmente dai complessi carbonatici orientali e anche dalla struttura del Roccamonfina; tale alimentazione è favorita dall'assenza di diaframmi impermeabili intermedi. Gli apporti idrici supplementari sono poi dovuti alle acque zenitali di infiltrazione.

- 1.4) LA RETE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI, INCLUSE QUELLE PREVISTE DAGLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATI E DEI SERVIZI PER LA MOBILITÀ DI MAGGIORE RILEVANZA.

CARATTERISTICHE FISICHE DEL TERRITORIO COMUNALE

Il territorio comunale di Sparanise, come già detto nel precedente capitolo, si trova praticamente al centro del territorio provinciale casertano, sulle propaggini preappenniniche che risalgono verso il massiccio del Roccamonfina a nord ovest ed il massiccio del Monte Maggiore a nord est e prospetta sull'ampia pianura del Basso Volturno a sud.

Esso confina con il territorio comunale di Calvi Risorta a nord e ad est, con quello di Pignataro Maggiore per un breve tratto a sud, con quello di Francolise lungo tutto il confine ovest.

La sua estensione è pari 1873 ha.

Tale territorio è ortograficamente articolato in tre fasce:

- la più ampia, pianeggiante, sita a sud, si trova ad una quota media di circa 10 mt s.l.m. e arriva fino a 40 mt s.l.m., con pendenza lieve pari all'incirca allo 0.6%;
- la seconda, pedecollinare, è compresa tra i 40 e i 100 mt s.l.m.; su di essa si trova il centro abitato alla quota media di 65 mt s.l.m.; in questa parte la pendenza media del suolo è pari mediamente al 2,5%;
- la terza, propriamente collinare, sita a nord del centro abitato, è mediamente compresa tra i 200 e i 255 mt s.l.m., con terreni la cui pendenza oscilla tra il 28% ed il 30%, caratterizzata dalle colline del Monte Calabrese, del Monte Briccelle, del Monte Pezza e del Monte Marzio.

Il corso d'acqua più importante è il Rio dei Lanzi che, peraltro solo per un breve tratto a sud, investe direttamente il territorio comunale di Sparanise, segnando il confine rispetto al territorio comunale di Pignataro, mentre quasi tutta la rimanente parte del suo corso ricade in questo ultimo comune.

Identificazione del Paesaggio Locale ai fini della Valutazione Ambientale

Il territorio in oggetto è parte integrante del quadro paesaggistico pedecollinare che delimita a nord, nord-est ed in parte a nord-ovest, la estesa piana dei Mazzoni, in cui scorre lento e tortuoso il Volturno fino al Tirreno (*foce di Castelvolturmo*), nel punto terminale settentrionale della Pineta costiera estesa fino al Lago Patria.

La Piana suddetta, nei territori di Grazzanise e S. Maria la Fossa, si identifica come “zona umida” di rilevanti caratteristiche ambientali e Sito di Importanza Comunitaria.

Il territorio di Sparanise però è sostanzialmente marginale a questo ambito di pregio ambientale.

Il Sistema delle Comunicazioni con gli altri comuni della provincia, il capoluogo ed i territori extra-regionali

In questo paragrafo si fa ovviamente riferimento, esclusivamente, allo stato di fatto.

Il territorio comunale di Sparanise è attraversato dalla SS 7 Via Appia che, provenendo da Capua prosegue in direzione nord ovest aggirando il gruppo vulcanico del Roccamonfina sul Versante sud, verso Sessa Aurunca e Minturno, dove si ricongiunge alla SS Domiziana, dorsale costiera delle comunicazioni da Napoli a Roma via Formia.

La via Appia, scendendo poi da Capua in direzione sud est costituisce il principale sostegno dell'armatura urbana della Conurbazione Casertana fino a Maddaloni: la recente apertura al traffico della Variante ANAS, tangenziale nord alla suddetta conurbazione, alleggerisce questo tratto della via Appia almeno dal traffico passante, lasciandole soltanto la funzione di strada urbana e commerciale.

Il collegamento diretto di Sparanise alla Via Appia, pertanto, costituisce un primo elemento estremamente significativo del suo rapporto con il territorio, sia alla scala sub-provinciale e provinciale, che alla scala regionale.

Allo “Spartimento” di Capua, intanto, la Via Appia si disgiunge dalla SS 6 Casilina che da qui prosegue in direzione nord - nord ovest passando a valle di Calvi Risorta, Riardo e Vairano Patenora, e da Vairano Scalo continua verso Cassino e, dunque verso Roma, aggirando sulla destra il Roccamonfina, dopo essersi disgiunta a sua volta dalla SS 85 Venafrana che punta, invece, verso Venafrò – Isernia e costituisce il principale canale di viabilità su gomma che collega l'Alto Casertano al Molisano.

Sparanise è direttamente collegata anche alla Casilina, mediante la strada provinciale proveniente da Mondragone, che dopo aver intersecata la Via Appia e dopo esser passata per lo stesso centro abitato di Sparanise, uscitone a nord, ridiscende appunto ad incrociare la SS 6.

La direttrice Napoli-Caserta-Roma via Caianello-Cassino è fortemente irrobustita dall'autostrada A2, con caselli a Capua e Caianello e dalla linea ferroviaria Napoli-Roma via Cassino, con stazione proprio all'inizio del centro abitato di Sparanise.

Tramite il breve raccordo della SS 608 il comune di Sparanise è ben collegato anche all'importante centro di Teano, distante meno di otto chilometri.

1.5) GLI ASSETTI FISICI, FUNZIONALI E PRODUTTIVI DEL TERRITORIO.

ANDAMENTO DEMOGRAFICO

La serie storica dell'andamento demografico degli ultimi cinquanta anni è la seguente:

Anno	Popolazione/Numero Abitanti
1951	5.180
1961	5.815
1971	6.287
1981	6.873
1991	7.210
2001	7.269
2012	7486

La popolazione attualmente residente (al 21 Nov 2006) è pari a 7.393 abitanti.

Essa risulta insediata su di un territorio comunale di 1.873 ha, alla densità di 3.947 ab/ha, pari a 394,7/395 ab/kmq, leggermente superiore alla media provinciale di circa 323 ab/kmq, ma di gran lunga inferiore a quella della Conurbazione Casertana che pari a 1.131,7 ab/kmq.

Come si può facilmente riscontrare, mentre nei trent'anni che vanno dal 1951 al 1981 il tasso medio annuo di crescita della popolazione risultava intorno all'1%, nel decennio '81/'91 il suddetto tasso è calato a meno dello 0,5%, nel decennio successivo è sceso ulteriormente allo 0,08% e nell'ultima coda dei cinque anni è risalito allo 0,3%.

Tra gli altri indicatori dell'attuale composizione demografica di Sparanise vanno segnalati quelli sessuali e quelli dell'età.

Si verifica un sostanziale equilibrio tra i sessi con leggera prevalenza femminile nelle classi di età avanzata. La piramide dell'età è gonfia in corrispondenza delle classi giovanili e, più in generale in corrispondenza dell'età attiva (*popolazione tra i 15 e i 64 anni, che costituisce circa il 67,5% della popolazione totale*).

La natalità è contenuta, ma nel complesso la popolazione ha un discreto andamento naturale. Il saldo sociale, viceversa, ha un andamento molto variabile con alternanza di

valori positivi e negativi e con prevalenza di questi ultimi (*emigrazione verso comuni che prospettano qualche forma di occupazione*).

Proprio questa evidente differenza tra “andamento naturale”, che si è manifestato nel lungo periodo, ed “andamento migratorio”, che ha subito oscillazioni evidentemente indotte da cause contingenti, comporta metodologicamente la necessità di assumere come “*periodo temporale attendibilmente significativo dell’andamento demografico tipico della comunità insediata di Sparanise*” un intervallo di 16 anni, nel quale l’Influenza dei fattori di breve periodo risulta ricondotta al suo effettivo peso.

Ai fini della determinazione successiva della previsione dell’andamento demografico è opportuno considerare allora l’andamento della popolazione anno per anno negli ultimi 16 anni, periodo dal quale si può trarre il “trend neutrale”, in assenza di influenze che è lecito attendersi dall’attuazione delle principali previsioni del piano.

ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE NEGLI ANNI DAL 1991 AL 2006

ANNO	Popolazione inizio periodo	Nati	Morti	Saldo naturale	Saldo migratorio	Popolazione al 31/12	Incremento assoluto	Incremento percentuale
1991	7220	10	14	- 04	+ 15	7.231	+ 11	+ 0,00152
1992	7231	99	75	+ 24	- 30	7.225	- 06	- 0,00083
1993	7225	69	62	+ 07	- 22	7.210	- 15	- 0,00207
1994	7210	79	60	+ 19	0	7.229	+ 19	+ 0,00263
1995	7229	85	49	+ 36	+ 47	7.312	+ 83	+ 0,01148
1996	7312	81	65	+ 16	- 19	7.309	- 03	- 0,00041
1997	7309	86	71	+ 15	- 13	7.296	- 13	- 0,00177
1998	7296	83	72	+ 11	- 49	7.258	- 38	- 0,00520
1999	7258	82	68	+ 14	+ 03	7.275	+ 17	+ 0,00234
2000	7275	82	53	+ 29	- 07	7.297	+ 22	+ 0,00302
2001	7297	54	38	+ 16	- 44	7.269	- 28	- 0,00383
2002	7266	72	56	+ 16	+ 21	7.306	+ 40	+ 0,00550
2003	7303	78	70	+ 08	+ 69	7.380	+ 77	+ 0,01054
2004	7380	78	63	+ 15	+ 66	7.461	+ 84	+ 0,01138
2005	7461	83	72	+ 11	- 50	7.422	- 39	- 0,00522
2006	7422	58	68	- 10	- 34	7.378	- 44	- 0,00592

Risulta un trend medio nel periodo considerato pari allo 0,0014475 (0,14475%).

Applicando tale trend a partire dalla popolazione attuale (circa 7.400 abitanti) nel decennio che va dal 2008 al 2017, interamente compreso, l'ammontare della popolazione risulterebbe:

$$P = 7400 (1 + 0,0014475)^{10} = \underline{7.508 \text{ abitanti}}$$

STRUTTURA OCCUPAZIONALE

Attualmente la struttura occupazionale locale si presenta decisamente depressa: soltanto il 15% del numero complessivo di abitanti risulta impegnato in una stabile occupazione. I dati ufficiali al 2001 sono i seguenti:

- circa 313 addetti: nell'agricoltura;
- circa 336 addetti: nell'industria di vario tipo;
- circa 176 addetti: nei servizi;
- circa 263 addetti: nell'Amministrazione.

TOTALE 1.088 add. su di una popolazione di circa 7.250 abitanti.

L'apparato produttivo appare ormai alquanto frammentato, dopo la chiusura dei grandi stabilimenti industriali. Risultano infatti in totale 72 industrie, tra grandi e piccole, distribuite tra attività manifatturiere ed imprese di costruzioni.

Debole il sistema del settore dei servizi che a fronte di circa 120 ditte dà lavoro solo a poco più di 170 dipendenti; molte ditte sono individuali o al più familiari.

Le stesse imprese agricole sono di piccola dimensione e forniscono in media meno di tre posti di lavoro ciascuna.

L'area agricola effettivamente utilizzata attualmente è pari all'incirca a 730 Ha, cioè a circa il 39% della superficie territoriale totale.

**STIMA DELLA CONSISTENZA E DELLO STATO DI CONSERVAZIONE
DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE**

Per ottenere il numero di abitazioni ed il corrispondente numero di vani abitabili utili di cui dispone il patrimonio edilizio residenziale attuale del Comune di Sparanise, occorre integrare i dati ISTAT del Censimento anno 2001 con i dati forniti dall'Ufficio Tecnico Comunale relativi alle Concessioni Edilizie ed ai Permessi di Costruire rilasciati dal Novembre 2001 ad oggi.

I risultati che si ottengono sono i seguenti:

Anno 2001:	Abitazioni =	2.431	Stanze =	10.921	(66,6 % in proprietà)
Anno 2002:		13			
Anno 2003:		42			
Anno 2004:		34			
Anno 2005:		40			
Anno 2006:		27			
Anno 2007:		61			
<hr/>					
TOTALE	Abitazioni =	2.648	Stanze =	11.651	

Escludendo le cucine si ottiene all'attualità un numero di vani di abitazione pari a circa 9.000

Lo stato di conservazione è discreto nelle zone di completamento e recente espansione, mentre si presenta non soddisfacente in alcune parti dell'impianto edilizio più antico: circa il 10% delle costruzioni risale ad epoca antecedente il 1919, e circa il 20% complessivamente ad epoca antecedente il 1945.

Complessivamente il patrimonio edilizio in condizioni di conservazione almeno sufficienti è pari a 7.000 ~ 7.200 vani; quasi in pareggio con l'attuale popolazione di 7.400 abitanti. Una quota di circa 250 vani è ancora realizzabile nelle zone "B" di P.R.G. e si può recuperare dal risanamento di alcuni fabbricati del Centro Storico.

STATO DI FATTO DEL COMPARTO AGRICOLO

Attualmente risulta una superficie totale aziendale estesa sul 53% dell'intero territorio comunale; la Superficie Agricola Utilizzata però si riduce al 75% della prima e dunque copre meno del 40% del territorio di Sparanise.

La media delle classi di ampiezza della superficie aziendale è pari a 5,3 Ha; ma circa il 45 % delle aziende è di superficie aziendale compresa tra 2 e 20 Ha; dunque non siamo di fronte ad una estrema “polverizzazione” aziendale.

La forma di conduzione resta prevalentemente familiare: solo il 7% della superficie agricola è coltivata con manodopera salariata.

Le colture praticate sono ancora per oltre il 50% a seminativo (*cereali, foraggiere avvicendate, coltivazioni ortive*), ma è consistente la presenza di frutteti, di seminativi arborati (*anche ad olivo*) ed una crescente quota di colture protette (*sottoserra*), che rappresenta al momento la forma di produzione locale più evoluta.

Si segnala anche una modesta ma non trascurabile presenza di aziende con allevamenti bovini.

La Carta dell'Uso Agricolo del suolo di cui alla L.R. n.° 14, Tit. II°, 1.2, 4°/3°d, adottata già con preciso riferimento alla redazione del P.R.G. (*anno 2000*), individua le zone da tutelare; ed il presente P.U.C. ne tiene conto.

STATO DI FATTO DEGLI IMPIANTI PRODUTTIVI, ARTIGIANALI ED INDUSTRIALI

L'evoluzione più evidente dello stato di fatto e delle prospettive si presenta proprio nel comparto delle attività produttive non agricole, con la necessità di un aggiustamento delle previsioni che si potevano ritenere valide fino a qualche anno fa.

Nel 2000, infatti, il P.R.G. rilevava che nell'area A.S.I., estesa per Ha, ed ubicata tra la via Appia e la Ferrovia Napoli - Roma, via Formia, a partire dal confine orientale del territorio comunale di Sparanise, vi era ancora la presenza di impianti produttivi, alcuni ancora attivi, sebbene in difficoltà, altri totalmente dismessi ma recuperabili in una prospettiva di rilancio dell'attività manifatturiera e richiamava l'attività del consorzio "Sviluppo Volturno-nord" (con la *PROGEO* del gruppo *ITALINVEST*, quale azionista di riferimento, che annoverava tra i soci l'Unione Industriali, la Provincia, lo stesso consorzio A.S.I., il B.I.C., l'Unindustria Caserta-Servizi, la A.I.M., e l'A.P.I.) e che, attraverso la costituzione di uno sportello unico cercava di abbreviare i passaggi burocratici per fornire agli imprenditori intenzionati ad impegnarsi nel suddetto rilancio il necessario supporto tecnico-organizzativo. La finalità era di dare attuazione ai Contratti d'Area concernenti la collaborazione di imprenditori, sindacati ed istituzioni nella creazione di un quadro di convenienze economiche all'investimento per nuovi insediamenti produttivi, in sostituzione di quelli inattivi.

Per Decreto del Ministero del Lavoro del 31/05/1999, risultava già disponibile un finanziamento di 10,3 miliardi delle "vecchie" lire: occorreva integrare questo fondo pubblico con l'apporto dei privati.

Nonostante le ottime premesse territoriali ed infrastrutturali e la precisa vocazione dell'area industriale in oggetto e malgrado l'impegno dell'ente suddetto, l'obiettivo, dopo qualche anno, è risultato totalmente mancato.

Il P.R.G. del 2000 ad ogni buon conto, oltre ad aver perimetrata l'area A.S.I. e gli insediamenti produttivi già esistenti anche al di fuori di questa, nell'ambito delle zone "D", introduceva anche nuove zone D_{PIP} , destinate ad ospitare nuove attività artigianali, commerciali e turistiche, il cui dimensionamento risultava rapportato sia alla delocalizzazioni di attività artigianali presenti nel tessuto urbano residenziale delle zone "B", e non più compatibili con il contesto, sia ad ospitare realtà imprenditoriali facenti riferimento al Patto Territoriale "Appia Antica", nonché allo stesso consorzio "Sviluppo Volturno-nord" ma al di fuori della procedura di deindustrializzazione dell'area A.S.I.

Il grosso di questi nuovi piani D_{PIP} venivano dislocati lungo la via Appia a partire dalla zona A.S.I. (ma avanzati rispetto alla ferrovia) fino all'incrocio dell'Appia con la provinciale che

risale verso il centro abitato di Sparanise; l'area intermedia restante tra le zone industriali e la ferrovia veniva lasciata all'uso agricolo.

Il più consistente dei P.I.P. in oggetto (*lottizzazione Colorizio*) è stato recentemente confermato ed adottato in via definitiva, con destinazione per impianti artigianali/commerciali.

Frattanto nella zona A.S.I., e proprio nell'area ex Pozzi, in luogo di un impianto manifatturiero, si è insediata la centrale Termoelettrica per 800 MW della Calenia Energia S.p.A.

La suddetta centrale è stata autorizzata con Decreto n.° 55/Giugno 2004 dal Ministero delle Attività Produttive, a seguito di istruttoria della Direzione Generale per l'Energia e le Risorse Minerarie, comprendente la Conferenza dei Servizi tra Ministero - Regione Campania - Comune di Sparanise, e a seguito di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) "favorevole con prescrizioni".

All'attualità dunque si può ritenere che in una buona misura si sta attuando l'auspicato reimpiego dell'area A.S.I., anche se questo primo impianto è di un tipo non previsto e certamente, per quanto di grande rilevanza ed utilità in termini generali, non direttamente capace di innescare uno sviluppo locale indotto.

Si può confermare altresì l'impegno di operatori locali in materia di rilancio dello sviluppo economico e di sostegno dell'occupazione del comune di Sparanise (*e dei comuni circostanti*) mediante impianti destinati ad attività di dimensione e tipologia appropriata alle esigenze locali.

Per quanto concerne però le prospettive di sviluppo legate al ruolo di "nodo di scambio intermodale" che va assumendo Sparanise, anche in armonia con le previsioni del Piano Territoriale Regionale ed in particolare del Piano di Bacino delle infrastrutture di trasporto regionale, occorre prendere in considerazione la necessità di asservire una parte consistente dell'area intermedia compresa tra l'area A.S.I. ed il P.I.P. Colorizio, che il precedente P.R.G. lasciava ancora agricola. È in quest'area attigua alla linea ferroviaria, infatti, che può prevedersi l'insediamento del "Centro di Scambio Intermodale" passeggeri e merci, che costituisce la più rilevante e strategica delle previsioni della Proposta di P.U.C.

1.6) LA RICOGNIZIONE DEL PATRIMONIO DISMESSO, SOTTOUTILIZZATO E/O DEGRADATO E L'ELENCO DEI BENI PUBBLICI.

Attualmente circa il 10% del patrimonio edilizio risulta sotto-utilizzato.

1.7) LA CARTA UNICA DEL TERRITORIO (*VINCOLI, TUTELE, VULNERABILITÀ*).

- a) **Vincolo IDROGEOLOGICO**: investe circa 220 ha di territorio collinare disteso lungo l'arco della curva di livello dei 100 mt s.l.m. fino alla curva di livello dei 225 mt s.l.m., a nord, cioè al confine del territorio comunale con Francolise e Calvi Risorta.
- b) **Vincoli agli USI CIVICI**: riguarda il territorio compreso in una serie di particelle catastali tute incluse, però già nell'ambito della zona di vincolo idrogeologico.
- c) **Vincoli di cui alla L.R. n.° 08/1994** (*Norme in materia di difesa del suolo*): il territorio comunale di Sparanise rientra nel bacino idrografico dell'Agnena ed ogni modificazione del suo assetto deve risultare compatibile con le prescrizioni del relativo Piano di Bacino (*Piano Territoriale di Settore di cui all'art. 09 della L.R. n.° 08/1994*).

RICAPITOLAZIONE E CONCLUSIONI RELATIVE ALLO STATO DI FATTO.

Le conclusioni a cui pervenne lo studio propedeutico alla formazione del precedente P.R.G. sono da ritenersi sostanzialmente ancora attuali anche se a quelle vanno oggi aggiunte alcune ulteriori considerazioni.

Il comune di Sparanise, con la sua estensione territoriale di 18,73 kmq, si colloca al 57° posto dei 104 comuni della provincia; con la sua attuale popolazione di circa 7.500 abitanti al 32° posto; con la sua attuale densità demografica di circa 390 abitanti/kmq al 37° posto, cioè in posizione precedente rispetto ai comuni circostanti, Teano (149 ab/kmq), Pignataro (205 ab/kmq), Francolise (123 ab/kmq), ma comunque ben lontano dalla densità dei comuni più popolari delle zone conurbate della Provincia di Caserta, come Aversa (6.159 ab/kmq), S. Nicola La Strada (3.774 ab/kmq), S. Arpino (3.763 ab/kmq), Curti (3.682 ab/kmq), Lusciano (2.844 ab/kmq), Portico (2.577 ab/kmq), Cesa (2.420 ab/kmq), Casagiove (2.417 ab/kmq), etc.

Nell'ottica del riequilibrio dei pesi insediativi alla scala provinciale è uno dei comuni interni destinati ad assolvere la funzione di "nuovo polo periferico".

Il suo territorio disteso tra i 10 e i 225 mt s.l.m. è classificato interamente pianeggiante: esso è aperto a sud e a sud est sulla piana della Regia Agnena e rientra nel bacino idrografico del Medio - Basso Volturno che scorre a circa 10 km dal centro abitato e a poco più di 4 km dal suo confine meridionale. Tale territorio è per circa 200 Ha già urbanizzato e/o interessato da infrastrutture, per 67 Ha impegnato dall'agglomerato ASI Volturno Nord (*parte ricadente nel comune di Sparanise*); per gli altri 1.400 Ha circa resta superficie agraria, di cui circa 220 Ha di territorio agricolo collinare a monte del centro abitato soggetto a vincolo idrogeologico e per la restante parte superficie aziendale (*con superficie agricola utilizzata aziendale risulta ubicata in comuni vicini*) il resto è utilizzato o impegnato da tare.

La popolazione risiede al 92% nell'unico centro abitato e solo per il restante 08% in case sparse; la grande estensione di territorio pianeggiante ubicato a sud risulta pertanto praticamente integra e priva di insediamenti più o meno frammentari. Trattasi di un territorio orograficamente piuttosto depresso e piatto, bonificato nei secoli passati; ma dalle indagini geologico - geotecniche risulta che praticamente tutto il territorio di Sparanise non presenta particolari controindicazioni all'uso edificatorio, tranne quello, peraltro già

assoggettato a vincolo idrogeologico, della catena di colline site immediatamente a nord e nord est del centro abitato.

Il comune di Sparanise è ubicato quasi nel baricentro geografico del territorio provinciale ed è ben collegato al capoluogo, e da qui al napoletano sia dalla via Appia sia dalla Ferrovia Napoli - Caserta - Roma via Cassino che ha un'importante stazione proprio a Sparanise, sia dal tratto autostradale A1 il cui svincolo di Capua nord è a soli 07 km. Tramite le suddette vie di comunicazione è collegato a Cassino e a Roma.

Mediante la SS 6 Casilina, che si disgiunge dalla via Appia a nord di Capua e che è raggiungibile direttamente da Sparanise mediante un tronco di provinciale, il territorio comunale in oggetto è ben collegato anche a Vairano Scalo – Caianello e, dunque, sia all'Alto Casertano e sia, mediante la SS. 85 Venafrana che si origina proprio a Vairano Scalo, alla regione Molisana.

Mediante la citata provinciale, Sparanise è collegata anche al Litorale Domitio. Per la sua ubicazione strategica il territorio di Sparanise-Calvi-Pignataro fu individuato come sede dell'importante Agglomerato ASI con cui si avviò una politica di industrializzazione delle zone provinciali interne già dall'anno 1972. Nel periodo del suo massimo sviluppo il suddetto polo industriale ha dato lavoro complessivamente ad oltre 1700 addetti, contribuendo non poco al risveglio economico di Sparanise e dei comuni vicini.

L'economia di Sparanise, attualmente, si fonda su:

- agricoltura;
- attività manifatturiera e industria delle costruzioni;
- attività commerciale e di servizi alle imprese;
- pubblica amministrazione.

È consistente la disoccupazione, specie quella giovanile.

La popolazione ha una struttura demografica equilibrata ben rappresentata nelle classi di età intermedie e ciò costituisce una risorsa locale su cui far leva. Lo sviluppo del centro abitato che si è aggregato intorno al centro storico è disorganico e carente di attrezzature e servizi per la vita collettiva: gli standards sono molto al di sotto dei minimi di legge.

Il patrimonio edilizio è quantitativamente consistente, ma ancora attualmente circa il 30% di esso (*costruzioni più antiche*) si presenta carente sotto il profilo igienico-funzionale.

Recentemente, il centro abitato si è sviluppato con un quartiere residenziale di edilizia economica e popolare anche a valle della linea ferroviaria che, attualmente, costituisce una barriera separante le due parti dell'aggregato urbano.

La viabilità comunale è irregolare e carente soprattutto nei collegamenti tra le varie parti del centro abitato e con le zone di insediamento industriale. Già con il precedente P.R.G. si è puntato al risanamento di vistose carenze pregresse ed al collegamento alle prospettive di un possibile rilancio del ruolo di distretto industriale che Sparanise potrebbe tornare ad assolvere nel prossimo futuro, senza peraltro dimenticare l'importanza che un'agricoltura evoluta può ancora avere nel futuro economico della comunità insediata.

Ma all'attualità anche altre prospettive acquistano pregnanza e concretezza, nel complessivo quadro delle trasformazioni in atto e/o possibili degli assetti territoriali provinciali e regionali.

Già in premessa si è fatto cenno all'iniziativa assunta dall'A.C. di Sparanise consistente nell'avvio della realizzazione di un "centro di scambio intermodale" (*gomma/ferro*) destinato a soddisfare la già attuale domanda di un servizio di tale tipo precisamente funzionale al flusso di mobilità lungo la direttrice Vairano-Sparanise / Sessa A.-Formia. La realizzazione del nodo di interscambio suddetto è stata resa possibile dall'approvazione e finanziamento regionale del progetto esecutivo che, allo stato, prevede già la realizzazione di un parcheggio allo scoperto per n.° 700 posti auto e n.° 60 bus, oltre alle attrezzature di servizio, in area adiacente alla stazione FF.SS. di Sparanise.

Sempre nella logica di assolvere ad una fondamentale funzione di cerniera di scambio intermodale tra direttrici e vettori di trasporto, il Comune di Sparanise ha rappresentata anche, nella sede di una precisa "osservazione" al Piano Regionale dei Trasporti e al Piano Territoriale di Coordinamento, l'utilità di riattivare lo scalo merci già esistente nell'area ex-Pozzi, a servizio dell'interscambio merci da relazionare al movimento che insorgerà dal costruendo aeroporto di Grazzanise. Nella medesima "osservazione" è stata rappresentata anche l'opportunità di ripristinare la tratta Sparanise - Formia delle FF.SS., che attualmente non risulta prevista nel Piano Regionale dei Trasporti.

La proposta del comune di Sparanise acquista pregnanza nella prospettiva del prolungamento della "metropolitana regionale" da Capua fino a Sparanise, proprio in

ragione del collegamento diretto, in questo caso soprattutto a servizio della “*componente passeggeri*”, tra l’Aeroporto intercontinentale e l’Area Metropolitana Napoletana.

Per entrambe le componenti, quella merci e quella passeggeri, la connessione diretta tra l’area dell’aeroporto e quella del nodo di scambio ferroviario di Sparanise, verrebbe assicurata dal breve tronco stradale, da riclassificare ed adeguare, attualmente strada provinciale Demanio - Calvi.

Il ruolo strategico del nodo di scambio di Sparanise, nel contesto delle trasformazioni dell’assetto territoriale di una zona che viene ad acquistare eccezionale rilevanza alla scala regionale e nazionale in conseguenza della previsione della costruzione dell’Aeroporto Intercontinentale di Grazzanise, è un fattore del quale tenere conto nell’elaborazione del presente P.U.C.

2) IL DOCUMENTO STRATEGICO

2.1) INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI DA PORRE A BASE DEL P.U.C. (Reg.to n.° 05/2011, art. 02, comma 04).

Alla definizione degli obiettivi strategici posti alla base del presente P.U.C. ha concorso l'A.C. di Sparanise, con due documenti.

- I) In data 30 Novembre 2007, infatti, il C.C. ha deliberato (*con Delib. C.C. n.° 27*) l'approvazione di un documento contenente gli indirizzi per la redazione del piano urbanistico comunale, individuati sia sulla scorta di analisi preliminari, che nel corso del dibattito.
- II) In data Maggio 2013, con Delib. G.M. n.° 67 (che si allega) si richiamano i contenuti dei suddetti documenti.

In premessa si dichiara di ritenere ancora attuali, per tutto quanto concerne la problematica del riassetto urbanistico dell'esistente, le considerazioni e gli indirizzi programmatici di riferimento del vigente PRG, adottato con Delib. di Commissario ad Acta n.° 28/12.10.2000 ed approvato con Decreto della Provincia n.° 21/21.02.2003 e Decreto della Regione Campania n.° 357/03.06.2003.

Viene pertanto confermata innanzitutto la classificazione di “*Centro Storico*” conferita al nucleo urbano originario così come identificato dal precedente P.R.G., per il cui recupero è stato già redatto ed adottato il Piano specifico.

Primo obiettivo strategico individuato anche per il nuovo P.U.C. è quindi la salvaguardia e la valorizzazione del “*Centro Storico*”.

Si passa successivamente ad esaminare la problematica delle zone “*B di completamento*”, la cui riqualificazione deve essere ottenuta mediante un ampliamento e ridisegno degli isolati, e con la integrazione delle aree vincolate alla destinazione di attrezzature pubbliche, di cui la città si presenta ancora attualmente carente.

Il secondo obiettivo strategico dunque è il miglioramento della urbanizzazione secondaria nelle aree circostanti il centro abitato originario.

Per superare le difficoltà che l'amministrazione comunale incontra nel dare pratica attuazione alle previsioni degli strumenti urbanistici, consistente essenzialmente nella entità dei costi e nella complessità delle procedure di acquisizione delle aree, si auspica che il nuovo P.U.C., con speciali norme attuative, favorisca tutte le procedure di cessioni concordate e le forme di convenzionamento che tendono a garantire alla collettività l'effettiva acquisizione di aree per attrezzature collettive, contestualmente alla realizzazione degli insediamenti edilizi.

I documenti prendono atto altresì che il P.R.G. del 2000, entrato in vigore nel 2003, non aveva ritenuto di dover confermare il dimensionamento delle estese zone di espansione residenziale, zone "C", predisposte dal precedente Programma di Fabbricazione; rimaste di fatto inutilizzate, per evidente sproporzione rispetto al fabbisogno insediativo residenziale locale.

Queste zone, in una prospettiva di rilancio delle attività produttive, in gran parte sono state riclassificare come zone territoriali omogenee di tipo "D", e riservate a nuovi impianti produttivi di tipo industriale-artigianale-commerciale. Alla luce però di quanto attualmente si prospetta nell'evoluzione degli assetti economico-produttivi di un'ampia parte del territorio provinciale in cui è compreso anche il territorio comunale di Sparanise, ed in conseguenza del ruolo che questo comune va acquistando nel campo dell'intero sistema dei trasporti regionali ed interregionali, con specifico riferimento a quella parte del sistema che risulterà più strettamente funzionale al nuovo aeroporto intercontinentale di Grazzanise, le previsioni del P.R.G. si ritiene che oggi vadano aggiornate anche con riferimento ad un prevedibile insorgente fabbisogno residenziale, il cui soddisfacimento dovrebbe anche essere reperito nell'ambito di zone riservate alla edilizia residenziale convenzionata e sovvenzionata ex Lege 167 - zone P.E.E.P. (*oggi sostanzialmente coincidente con la quota dell' "housing sociale"*).

Si ritiene che la crescita dell'aggregato urbano a fini residenziali non sia affatto in contrasto con l'altro obiettivo strategico fondamentale consistente nella tutela del territorio agricolo produttivo, essendo individuato il territorio agricolo di valore rilevante in tutta la parte a sud

della via Appia, nella quale l'agricoltura evoluta, in forme colturali ed aziendali modernizzate, continua e deve continuare ad essere un fattore essenziale dell'economia locale.

Il documento passa infine a considerare l'aspetto più decisivo ed il fattore più determinante delle prospettive di sviluppo dell'economia della zona vasta nella quale è ubicato il territorio comunale di Sparanise.

Si fa riferimento infatti alla ormai prossima realizzazione, nella piana situata a breve distanza dai confini meridionali di Sparanise, del nuovo aeroporto intercontinentale di Grazzanise, destinato sia al traffico passeggeri che a quelle delle merci.

La previsione dell'istituzione di un nodo di scambio intermodale (*interporto*) funzionale all'aeroporto di Grazzanise, ed articolato in un "settore passeggeri" ed un "settore merci" va introdotta nel nuovo P.U.C., con valenza di fattore determinante sia del ridimensionamento, sia della nuova strutturazione del disegno generale di Piano e della zonizzazione urbanistica.

Esso va ubicato proprio nella parte centrale delle zone "D", in una porzione di territorio che fu già individuata negli anni '70 come zona idonea ad insediamenti industriali che avrebbero dovuto contribuire allo sviluppo economico dell'Alto Casertano, e che effettivamente per anni hanno ospitato stabilimenti di un certo rilievo, ormai dismessi, in seguito alla crisi dell'industria manifatturiera.

L'interporto suddetto, oltre ad aver una valenza intrinseca, è anche un formidabile generatore di attività indotte: in un primo tempo nel settore dell'import-export, del trasporto e delle spedizioni, e, successivamente, nel settore dei servizi e più in generale del turismo e del commercio.

I documenti programmatici richiamano infatti che la "stazione passeggeri" di Sparanise potrà assumere il ruolo di "terminale nord" della metropolitana Regionale Campana, oltre che centro di smistamento interregionale, verso il Basso Lazio ed il Molise. Ed in questo senso può inserirsi il progetto di riattivazione della tratta ferroviaria "Sparanise - Gaeta", che da un lato viene indicata dalla stesa pianificazione provinciale come direttrice fondamentale, e dall'altra riapre, già a livello subregionale ed interregionale, opportunità di sviluppo economico e sociale al Comune di Sparanise.

Un ampio parcheggio d'interscambio (*parzialmente già in corso di realizzazione in un'area vicina alla stazione delle FF.SS.*) potrebbe diventare il terminal-bus dell'aeroporto di Grazzanise. Obiettivo strategico fondamentale del P.U.C. può essere quindi l'ottimizzazione dell'inserimento del predetto interporto nel territorio comunale, con riferimento alle infrastrutture di viabilità e trasporto già esistenti e previste, intorno al quale ridisegnare la zonizzazione generale del territorio compreso tra la ferrovia FF.SS. Napoli – Roma, via Formia e la SS. n.° 7 (*via Appia*), nonché adeguare la viabilità di ricongiungimento della zona Interporto con l'aeroporto di Grazzanise.

Lo sviluppo intorno all'interporto dovrebbe configurarsi a quartieri con funzioni integrate, residenziali/direzionali/commerciali, come nuova parte compiuta di città che potrà svilupparsi a sud della ferrovia, sostanzialmente separata dunque dal Centro Storico e dalla “città consolidata” ubicata a nord.

L'indirizzo programmatico dell'Amministrazione Comunale suggerisce allora che il P.U.C. articoli il sistema insediativo complessivo in tre fasce:

- a) *la fascia a nord della ferrovia*, con l'ambiente urbano tradizionale originario e consolidato, avente sullo sfondo il paesaggio collinare;
- b) *la fascia compresa tra la via Appia e la ferrovia*, dove potranno essere localizzati i nuovi insediamenti produttivi ed infrastrutturali, integrati peraltro ai quartieri residenziali più recenti ubicati lungo le vie che si congiungono alla via Appia;
- c) *la fascia a sud della via Appia*, quella del territorio riservato all'agricoltura, che nel tempo dovrà ulteriormente svilupparsi nelle più opportune specializzazioni culturali e nell'ammodernamento degli impianti.

Le suddette indicazioni pervenute dall'Amministrazione Comunale sono state tenute ben presenti nella redazione del presente P.U.C., diventando gli “obiettivi strategici di pianificazione”, peraltro perfettamente congruenti tanto con le obiettive situazioni di fatto quanto con le prospettive evolutive anche in conformità della pianificazione regionale.

2.2) LA TRASFORMABILITÀ AMBIENTALE ED INSEDIATIVA DEL TERRITORIO COMUNALE.

L'attuale articolazione del territorio comunale di Sparanise in zone dalle caratteristiche fisiche, preesistenze e vocazioni strettamente distinte si impone con chiara evidenza alla osservazione dello stato dei luoghi e pertanto già di per sé suggerisce le fondamentali scelte di pianificazione e di disciplina dei limiti e dei caratteri delle trasformazioni ammissibili nelle varie zone.

- **L'area agricola meridionale pianeggiante**

È del tutto ovvio che la intera porzione del territorio comunale ubicata a sud della via Appia va riservata esclusivamente all'agricoltura, tenuto conto della rivalutazione che questo ramo primario delle attività economiche sta avvenendo nell'ambito di una più moderna ed avveduta concezione della pianificazione territoriale finalmente attenuta alla necessità di salvaguardare la insostituibile risorsa "suolo produttivo rurale" il cui uso, indefinitamente rinnovabile nel tempo, è condizione imprescindibile per la sopravvivenza materiale delle comunità.

È opportuno precisare che il presente PUC intende la suddetta riserva a favore dell'agricoltura come del tutto esclusiva ed incompatibile con ogni altro uso dello spazio rurale anche eventualmente giustificato/bile per finalità connesse con la creazione di impianti per la produzione di "energia pulita" e/o "rinnovabile" (campi di pannelli fotovoltaici, etc...).

Si ritiene infatti che le aree agricole di pregio, quale quella in oggetto, non debbano essere distolte in nessun caso, modo e misura dalla loro destinazione originaria e primaria, che è quella della produzione alimentare di base.

Ben più opportunamente per gli scopi della produzione di energia fotovoltaica dovranno preferibilmente essere impiegati suoli aridi, privi di suscettività produttiva, ovvero aree inquinate che, anche dopo le necessarie bonifiche, non si presentano adatte per anni o decenni, alla coltivazione di prodotti destinati alla alimentazione umana e/o al consumo animale.

Pertanto in questa sede, quando si definisce "agricola" una zona territoriale, si intende precisamente ed inequivocabilmente riservata alla coltivazione di prodotti della terra ad

uso alimentare, senza alcuna eccezione; e quando si prescrive che tale zona sia “non trasformabile”, si intende del tutto “non modificabile” nel suo assetto generale e particolare, fatte salve le trasformazioni funzionali ad eventuali variazioni colturali, la cui ammissibilità ed opportunità dovrà comunque essere attentamente valutata mediante approfonditi studi agronomici.

Nella suddetta area agricola non sono ammesse nuove costruzioni abitative, né costruzioni di depositi commerciali, bensì soltanto puntuali costruzioni di manufatti di ridotte dimensioni destinati a contenere apparecchiature di manovra degli impianti di irrigazione, e di impianti strettamente funzionali alle attività agricole.

Sono ammessi soltanto depositi (non impianti di lavorazione) dei prodotti agricoli ed eventuali ricoveri di attrezzi motomeccanici agricoli, della dimensione max di 100 mq di superficie coperta per ogni 20.000 mq di area agricola di proprietà.

Fermo restando il limite precedente, eventuali depositi consortili realizzati da una pluralità di proprietari complessivamente titolari di aree rurali di estensione superiore a 20.000 mq non potranno in ogni caso essere di dimensione superiore a mq 250,00 di superficie coperta.

La distanza tra l'uno e l'altro dei suddetti depositi non può essere inferiore a Km 2,00.

Non sono insediabili in questa zona stalle per allevamento di bovini, suini, caprini, ovini. Sono ammissibili allevamenti avicoli con impianti al coperto non superiore a 250,00 mq, a condizione che gli stessi siano dotati di impianti di depurazione dei prodotti reflui.

Nella presente zona viceversa è ammessa la realizzazione di serre per la coltivazione di speciali varietà ortofrutticole con una copertura del suolo di proprietà fino al 50%.

- **Ambiti agricoli-forestali strategici collinari e pedecollinari**

Le aree in oggetto, corrispondenti agli Ambiti di Territorio Rurale e Aperto “a più elevata naturalità” e a “preminente valore paesaggistico” individuati dal PTCP, indicate nella planimetria dell'azzonamento con apposita simbologia, sono integralmente assoggettate a regime di non trasformabilità.

- **L'ambito occupato dall'insediamento urbano consolidato**

In quest'ambito si distinguono il minuscolo nucleo originario "Centro Storico" e la estesa agglomerazione circostante d'impianto recente, prevalentemente residenziale.

Il primo, dati i caratteri di riconosciuto pregio storico-culturale-ambientale, è per definizione non trasformabile.

Non sono da ammettersi nuove costruzioni, bensì soltanto operazioni di restauro conservativo e consolidamento strutturale comunque rispettoso sia degli aspetti morfologici che degli originari schemi statici costruttivi dei fabbricati su cui si interviene.

Le ragioni della Conservazione del Centro Storico di Sparanise non sono sostenute dalla prospettiva di un ritorno economico derivante dalla "valorizzazione turistica" della riserva ambientale locale, come accade in altri comuni della provincia e della regione maggiormente dotati di preesistenze storico-artistiche: in fondo non c'è da attendersi un incremento dei flussi turistici verso Sparanise, tale da poter diventare una vera e propria voce della economia locale. In effetti la conservazione integrale del nucleo originario del centro abitato nel nostro caso risponde essenzialmente alla irrinunciabile esigenza culturale di preservare la identità civica della comunità e dell'insediamento locale. L'agglomerato di impianto recente, pur non possedendo speciali caratteristiche di pregio ambientale e urbanistico, quantomeno si caratterizza per la nostra tranquilla viabilità, a dimensione ancora umana.

I fabbricati sono in generale di fattura modesta, a due o tre piani, disposti in continuità lungo una viabilità che possiede un carattere quasi domestico.

Il densificarsi di questi ultimi tempi del traffico motorizzato sta creando già problematiche di circolazione e sosta degli autoveicoli: pertanto il presente PUC, in armonia con il Piano propone una serie di provvedimenti volti a fluidificare il traffico medesimo, a creare ulteriori spazi di sosta, a migliorare l'accessibilità di alcuni quartieri; in ogni caso non è prevista una densificazione dei pesi urbanistici, che risulterebbe del tutto incompatibile con l'ormai consolidato impianto generale.

All'interno degli isolati vi sono ancora spazi liberi che in parte vanno conservati come giardini, ed in parte vanno acquisiti per ubicarvi attrezzature collettive socializzanti delle quali l'insediamento presente è notevolmente carente.

In quest'ambito però, proprio per l'assenza di specifici valori storico-artistici da tutelare, è da ammettersi una "trasformabilità" di variegata tipologia, nel rispetto di una densità edilizia non superiore a quella attuale, e compatibile con la rete della viabilità esistente oramai consolidata e praticamente immodificabile.

In quest'ambito il PUC promuove innanzitutto operazioni di adeguamento strutturale ed impiantistico dei fabbricati che i proprietari sono intenzionati a conservare, ma anche le ristrutturazioni volte a conseguire miglioramenti funzionali ed eventuali connessi di destinazione delle costruzioni esistenti. In via del tutto generale il presente PUC non oppone il divieto neanche ad operazioni di demolizione e ricostruzione in loco, a condizione che la sostituzione edilizia proposta sia compatibile con lo specifico contesto immediatamente circostante, non comporti un incremento delle superfici nette abitative e sia finalizzata ad ottenere nuove costruzioni dai parametri edilizi, strutturali, impiantistici ed energetici conformi alle norme attualmente in vigore. Gli strumenti attuativi degli interventi saranno essenzialmente il Permesso di Costruire ed il Piano Particolareggiato Attuativo Convenzionato: il primo per interventi che riguardano fabbricati singoli, il secondo per interventi coinvolgenti una pluralità di fabbricati ed aree di pertinenza non edificate.

Poiché tra le finalità precipue del PUC vi è anche quella della realizzazione di attrezzature collettive, tenuto conto delle modestissime risorse economiche che può mettere in campo l'A.C., il presente strumento urbanistico intende favorire soprattutto operazioni di adeguamento, rinnovamento e/o sostituzione del patrimonio edilizio esistente che riguardino una pluralità di fabbricati, attraverso le quali si possono attuare significative forme di perequazione tra interessi pubblici e privati con vantaggio reciproco degli operatori e dell'amministrazione.

In questo caso, per incentivare gli operatori, si prevede una premialità per gli interventi di adeguamento/ristrutturazione/sostituzione edilizia, consistente nel consentire il cambiamento di destinazione d'uso ed un incremento delle superfici nette abitabili nella misura che va dal 10% al 20% (a seconda della dimensione dell'intervento), a condizione che vengano incluse nel comparto d'intervento, oltre le aree fondiarie degli immobili, anche almeno una delle aree che il PUC indica come Spazi Pubblici nella planimetria dell'azzonamento, in misura tale da corrispondere al minimo standard di 18 mq/ab, per ogni abitante insediato o da insediare nel comparto medesimo come da progetto, ed almeno 6 mq/ab, con riferimento agli abitanti dell'isolato nel quale è

compreso l'intervento medesimo: in questo modo si chiede all'operatore, in cambio delle suddette premialità, di dare un contributo alla urbanizzazione secondaria a servizio della comunità.

L'A.C. si impegna a sua volta a spendere nei piani triennali le somme percepite come tributi corrispettivi ai piani particolareggiati e ai Permessi di Costruire, esclusivamente per la realizzazione e/o il completamento delle opere pubbliche di sua competenza, ubicate nei medesimi comparti.

In conclusione si conferma che nell'ambito della città consolidata, poiché la maggior parte delle aree ancora libere deve restare ineditata, onde non congestionare il tessuto edilizio, e le restanti aree urbanizzabili sono da riservarsi alla realizzazione di attrezzature collettive e pubblici servizi, la capacità ricettiva complessiva resta praticamente pari a quella attuale, e che per le esigenze derivanti dallo sviluppo demografico locale, valutato in armonia con le previsioni e i limiti del PTCP riguardanti la redistribuzione dei pesi insediativi tra tutti i comuni della provincia, sarà necessario ampliare il perimetro del centro abitato attuale.

- **Gli ambiti delle aree non ancora urbanizzate comprese tra la linea ferroviaria Napoli – Roma e la via Appia**

In questi ambiti si prospetta una trasformazione radicale dell'assetto e dell'uso dello spazio territoriale, comportante una urbanizzazione per insediamenti sia abitativi che produttivi, coinvolgente aree che al momento sono sostanzialmente prive di destinazione e solo in alcune parti e scarsamente utilizzate da una agricoltura tanto residuale da equivalere in pratica all'abbandono delle aree medesime.

Ricapitolando, si richiama che, sulla base dell'attuale fase evolutiva di progetti approvati, e/o all'esame di Provincia e Regione, nonché del dimensionamento della quantità di nuova edilizia residenziale stabilito dal Piano Territoriale Provinciale per il Comune di Sparanise, il presente PUC prevede che in questi ambiti vadano realizzati:

- Centro intermodale/parcheggio interscambio/terminal bus, in connessione con la proposta di riattivazione della ferrovia Roma-Napoli via Formia, e con la realizzazione dell'aeroporto intercontinentale di Grazzanise.
- Completamento dei piani di insediamenti produttivi a destinazione commerciale/artigianale posti lungo la via Appia.

- Realizzazione di nuovi quartieri abitativi commisurati alla esigenza di circa 690÷700 nuovi alloggi, per una popolazione da insediare di circa 2.000 ÷ 2.100 abitanti, con le relative attrezzature pubbliche e la viabilità, ed una prevista estensione di circa 13÷14 ettari.

Il PUC delinea il quadro complessivo di una trasformazione da attuarsi mediante progetti speciali, e piani particolareggiati di attuazione coordinata.

Il PUC inoltre individua, a livello programmatico, la opportunità di creare un bypass alla via Appia riservato al traffico di scorrimento, declassandone l'attuale tracciato a strada locale sulla quale andranno a gravitare i nuovi pesi urbanistici di cui alle sopradette previsioni, nonché di uno speciale svincolo di raccordo con la strada comunale destinata a diventare raccordo tra il Centro intermodale di Sparanise e l'aeroporto di Grazzanise.

All'interno del quadro complessivo di pianificazione il presente PUC assicura anche le reciproche compatibilità di funzioni diverse, mediante la introduzione di adeguate fasce di rispetto in funzione della protezione dall'inquinamento atmosferico ed acustico delle aree a destinazione residenziale. Con la realizzazione di un nuovo quartiere di edilizia residenziale con case di tipologia medio piccola ben distribuite si intende dare risposta alla insorgente richiesta di edilizia abitativa per un ceto comprendente professionisti, impiegati, operai, artigiani, piccoli commercianti, nonché categorie sociali meritevoli di speciale tutela (giovani coppie, portatori di handicap, soggetti temporaneamente disoccupati) alle quali l'A.C. fornisce sostegno o mediante assegnazione di case economiche e popolari a canone ribassato, o mediante sussidi pubblici per il pagamento dei fitti. Per realizzare una equilibrata integrazione nel contesto urbano ed extraurbano del nuovo quartiere, le volumetrie e le altezze delle nuove costruzioni si terranno uguali a quelle degli insediamenti già realizzati in questi ultimi anni lungo via Medaglie d'Oro e le relative traverse. Sono da considerarsi di importanza primaria le attrezzature collettive e i pubblici servizi necessari a configurare una parte compiuta di città e non un semplice rione dormitorio di periferia. La redazione ed approvazione del Piano di Edilizia Economica e Popolare è di competenza dell'Amministrazione Comunale di Sparanise, che però delega gli operatori privati assegnatari dei lotti all'acquisizione delle aree, sia quelle edificabili, sia quelle che il progetto approvato del Piano (ed in particolare il progetto esecutivo delle urbanizzazioni primarie e secondarie) riserva a viabilità ed attrezzature collettive di quartiere.

L'assegnazione dei lotti, precedente all'acquisizione delle aree e alla loro fisica delimitazione sul campo, avviene mediante esame delle richieste pervenute entro un congruo termine in risposta ad un bando pubblico di gara, al quale ovviamente potranno partecipare con diritto di

prelazione i proprietari medesimi dei suoli interessati dal piano, qualora intendano intervenire in proprio e con mezzi propri. Oltre i proprietari dei suoli, potranno partecipare al concorso per l'assegnazione del diritto a costruire sulle aree edificabili del piano, in conformità degli indirizzi e delle prescrizioni urbanistiche stabilite, sia gli Enti istituzionalmente preposti alla realizzazione di case economiche e popolari (come l'IACP), sia le imprese di costruzione, le società immobiliari e le cooperative di abitazione che possiedano alcuni requisiti minimi stabiliti dalle norme del bando pubblico. I criteri di assegnazione terranno conto della tipologia dei richiedenti, dei titoli posseduti nello specifico settore delle costruzioni di case d'abitazione, di curriculum certificati, delle garanzie fideiussorie che sono in grado di offrire in relazione agli obblighi contrattuali previsti da una speciale convenzione fatta con il Comune di Sparanise. Il rilascio del Permesso di Costruire sarà subordinato alla prestazione del titolo di proprietà dell'area di competenza senza alcuna riserva e/o ipoteca. L'area di competenza di ciascun concessionario comprende sia l'area fondiaria relativa alla/alle costruzioni da realizzare, sia l'area delle attrezzature pubbliche a carico del concessionario medesimo: prima del rilascio dei Permessi di Costruire dovranno essere state trasferite per atto pubblico all'A.C. di Sparanise tutte le aree occorrenti alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Con opportuni stralci parziali di piano, ciascun operatore viene obbligato alla realizzazione delle opere primarie di sua competenza, commisurate all'entità del relativo intervento edificatorio sul suolo edificabile. La realizzazione completa e coordinata di tutte le infrastrutture primarie va garantite da una direzione lavori incaricata dalla medesima A.C. di Sparanise, alla quale rispondono tutte le ditte concessionarie e le relative imprese esecutrici. Onde evitare una disordinata e/o incompleta realizzazione delle infrastrutture primarie è indispensabile che gli operatori si impegnino ad osservare un calendario lavori stabilito dall'A.C. e a sottomettersi alle prescrizioni esecutive della direzione dei lavori della pubblica amministrazione. Non potrà essere rilasciata l'abitabilità a singoli fabbricati residenziali, ancorché ultimati, qualora non siano allacciati almeno alle seguenti infrastrutture primarie, completate, funzionanti e collaudate:

strade pubbliche, carrabili e pedonali; parcheggi; verde di quartiere; fognature, acquedotto, pubblica illuminazione, rete elettrica utenze, rete telefonica, rete di alimentazione del gas di città. Qualora un operatore – concessionario ritardi oltre i sei mesi la consegna delle opere di urbanizzazione primaria di sua competenza, l'A.C. riscuote la assicurazione e con la relativa somma completa d'ufficio le opere suddette; è ovvio che le assicurazioni stipulate devono essere congrue all'importo dei lavori di competenza suddetti, contabilizzati preventivamente dal progetto esecutivo delle opere pubbliche del piano particolareggiato approvato, i cui stralci sono

parte integrante e sostanziale delle convenzioni. Da quanto sopra accennato, si rileva come il presente PUC, pur riconoscendo all'operatore privato il ruolo di fattore esecutivo della trasformazione urbanistica, intende assegnare all'A.C. il compito di indirizzare e controllare in ogni sua fase il processo di realizzazione, a partire dalla progettazione del quartiere (la cui qualità urbana e la cui morfologia deve risultare conforme alle finalità ambientali ampiamente esplicitate) per finire alla completezza ed accuratezza esecutiva in particolare delle opere pubbliche, che dovranno essere eseguite in tempi definiti e certi.

Il dimensionamento del PUC

L'Amministrazione Provinciale nell'ambito delle competenze assegnategli dal PTCP, ha determinato il carico insediativo per il Comune di Sparanise; esso ammonta a 692 alloggi, periodo 2008-2018, compresa la quota di housing sociale.

2.3) GLI OBIETTIVI QUANTITATIVI E QUALITATIVI DELLE DOTAZIONI TERRITORIALI.

Si rimanda alle Tavole dello stato attuale.

COMUNE DI SPARANISE FAX:0823882277

25 Lug 2013 12:48

PG01



COMUNE DI SPARANISE

PROVINCIA DI CASERTA

COPIA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N° 67 DEL 30.05.2013

OGGETTO: PIANO URBANISTICO COMUNALE . ART.2 REGOLAMENTO 5/2011 – APPROVAZIONE REGOLAMENTO STRATEGICO RELATIVO AD INDIRIZZI GENERALI DI PIANIFICAZIONE.

L'anno duemilatredecim e questo giorno trenta del mese di maggio alle ore 13,00 ed in prosiegua, nella sala delle adunanze della Sede Comunale, convocata dal Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.

Presiede il Rag. Mariano Fausto Sorvillo, nella sua qualità di Sindaco/Presidente e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti signori:

COGNOME E NOME	CARICA RICOBERTA	PRESENTI	ASSENTI
SORVILLO MARIANO FAUSTO	SINDACO	SI	
L'ARCO GIANCARLO	ASSESSORE	SI	
DELL'OVO FRANCESCO	ASSESSORE		SI
RANUCCI PASQUALE	ASSESSORE	SI	
FERRONE UMBERTO	ASSESSORE		SI
GIRAMMA ARMANDO	ASSESSORE	SI	
MARTIELLO IVANO	ASSESSORE		SI
	TOTALE	4	3

Partecipa il Segretario Comunale **Dr.ssa Marina Rosa Coletta** incaricato alla redazione del presente verbale.

IL PRESIDENTE

Constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la riunione ed invita i presenti alla trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

OMISSIS

COMUNE DI SPARANISE FAX:0823882277

25 Lug 2013 12:49

P002

PIANO URBANISTICO COMUNALE . ART.2 REGOLAMENTO 5/2011 – APPROVAZIONE REGOLAMENTO STRATEGICO RELATIVO AD INDIRIZZI GENERALI DI PIANIFICAZIONE.

LA GIUNTA COMUNALE

PRESO ATTO:

- che il P.R.G. è stato redatto in conformità alla L.R. n.° 14/82;
- che il P.R.G. è stato approvato con Decreto della Giunta Regionale
- che il P.R.G., abbia ormai esaurito la sua attività programmatoria anche in considerazione de che ai sensi della Legge n.° 1187/19.11.68 il termine, quinquennale, di vigenza dei vincoli del P.R.G., preordinati all'esproprio per le aree destinate a standards urbanistici, è da ritenersi decaduto;
- che le Norme di Attuazione debbono trovare una esplicitazione più ampia e convergenza e congruita' con il RUEC recentemente approvato come aggiornato alle nuove normative nazionali e regionali ;

CONSIDERATO:

- che ai sensi della L.R. 16/2004 i Comuni sono tenuti a dotarsi di una nuova strumentazione urbanistica la gestione del territorio denominata P.U.C. (Piano Urbanistico Comunale);
- che tali indicazioni in relazione anche alle modalità e procedure sono state previste ed aggiornate co emanazione da parte della Regione Campania del Regolamento n° 5 di 08 Agosto 2011 attuativo della L.R. N° /2004
- che le zone di completamento e di espansione hanno necessità di un ricalibratura e verifica in relazi alle attuali esigenze urbane e collettive;
- che le aree e le reti di urbanizzazione debbono trovare un'individuazione e un'organizzazione rappor alle esigenze del territorio;
- che le aree dismesse da attività industriali devono essere recuperate e rifunzionalizzate principalm allo scopo di permettere l'insediamento di nuove attività nel campo della piccola e media impresa e/o della logist delle produzioni agricole;
- che deve essere potenziato il ruolo storico di Sparanise quale nodo di scambio intermodale come previ nel P.T.C.P. per l'accessibilità alle aree del territorio;

RITENUTO OPPORTUNO:

- che l'Amministrazione Comunale, in conformità alla citata L.R. n.° 16/04, provveda a fornirsi di una nuo ed adeguata strumentazione urbanistica generale, ovvero del Piano Urbanistico Comunale, che contempli trasformazioni urbanistiche avvenute negli ultimi anni sul territorio Comunale, e che sia d'impulso allo svilup dell'economia locale;

PRESO ATTO

- Della proposta di documento strategico di pianificazione generale con gli obiettivi programmatici elabora dai tecnici progettisti incaricati del PUC anche riassuntivo e ricomprensivo delle indicazioni di carattere genera come indicate dall'esecutivo comunale.

Ad unanimità dei voti dei presenti , palesemente resi per alzata di mano.

DELIBERA

APPROVARE la narrativa che precede quale parte integrante e sostanziale del presente atto;

COMUNE DI SPARANISE FAX:0823882277

25 Lug 2013 12:49

P003

APPROVARE la documentazione strategica finalizzata all'elaborazione del P.U.C. conformemente a quanto previsto dalla L.R. 16/2004 come integrata dal regolamento attuativo n° 5 del 8 agosto 2011 e successive integrazioni e precisazioni , al fine di formulare gli indirizzi definitivi e prioritari di carattere generale necessari ai tecnici progettisti incaricati della redazione del P.U.C. , che si depositano agli atti dell'ufficio urbanistica.

PARERI EX ART. 49 D.Lgs. 267/2000

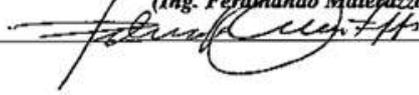
Ai sensi del D.Lgs. 267/2000 - art.49 sulla proposta deliberazione i sottoscritti esprimono il parere di cui al seguente prospetto:

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO INTERESSATO

quanto concerne la regolarità tecnica esprime parere: **FAVOREVOLE**

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

(Ing. Ferdinando Mateparzo)



INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE GENERALE

Da un esame preliminare conseguente le valutazioni degli elementi caratteristici per l'aspetto storico, urbano, geomorfologico, infrastrutturale, geo-economico del Comune di Sparanise e delle linee di sviluppo indicate dal P.T.C.P. e dagli strumenti di pianificazione di 1° livello della Regione Campania e' possibile definire alcuni elementi principali di impostazione del redigendo PUC quali :

- *Osservanza degli indirizzi di programmazione e **previsione dei citati piani sovracomunali coerenti e coesi ad una previsione generale di sviluppo possibile sia per la vivibilità che per l'aspetto socio-economico.***
- *Rapportare tali linee di sviluppo anche alle future necessità della popolazione ed alle possibilità ed occasioni di lavoro basate sull'evoluzione urbanistica degli ultimi anni e sulla scorta di considerazioni di sviluppo di carattere generale anche sovracomunale ed a livello provinciale e regionale.*

Pertanto si ritiene che gli obiettivi strategici da porre a base del Piano Urbanistico Comunale possono sintetizzarsi con i seguenti punti prioritari da analizzare e sviluppare nella redazione del progetto preliminare che troverà opportuno confronto sia per la sostenibilità economica che sociale con le forze politiche , sociali, associative , economiche ed istituzionali della cittadinanza di Sparanise:

a) Riqualficazione del centro abitato e linee generali di sviluppo socio-economico

La riqualficazione di Sparanise dovrà avere quali obiettivi strategici le seguenti priorità:

- interventi sul contesto urbano per una maggiore vivibilità del centro abitato per ridistribuire la dimensione e composizione della struttura demografica della comunità, a diminuire od evitare del tutto il fenomeno dell'emigrazione in special modo di quella giovanile;
- miglioramento dell'attrattività economico-sociale locale;
- potenziamento qualitativamente e numericamente della struttura delle attività produttive;
- ampliamento delle occasioni di occupazione a mezzo di poli attrattivi di investimento;
- complessivo innalzamento del livello di reddito.

Le attività aventi preminenti necessità di sviluppo e di supporto per la incentivazione economica–sociale, aventi maggiori possibilità e margini di sviluppo e crescita, sono in generale ed in ordine di rilevanza sul territorio:

- attività artigianali;
- il commercio all'ingrosso ed al dettaglio;
- l'agricoltura;
- piccola e media industria;
- la produzione di energia tradizionale e da fonti rinnovabili;
- i servizi terziari.

b) Tutela del centro e nucleo urbano storico e tutela del patrimonio archeologico

La tutela del Centro Storico, individuato in ambito temporale, anche quale nucleo urbano originario che ha concorso alla formazione del Comune di Sparanise.

Individuazione di zone a maggiore omogeneità e caratterizzazione storica, architettonica, culturale che attestino e testimonino la originaria identità civica e storico-culturale, intorno alla quale si può ancora riconoscere e raccogliere la collettività.

Maggiore Tutela delle preesistenze archeologiche, sia quelle esistenti che quelle ancora da individuare e valorizzare tenendo conto di aree che avevano in antichità un continuum sia verso l'antica Cales che verso l'Appia come indicato anche nel P.T.C.P. provinciale approvato.

c) Revisione , ampliamento e integrazione rete cinematica

L'ampliamento, riorganizzazione, completamento e integrazione della rete cinematica primaria e secondaria e' elemento fondamentale per la connessione fra il centro urbano attuale, quello futuro di previsione ed il recupero delle aree esterne decentrate dal centro urbano principale.

La rete cinematica è elemento principale della struttura urbana del territorio comunale pertanto dovrà tenersi conto di tale dotazione infrastrutturale per migliorare i collegamenti fra le varie zone del territorio ; tali verifiche ed interventi mirati dovranno tener conto :

- 1) della posizione ed ubicazione della linea ferroviaria;
- 2) degli interventi in previsione di specifici accordi con le Ferrovie dello Stato per interventi infrastrutturali già in corso ed altri da prevedere quali ad esempio la

soppressione dei passaggi a livello, gli allargamenti e modifiche dei ponti ferroviari e le viabilità collegate.

- 3) Verifica per la realizzazione di circonvallazioni esterne a svincolare la rete interna fatiscente e per agevolare l'accesso ai mezzi pesanti senza impegnare la viabilità del centro urbano e storico e la previsione di raccordi stradali per collegamenti con la viabilità esterna e siti di interesse provinciale e nazionale (*Vedi aeroporto di Grazzanise*).
- 4) Previsione di nuove viabilità per le zone urbanizzate ed edificate nell'ultimo decennio ed in particolare di assi viari attrezzati multifunzione di penetrazione al centro storico dalla viabilità principale esterna (vedi accessi dalla via Appia).
- 5) Possibilità di aree di parcheggio di servizio e supporto della rete cinematica principale e puntuali per la rete cinematica secondaria.

d) Riorganizzazione generale urbanistica ed infrastrutturale

L'organizzazione urbanistica ed infrastrutturale delle zone di completamento realizzatesi nel corso degli ultimi decenni, dovrà essere migliorata con interventi volti alla razionalizzazione della viabilità esistente e delle opere di urbanizzazione pubbliche mediante la conferma, ove possibile, di tutte le attrezzature collettive già previste dal P.R.G. e dove necessario in relazione all'evoluzione delle nuove edificazioni, mediante il reperimento di ulteriori aree ed attrezzature minime.

Si propone in particolare:

Per le zone di completamento esistenti a quelle da integrare, con nuove previsioni di sviluppo ed ampliamento, dovranno essere esaminate e risolte mediante:

- miglioramento della organizzazione urbanistica con una maggiore e più funzionale integrazione con la dotazione infrastrutturale esistente;
- razionalizzazione della viabilità, delle urbanizzazioni e delle opere pubbliche mediante la verifica dell'attualità di tali infrastrutture o la eventuale conferma, ove possibile, di tutte quelle già previste dal P.R.G. vigente;
- reperimento di nuove ed ulteriori aree dove necessario in relazione all'evoluzione della edificazione verificatasi negli ultimi decenni, per le attrezzature minime collettive;
- verifica della possibilità di dotare il Comune di Sparanise di infrastrutture ed impiantistica di territorio a fruibilità multipla con i comuni vicini e limitrofi anche a mezzo di consorzi ed associazioni.

Proposte prioritarie:

- Il riammaglio dei tessuti urbani sviluppatisi più frammentariamente lungo la via Naz. Appia cioè la principale strada di accesso al centro abitato e lungo le altre vie principali e secondarie del territorio comunale;
- per l'aspetto residenziale la nuova zonizzazione potrà prevedere il completamento delle zone di recente espansione, distribuite sul territorio tenendo conto dello attuale stato di edificazione e dell'attuale delimitazione urbana delle aree e dei comparti più o meno omogenei;
- in particolare sarebbe auspicabile il riammagliamento urbano dei singoli o piccoli nuclei di fabbricati ancora localizzati in zona agricola, che di fatto per tipologia, dimensione ed ubicazione sono da considerarsi un continuum del centro urbano.

e) Sviluppo residenziale di espansione

Verifica della percentuale di realizzazione delle aree residenziali di espansione, anche a completamento dei nuovi insediamenti già parzialmente edificati e dei piani e comparti di lottizzazioni già autorizzate anche nei limiti temporali imposti dalla provincia di Caserta con il nuovo P.T.P.C.

La integrazione con altre eventuali zone C di espansione andranno preferibilmente ubicate in prosieguo delle zone di completamento o in alternativa in nuove zone per la creazione di nucleo urbani autonomi e collegati alla rete cinematica esistente e di progetto ; e possibilmente ubicate all'esterno ed a corona del centro urbano già edificato

f) Aree a sviluppo per attività produttive – recupero vocazione

Rivalutazione delle caratteristiche e delle dimensioni delle zone destinate ad insediamenti produttivi anche con una maggiore redistribuzione sul territorio di nuclei medio–piccoli ma diversificandone la tipologia tra artigianale , commerciale e di servizi del terziario ; tali insediamenti e nuclei saranno preferibilmente ubicati a corona all'esterno del centro urbano edificato o in specifici casi all'interno di tale tessuto urbano per meglio raccordare ed equilibrare le zone residenziali con le attrezzature e servizi ed attività produttive.

Necessita inoltre di un aggiornamento del S.I.A.D. quale integrazione e conformità alla redigendo PUC come già indicato e consigliato dall'Amministrazione Provinciale negli incontri organizzativi.

In questo contesto e' necessario tener conto anche delle attuali zone a sviluppo produttivo, come previste dal P.R.G. vigente, con particolare riguardo ai P.I.P. già approvati od in corso eventualmente da ricalibrare in un quadro programmatico generale.

Vanno promosse tutte le forme di attività, anche quelle produttive, da inserire nella misura delle caratteristiche tecnologiche e delle tipologie appunto compatibili con l'ambiente.

Lo sviluppo socioeconomico di un comune come Sparanise non può fondarsi solo sull'agricoltura la cui attività comunque deve essere maggiormente regolamentata e sostenuta; tenuto conto che e' stata la principale fonte di reddito della cittadina e' opportuno provvedere a previsioni di normative da formularsi con il supporto ed il conforto delle forze attive con nuove e più aggiornate forme di incentivazioni quali:

- la formazione di cooperative tra piccoli proprietari;
- eventuale incrementi di indici di edificabilità per aziende a o soggetti singoli riuniti in cooperative o consorzi a servizio delle aree agricole escluse le residenze;
- previsione di maggiori infrastrutture per poli di raccolta e distribuzione di prodotti agricoli locali;
- favorire l'insediamento di iniziative agrituristiche nelle masserie storiche ancora attive e/o riattivabili nel territorio circostante;
- valorizzazione delle aree a vocazione agricola di qualità;
- previsione di interventi in sintonia con le politiche comunitarie e regionali ai fini dei finanziamenti per le attività connesse all'agricoltura.

Tutto ad evitare una eccessiva frammentazione dei fondi agricoli medio-grandi, in una frantumazione in piccoli e piccolissimi fondi.

g) Attrezzature collettive: Riqualificazione esistenti – Integrazioni e dei siti abbandonati

Obiettivo del piano è altresì migliorare ed integrare le attrezzature collettive di interesse comune, verde pubblico attrezzato e parcheggi, non solo per completare l'urbanizzazione secondaria, attualmente ancora carente, ma anche per conferire al centro abitato un adeguato livello di qualità urbana, anche a mitigare ed eliminare aspetti e situazioni di particolare degrado

A titolo di esempio e' utile e necessario affrontare in particolare alcuni problemi ambientali a forte impatto sul territorio quali a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- 1) integrazione infrastrutturale;
- 2) problematiche per il recupero e riqualificazione di “*cave abbandonate*”;
- 3) centrale elettrica CALENIA s.p.a.;
- 4) edifici industriali dismessi.

h) Problematiche Zona A.S.I.

E' da rivedere tutta la zona lungo la via Naz. Appia avente destinazione DP – per attività produttive ricadenti in area A.S.I. - Consorzio Sviluppo Industriale di Caserta.

In tale ottica si ritiene opportuno lo svincolo di tali aree dalla gestione del consorzio riequilibrandone all'interno le zone per interventi industriali di medie e grandi dimensioni con altre zone con destinazioni ad attrezzature, servizi ed impianti (*vedi parcheggi, viabilità interna ed esterna, aree a stoccaggio, impianti centralizzati di depurazione e smaltimento e di produzione di energia da fonti rinnovabili*) anche mediante appositi piani particolareggiati di comparto e P.I.P.; iniziative e strumenti finalizzati anche ad attirare nuovi investimenti di operatori economici privati e finanziamenti pubblici.

In particolare e' opportuno prevedere per la riqualificazione di tale area per gli interventi rivolti alla produzione di energia rinnovabile o bio-energia o similari nella ottica delle green economy particolari agevolazioni sia in termini di indici di zona che di oneri specifici e generali a carico degli investitori ed a favore del Comune di Sparanise.

Le precedenti considerazioni possono costituire la struttura principale del nuovo Piano; nel corso della redazione il gruppo di progettazione vaglierà quelle che meglio si adattano al territorio, e ove ritenuto opportuno le integrerà con logiche scelte che deriveranno dagli studi a farsi e da indicazioni dell'amministrazione comunale e delle rappresentanze territoriali.

2.4) LE RELAZIONI DI COERENZA DEGLI OBIETTIVI GENERALI CHE SI INTENDONO PERSEGUIRE CON I CONTENUTI DEL P.T.R. E DEL P.T.C.P.

Il Piano Territoriale Regionale della Campania si propone come un piano d'inquadramento, di indirizzo e di promozione di azioni integrate, al fine di ridurre le condizioni di incertezza, in termini di conoscenza ed interpretazione del territorio, per le azioni dei diversi operatori istituzionali e non.

Il P.T.R. è articolato in cinque Quadri Territoriali di Riferimento, utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province e le Soprintendenze, in grado di definire contemporaneamente anche gli indirizzi della pianificazione paesistica.

Ciascun "quadro territoriale di riferimento", inteso nell'insieme di tutte le parti del territorio regionale, considera specificamente una componente fondamentale della pianificazione, con riferimento alla quale isola ed evidenzia il sottoinsieme delle parti di territorio in cui questa risulta significativamente presente.

I "quadri territoriali di riferimento" sono:

1. quadro delle reti;
2. quadro degli ambienti insediativi;
3. quadro dei sistemi territoriali di sviluppo;
4. quadro dei campi territoriali complessi;
5. quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale tra i comuni minori.

Nel primo "quadro territoriale di riferimento" (*le reti*), il territorio comunale di Sparanise occupa una posizione importante soprattutto con riferimento alla rete dei trasporti.

Sparanise, infatti, si trova allo spartiacque tra la "direttrice venafrana" ed il "corridoio tirrenico", in una posizione del tutto strategica che fu già, all'inizio degli anni '70, considerata adatta alla localizzazione di un polo industriale alternativo a quelli concentrati nell'area forte della Conurbazione Casertana e baricentro di un ampio bacino di manodopera costituito dai comuni dell'area sessanta e della parte più a nord del litorale domiziano, fino alla foce del Garigliano.

Quanto al secondo quadro territoriale, il comune di Sparanise risulta compreso nell'"Ambiente insediativo" n.° 1 (*Piana Casertana*), in posizione, però sufficientemente

spostata ad est per risentire delle influenze dell'ambito insediativo n.° 8 (*Media Valle del Volturno*) e dell'ambito insediativo n.° 7 (*Sannio*).

Il P.T.R. fornisce indirizzi strategici vincolanti, dedotti dall'analisi dello stato di fatto. Per quanto riguarda precisamente la Piana Casertana (*sistema insediativo n.° 1*) si muove dalla consapevolezza della criticità attuale degli equilibri territoriali, inquanto la pressione d'uso sul sistema è già molto forte.

Le previsioni maggiori riguardano gli equilibri ecologici che sono messi a dura prova dallo sfruttamento intensivo del suolo, dalla pressione demografica e dall'inquinamento.

Va, peraltro, osservato che l'ampiezza dell'estensione territoriale del sistema insediativo n.°1, cos' come assunta nel P.T.R., un po' troppo semplicisticamente finisce con il comprendere sia l'area di stretta pertinenza della Conurbazione Casertana sia un ampio entroterra territoriale disseminato di piccoli comuni e caratterizzata da ben diversi valori dei parametri insediativi.

Il comune di Sparanise rientra nella classificazione dei sistemi a dominante rurale-manifatturiera (*C6: Pianura interna casertana*) insieme ai comuni di Bellona, Canello Arnone, Carinola, Falciano del Massico, Francolise, Grazzanise, Pastorano, Pignataro Maggiore, S. Maria la Fossa, Vitulazio.

Si richiama che, per gli S.T.S. a dominante rurale – manifatturiera inclusi nella Pianura interna Casertana (*C6*), la matrice strategica dà la massima importanza ai seguenti indirizzi strategici:

- promozione di attività produttive per lo sviluppo agricolo e per lo sviluppo delle filiere agro-industriali;
- contenimento massimo delle attività estrattive causa di rischio ambientale.

Grande importanza viene data anche a:

- miglioramento dell'interconnessione con le altre realtà e miglioramento dell'accessibilità;
- interconnessione programmatica con le iniziative delle realtà circostanti;
- difesa della biodiversità;
- valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio;
- tutela del patrimonio edilizio dal rischio sismico;
- iniziative per lo sviluppo industriale.

Si individuano ulteriori criticità da tener presenti e alle quali dare risposta in merito:

- a problematiche del recupero di aree dimesse;
- a problematiche connesse al rischio rifiuti.

Il quadro Territoriale di Riferimento n.° 4 individua i campi Territoriali Complessi. Questi sono “ambiti prioritari di intervento” interessati dalla convergenza ed intersezione di processi di infrastrutturazione funzionale ed ambientale così intensivi da rendere necessario il governo delle loro ricadute sul territorio regionale, anche in termini di raccordo tra i vari livelli di pianificazione territoriale.

I Campi Territoriali Complessi emergono dall’osservazione di elementi di conflitto e di criticità derivanti dalle intersezioni delle reti delle infrastrutture con le reti dei rischi e dei valori ecologici e paesistici.

In particolare, si evidenziano, infatti, degli interventi infrastrutturali sull’assetto del territorio, che ne rendono problematica la relativa compatibilità ambientale.

Il Quadro Territoriale Complesso che, precisamente, qui ci interessa è quello incentrato su Grazzanise, dove è prevista la realizzazione del nuovo aeroporto intercontinentale civile di Napoli.

Accanto alle potenzialità di sviluppo economico del territorio connesse alla suddetta realizzazione, tra le quali si considera anche la localizzazione di aziende produttrici sia del settore aeronautico sia del terziario avanzato, nonché lo sviluppo di attività economiche per la fornitura di servizi, si individuano alcuni aspetti critici quali la presenza di ben 12 siti inquinati (contaminati), di una azienda a rischio di incidente rilevante, nonché un certo rischio sismico e finanche vulcanico (per la ricaduta di ceneri sull’aeroporto, nel caso di fenomeni eruttivi del Vesuvio e/o dei Campi Flegrei); si ritiene non trascurabile anche il rischio alluvione.

Trattasi comunque di rischi e controindicazioni all’ubicazione dell’aeroporto civile intercontinentale nel sito di Grazzanise, che possono essere superati con una accorta progettazione. Mentre la difficoltà maggiore e più generale è di altra natura e deriva dalla spiccata vocazione agricola dell’area e dalla ufficiale dichiarazione di Sito d’Importanza Comunitaria del Basso Corso del Volturno, che sembra costituire una incompatibilità forte nei confronti della localizzazione del nuovo aeroporto.

È, infatti, da riconoscere che oggettivamente nei dintorni dell'attuale aeroporto militare, sul quale approssimativamente ma con diverso orientamento e maggiore estensione dovrà essere costruito il nuovo aeroporto civile intercontinentale, attualmente si presenta un'area territoriale ad uso agricolo di alto valore economico, paesaggistico ed ecologico che, seguendo un diverso ragionamento, potrebbe costituire il punto di partenza di un nuovo modello di sviluppo economico compatibile o addirittura fondato sulla valorizzazione della "risorsa ambiente".

Nella piana da Capua al Monte Massico sarebbe possibile rilanciare l'agricoltura di qualità e la zootecnia interfacciandole con il sistema agroindustriale e con lo sviluppo dell'agriturismo.

Il territorio comunale di Sparanise, ubicato ad oltre 20 km dal capoluogo provinciale è, peraltro, ben collegato alla Conurbazione Casertana dalla Via Appia, da una tratta della linea Napoli - Roma, via Cassino, delle FF.SS. passante per Caserta - S. Maria C.V. - Capua, ed in una certa misura dall'Autostrada A2, Caserta Nord, Caserta Sud, S. Maria C.V., Capua - Spartimento, il cui casello più vicino a Sparanise è quello di Caianello.

La Via Appia, aggirando a sud e a sud ovest il Massiccio del Roccamonfina, si ricongiunge alla Domiziana che costituisce la dorsale delle comunicazioni costiere Napoli-Roma, via Formia.

La ferrovia Napoli-Roma via Formia rafforza questa direttrice costiera lasciando ad est tutta la Piana Casertana.

La Casilina SS n.° 6 (*che si biforca dall'Appia in località Capua - Spartimento e si dirige verso nord fino a Virano per proseguire verso nord ovest verso Cassino, disgiungendosi dalla SS 85 che da Virano punta in Denaro*), non attraversa direttamente il territorio comunale di Sparanise; ma da Sparanise è agevole ricongiungersi ad essa percorrendo, in uscita dal centro abitato verso nord, la importante strada provinciale Mondragone-Sparanise passante per Pignataro e Calvi.

Pertanto, Sparanise si trova allo spartiacque tra la "direttrice Venafrana" ed il "corridoio tirrenico", in una posizione del tutto strategica per le comunicazioni.

Questo ruolo di cerniera di confluenza e smistamento risulterebbe esaltato dal ripristino della tratta ferroviaria Sparanise - Carinola - Cellole che un tempo congiungeva la linea FF.SS. Napoli - Roma, via Formia, con la linea FF.SS. Napoli - Roma, via Cassino.

L'attuale utilità del suddetto collegamento è stata già rappresentata dall'A. C. di Sparanise con la presentazione di una speciale osservazione al Piano Territoriale Regionale che in

tema di trasporti ha acquisito il precedente Piano dei Trasporti Regionali, nel quale tale collegamento non risultava previsto.

I flussi di scambio lungo il corridoio tirrenico sono già attualmente tanto intensi da giustificare la realizzazione di un parcheggio di interscambio per auto e bus che, provenienti da Formia, Minturno, Cellule e Sessa Aurunca approdano a Sparanise, donde per i passeggeri ivi sbarcati è possibile proseguire sia verso Vairano che verso Capua - Caserta utilizzando la ferrovia Napoli - Roma, via Cassino. Ma il ruolo strategico che il nodo di scambio di Sparanise assumerà nella futura rete dei trasporti regionali sarà di ben altra rilevanza quando sarà stato realizzato l'aeroporto Intercontinentale di Grazzanise.

Per quanto concerne il trasporto merci Sparanise, inoltre, potrebbe essere centro di scambio intermodale per il trasbordo merci da ferro su gomma per il definitivo avioimbraco ancora una volta delle merci provenienti via ferrovia dal Venafrano e dalla zona Formia Gaeta, mentre è presumibile che dal centro intermodale Maddaloni - Marcianise provengano direttamente su gomma fino all'aeroporto le merci provenienti dai bacini produttivi meridionali. Peraltro, il Comune di Sparanise, dispone attualmente di un'area adatta allo scopo della realizzazione di uno scalo merci di sufficiente ampiezza e già parzialmente attrezzata alla funzione di scambio intermodale delle merci, che è lo scalo ubicato nell'area ASI, un tempo realizzato in stretta connessione con gli impianti industriali, ormai dimessi, della Pozzi - Ginori, della Cavi, ecc.

Pertanto, non ci sarebbe bisogno di urbanizzare nuove aree, sottraendole all'agricoltura, per la realizzazione del predetto impianto, bensì basterebbe riattivare lo scalo - merci esistente adeguandolo ed integrandolo alle nuove necessità. L'ipotesi della costituzione di un centro intermodale nell'area ex- industriale di Sparanise, oltre a risultare una proposta ottimale di adeguamento della rete dei trasporti regionali con speciale riferimento alle esigenze dell'aeroporto intercontinentale, dà anche un decisivo contributo alla soluzione di una serie di questioni aperte riguardanti l'assetto del territorio comunale di Sparanise: come la questione del riutilizzo delle aree industriali dimesse, la questione del rilancio dello sviluppo dell'economia locale, la questione del rafforzamento, mediante l'introduzione di servizi evoluti per la comunità locale, di una struttura urbana che ancor oggi si presenta fragile e modesta e che, non riuscendo altrimenti a costituire un polo attrattore alternativo all'area delle Conurbazioni, non potrebbe dare in altro modo un contributo significativo alla decompressione del congestionamento dei pesi urbanistici insediativi agglomerati tra Capua e Caserta.

CONFRONTO CON IL QUADRO DI PIANIFICAZIONE DEL PTCP

La Tav. 1.1.5 (I/II) dello strumento di pianificazione provinciale fornisce una lettura complessiva dello stato di fatto dell'assetto del territorio e delle caratteristiche fondamentali delle sue varie parti.

Viene evidenziata la posizione del centro abitato di Sparanise nel territorio affacciato sull'ampia pianura del Basso Volturno, posto a valle delle propaggini collinari che risalgono verso il massiccio del Roccamonfina a nord-ovest e del massiccio del Monte Maggiore a nord-est. La fascia propriamente collinare sita a nord del centro abitato, mediamente compresa tra i 200 e i 255 mt. s.l.m., con terreni la cui pendenza è all'incirca del 28% (collina del Monte calabrese, Monte Barricelle, Monte Pezza e Monte Marzio) viene classificata come "Territorio Rurale e Aperto" a "più elevata naturalità" e a "preminente valore paesaggistico". La fascia pedecollinare, compresa tra i 40 e i 100 mt. s.l.m., con pendenze medie del 2,5%, è occupata dal centro abitato: il PTCP individua al suo interno il minuscolo nucleo originario del Centro storico, raccolto intorno alla chiesa di San Vitaliano, e l'estesa espansione circostante, di impianto recente e a destinazione prevalentemente residenziale, che si è dilatata in tutte le direzioni ma prevalentemente a sud, dove fino a qualche decina di anni orsono ha trovato nella linea in rilevato della Ferrovia FF.SS. Napoli-Roma via Formia una barriera, che necessariamente è stata superata con il formarsi di una grande appendice urbana di insediamenti gravitanti su via Medaglie d'Oro, accesso secondario a Sparanise provenendo dalla via Appia. Tutta l'area non edificata compresa tra la linea ferroviaria e la parallela via Appia viene classificata dal PTCP come "Territorio Rurale e Aperto" a "preminente valore agronomico e produttivo", similmente al restante territorio ubicato a sud, al di là della via Appia.

Il riscontro oggettivo delle caratteristiche e dello stato fisico e d'uso della porzione di territorio compreso tra la ferrovia e la strada invece contraddicono tale assimilazione. Infatti, mentre il territorio posto al di là dell'Appia ed esteso verso sud (Bacino del Rio dei Lanzi) è effettivamente area agricola intensamente coltivata e comunque di elevato valore agronomico produttivo, la fascia di territorio compresa tra le due infrastrutture si presenta, anche oltre l'insediamento residenziale recente di via Medaglie d'Oro, già ampiamente urbanizzata ed occupata da impianti produttivi artigianali/commerciali; nelle aree libere di questo ambito non è più praticata una attività agricola degna di nota, trattandosi ormai di aree ad evidente vocazione edificatoria, sia per destinazioni residenziali che per destinazioni

produttive. Si rileva che il PTCP trascura totalmente (ovvero non rileva affatto) la esistenza della intera maglia di lottizzazione già dotata di complete infrastrutture primarie del PIP – Lottizzazione “Colorizio”, sviluppatasi recentemente sulla base di un progetto di urbanizzazione regolarmente approvato, per centinaia di metri proprio lungo la via Appia ed interessante i suoli posti a nord della strada statale per una notevole profondità.

Tra la suddetta lottizzazione, il quartiere residenziale di via Medaglie d’Oro, e le consistenti preesistenze di impianti produttivi tutt’ora attivi ubicati a ridosso della linea ferroviaria e serviti dalla strada principale di accesso al centro abitato di Sparanise, è rimasta interclusa un’area che con tutta evidenza non solo non è, ma non potrà mai più essere area agricola, né territorio rurale neanche complementare alla città.

Si richiama inoltre che la restante parte di territorio compreso tra la strada statale e la ferrovia, ed esteso fino ai primi stabilimenti industriali del precedente Piano ASI di Sparanise Calvi Risorta, è attualmente interessata da progetti di insediamenti infrastrutturali d’importanza strategica, alcuni già finanziati ed in corso d’opera (1° lotto del megaparcheggio/terminal Bus), altri già in fase di avanzata procedura di approvazione a livello regionale (proposta di “nodo di scambio intermodale passeggeri e merci”, funzionale al costruendo aeroporto intercontinentale di Grazzanise).

Parte delle aree attualmente agricole poste al di qua della ferrovia sono in ogni caso da considerarsi a tutti gli effetti gli unici ambiti adatti alla trasformazione urbana, in cui andare a realizzare i circa 700 alloggi che il medesimo PTCP assegna come quota di competenza della espansione residenziale al Comune di Sparanise per i dieci anni di validità del PUC. Ciò discende da un’attenta considerazione dell’assetto del centro abitato attuale, al quale non è possibile, se non in minima parte, applicare il principio (astrattamente condivisibile) di un “costruire nel già costruito”, onde evitare ulteriore consumo di suolo al di fuori dell’attuale perimetro urbanizzato.

La validità di tutta la parte dello sviluppo urbano recente circostante il Centro Storico, e ancor più di questo stesso centro, è tale da non consentire una densificazione edilizia. Viceversa gli interventi da promuoversi nel tessuto del centro abitato attuale dovranno tendere non ad ampliare la capacità recettiva di questo, quanto piuttosto ad una sua realizzazione e messa a norma, nella creazione di spazi liberi da destinarsi alle opere di

carattere sociale (del tutto carenti nel suo impianto attuale) e nel rinnovamento ed adeguamento agli standards di qualità edilizia delle costruzioni esistenti (in termini strutturali ed impiantistici).

Sulla base di tali considerazioni, risulta evidente che per il conseguimento degli obiettivi irrinunciabili e riconosciuti di crescita demografica e di sviluppo economico – produttivo del Comune di Sparanise nel periodo di validità del PUC, è del tutto razionale classificare come Ambito di trasformabilità Urbana le aree dei suoli compresi tra la via Appia, la ferrovia ed il confine occidentale della zona Piano ASI.

Non vi sono peraltro controindicazioni specifiche alla prospettata urbanizzazione derivanti da vincoli di speciale natura (idrogeologica, ambientale, storico-culturale, archeologica) come approfonditamente riscontrato già in sede di Valutazione Ambientale Strategica.

DISPOSIZIONI STRUTTURALI E DISPOSIZIONI PROGRAMMATICHE

La presente proposta di P.U.C., sulla base delle risultanze dell'analisi e della considerazione dei valori naturali, ambientali e storico-culturali presenti nel territorio comunale di Sparanise, delle esigenze di difesa del suolo dai rischi derivanti dalle calamità naturali, nonché dall'articolazione delle reti infrastrutturali e dei sistemi di mobilità alla scala territoriale, individuando una serie di "disposizioni strutturali", con validità a tempo indeterminato, che si ritiene debbano costituire la struttura portante invariante della pianificazione dell'assetto urbanistico-territoriale del comune in oggetto.

Possiede carattere strutturale innanzitutto la più generale ripartizione del territorio comunale mediante la quale vengono distinte le aree edificate/edificabili da quelle che devono restare escluse dall'uso edificatorio, pur essendo ancora assoggettabili a limitate trasformazioni antropiche finalizzate ad un uso produttivo agricolo del suolo, da quelle viceversa nelle quali è totalmente inibita ogni trasformazione dell'assetto naturale esistente, che va esclusivamente mantenuto e consolidato.

Rientrano nella parte di territorio "*non trasformabile*" tutte le zone di vincolo idrogeologico, nonché le zone circoscritte, affette da rischio potenziale di "frana", così come precisamente individuate dalle indagini geologico-geognostiche finalizzate alla redazione del P.U.C.

Rientrano nella parte di territorio "*limitatamente trasformabile*", ma non utilizzabile a scopo edificatorio, tutte le aree che il presente P.U.C. includerà nella zona territoriale omogenea "E", ai sensi del D.M. n.° 1444/02.04.1968, e riserva esclusivamente all'agricoltura.

Tutte le altre aree sono, in varia misura, urbanizzabili ed edificabili.

È altresì disposizione di carattere strutturale anche la conseguente ripartizione in zone territoriali omogenee, "A", "B", "C" e "D" delle aree urbanizzabili.

Si ritiene infatti che la perimetrazione della zona "A", eseguita sulla base dell'accurata ricognizione dello stato di fatto dei luoghi, volta ad identificare i caratteri distintivi ambientali del centro storico originario, non sia suscettibile di revisione nel corso dell'arco temporale di validità del presente piano, e ad essa debbano riferirsi tutti gli interventi di trasformazione fisica e funzionale che saranno attuati con strumenti urbanistici particolareggiati e progetti di opere pubbliche e private.

Così come si ritiene che la ripartizione in zone rispettivamente “*di completamento e di integrazione delle attrezzature*” (zone “B”), “*di nuova espansione residenziale*” (zone “C”), “*di nuovo impianto di strutture produttive*” (zone “D”), ripartizione effettuata sulla base delle previsioni di evoluzione degli assetti territoriali di area vasta e degli obiettivi strategici di riferimento al P.U.C., non sia modificabile se non con una riconsiderazione dell’intero impianto di piano.

All’interno del telaio principale di pianificazione costituito dalle “disposizioni strutturali”, si collocano le disposizioni finalizzate alla realizzazione di tutti i contenuti del piano mediante azioni particolari distribuite nel tempo ed affidate a vari operatori, pubblici e privati: si tratta quindi di “disposizioni di carattere programmatico” che devono essere attuate in conformità delle disposizioni strutturali, senza poterne costituire “variante”.

La trasformazione fisica e funzionale del territorio come prospettata dal presente P.U.C. avverrà mediante programmi attuativi di dimensioni e di tempi d’attuazione circoscritti, che risultano inevitabilmente condizionati da fattori contingenti, comprese le disponibilità finanziarie, la conclusione di procedure autorizzatorio di altri enti territoriali, etc.

È obiettivo programmatico del P.U.C. arrivare ad un compiuto recupero e ad una soddisfacente valorizzazione del Centro Storico nonché all’integrale adeguamento della “città consolidata” sotto il profilo della dotazione degli standards urbanistici. Fermi restando la zonizzazione omogenea, la classificazione urbanistica delle aree, i vincoli d’uso (*compresi quelli all’uso pubblico*) stabiliti a livello strutturale, i tempi ed i modi mediante i quali conseguire il suddetto obiettivo non possono essere dettati a priori e rigidamente dallo strumento urbanistico generale.

Sarà infatti l’A.C., nel tempo, a scegliere in quale misura realizzare i contenuti programmatici di pianificazione con il concorso dei privati, e con strumenti operativi quali le S.T.U. (*Società di Trasformazione Urbana*), metodologie perequative, Piani Integrati, ..., etc.

Il vigente P.R.G. del comune di Sparanise fu redatto nell’anno 2000 ai sensi degli artt. 7 e 11 della L.U.N. n.° 1150/42, della L. n.° 765/67 e della L.R. n.° 14/82.

In assenza di strumenti di pianificazione sovracomunale approvati, efficaci ed operanti, furono assunti quali opportuni riferimenti di pianificazione territoriale i contenuti della Proposta di Piano Regionale di Sviluppo della Regione Campania risalente all’anno 1990 e del Piano di Sviluppo socio-economico Provinciale Casertano elaborato negli anni 86/90.

L'entrata in vigore della L.R. 16/2004 "Norme sul governo del territorio" pone a carico dei comuni l'obbligo della redazione del P.U.C. (Piano Urbanistico Comunale) con preciso riferimento alle indicazioni strategiche e prescrizioni del P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) che a sua volta ha acquisito indirizzi e criteri dal P.T.R. (Piano Territoriale Regionale).

Con Delib. Di G.R. n.° 287 del 25/02/2005 è stata adottata la nuova Proposta di Piano Territoriale Regionale, approvato con L.R. n.° 13/2008, piano che consente di attivare i necessari confronti interni all'Amministrazione regionale in rapporto alle indicazioni di cui all'art. 14 della L.R. 16/04 a proposito di piani di settore, nonché nei confronti esterni da promuovere attraverso la Conferenza di Pianificazione prevista dall'art. 15 della stessa legge.

L'analisi dello stato di fatto e la verifica del grado di attuazione del precedente strumento urbanistico, peraltro di recente approvazione ed entrata in vigore, portano alla conferma di alcuni obiettivi strategici ed indirizzi programmatici che già stavano alla base della sua elaborazione.

Riprendendo, quindi, il discorso aperto dal precedente P.R.G., che si ritiene ancora attuale per quanto concerne tutta la problematica del riassetto urbanistico dell'esistente, si ritiene di dover confermare il perimetro del nucleo urbano originario che possiede la dignità ed il valore di Centro Storico, per il cui recupero e per la cui salvaguardia vengono dettate norme specifiche. Queste corrispondono non solo ad una concezione di tutela passiva, ma concorrono ad attivare un vero e proprio processo di rivitalizzazione di tessuti edilizi che altrimenti rischiano di restare isolati dal rapporto con le altre parti della città e del territorio ed esclusi dalla circolarità delle funzioni cittadine. Viene pertanto favorito il recupero funzionale ed anche il cambiamento di destinazione d'uso in un quadro di sostanziale tutela del caratteristico ambiente del centro storico e dei suoi valori originari.

La riqualificazione delle zone "B" va effettuata con un ridisegno dei margini degli isolati e con una precisa conferma ed integrazione delle aree vincolate alla destinazione di attrezzature pubbliche, di cui la città esistente attualmente si presenta ancora carente.

Per superare la difficoltà che l'amministrazione comunale incontra nel dare pratica attuazione alle previsioni degli strumenti urbanistici, consistente essenzialmente nei costi e nelle procedure di acquisizione delle aree, speciali norme attuative di piano dovranno favorire tutte le procedure di cessioni concordate e le forme di convenzionamento che , mentre rendono più "leggeri" gli oneri per gli operatori privati, contestualizzano la realizzazione degli insediamenti edilizi con le effettive realizzazioni delle attrezzature

collettive e, quindi, garantiscono alla collettività l'effettiva acquisizione di quelle attrezzature collettive pubbliche che costituiscono l'imprescindibile dotazione di una cittadina evoluta.

Data la modestia del fabbisogno edilizio insorgente così come quantificato dalla relativa ipotesi demografica, il P.R.G. attualmente in vigore non riteneva di dover confermare il dimensionamento delle estese zone "C" del precedente Piano di Fabbricazione. In una prospettiva di rilancio delle attività produttive, molte zone "C" del PdF sono state incluse dal suddetto P.R.G. tra le zone territoriali omogenee "D", e cioè riservate a nuovi impianti produttivi di tipo industriale-artigianale-commerciale.

Alla luce, però, di quanto attualmente si prospetta nell'evoluzione degli assetti economico-produttivi di un'ampia parte di territorio provinciale in cui è compreso anche il comune di Sparanise, ed in conseguenza del ruolo che questo comune va acquistando nel campo dell'intero sistema di trasporti terrestri regionali, con specifico riferimento a quella parte del sistema che risulterà più strettamente funzionale al nuovo aeroporto intercontinentale di Grazzanise, le previsioni del P.U.C. devono essere oggi adeguate con riferimento al prevedibile insorgente fabbisogno residenziale determinato dal P.T.C.P. in circa 690 alloggi.

Ciò si ritiene compatibile con l'altro obiettivo strategico fondamentale, quello della tutela di tutta la parte del territorio posta a sud, di rilevante valore agricolo: l'agricoltura, in forme colturali ed aziendali modernizzate, continua ad essere considerata un fattore essenziale dell'economia locale del comune di Sparanise, così come di altri comuni dello stesso comprensorio, in coerenza peraltro con le stesse previsioni del Piano Territoriale Regionale che include questa zona nella categoria dei Sistemi Territoriali di Sviluppo a dominante rurale-manifatturiera (C6: *Pianura interna casertana*).

Anzi, integrando già in questo capitolo del P.U.C. una speciale considerazione che sarà più ampiamente sviluppata nell'allegata Valutazione Ambientale Strategica, si può senz'altro sostenere che proprio nella misura in cui è fondamentale assicurare la compatibilità dell'insediamento dell'aeroporto intercontinentale con le pregevoli caratteristiche ambientali di un ambito territoriale non urbanizzato e dotato di una fiorente agricoltura che sarebbe del tutto irragionevole compromettere, sarà indispensabile evitare che nelle immediate adiacenze dell'aeroporto si allarghi a macchia d'olio tutto il prevedibile

complesso dell'indotto di servizi e residenze: bensì, è proprio nei centri abitati già esistenti, a debita distanza dall'aeroporto, che tale indotto va ridistribuito.

È proprio questa impostazione dell'assetto generale di questo ambito che può salvare la maggior parte del territorio agricolo, pur confermando la previsione dell'insediamento dell'aeroporto.

La strutturazione del presente P.U.C. ed il disegno generale della relativa zonizzazione scaturiscono dall'assunzione delle previsioni fondamentali (*e tra queste quella di maggior peso è l'interporto*) e dall'attenta considerazione dei vincoli posti all'urbanizzazione dalle caratteristiche specifiche del territorio. L'area più adatta alla realizzazione dell'interporto è quella ad ovest dell'ex stabilimento Pozzi, direttamente contigua alla linea ferroviaria FF.SS. e speditamente ricongiungibile al tracciato della strada provinciale che punta a sud verso l'aeroporto.

Si tratta di un'area di circa 180.000 mq che confina in larga misura a sud con un territorio non ancora urbanizzato, ma rimasto intercluso tra i recenti sviluppi urbanistici, tra la Via Appia e la ferrovia Napoli-Roma, che fin d'ora può essere considerata come area di futura espansione (*all'occorrenza*) dell'impianto dell'interporto.

Il collegamento con la provinciale scavalcherà la Via Appia con uno svincolo in sopraelevata; le caratteristiche geometriche e di traffico della provinciale dovranno essere adeguate per consentirle di assolvere la funzione di strada di scorrimento e comunicazione veloce con l'aeroporto.

Le previsioni di sviluppo urbanistico residenziale e direzionale/commerciale di questa prima fase vengono localizzate nell'area tra le principali strade di accesso da sud all'agglomerato urbano di Sparanise: area che il precedente P.R.G. destinava ad uno dei vari insediamenti D_{PIP} viene confermata la destinazione ad attrezzature collettive dell'area intermedia direttamente attestata su Via Fungiello: queste attrezzature vanno ad integrarsi a quelle che correderanno lo sviluppo urbanistico residenziale di cui sopra.

Questo sviluppo, dunque, configura un quartiere a funzioni integrate, residenziali/direzionali/commerciali: una nuova parte compiuta di città che non avrebbe potuto svilupparsi in continuità al centro abitato consolidato di Sparanise posto al di là della ferrovia, senza andare a compromettere zone pedecollinari che, viceversa è doveroso

preservare da nuove urbanizzazioni. In definitiva il disegno generale del P.U.C. articola il sistema insediativo di Sparanise in tre fasce omogenee ben distinte e caratterizzate:

- a) la fascia a nord della ferrovia: la città consolidata e sullo sfondo il paesaggio collinare;
- b) la fascia compresa tra la via Appia e la ferrovia: la città dei nuovi insediamenti produttivi ed infrastrutturali, integrati ai quartieri residenziali più recenti;
- c) la fascia a sud della Via Appia: il territorio riservato ad una fiorente agricoltura che non solo risulta compatibile con i nuovi scenari di assetto territoriale, ma che nel tempo dovrà ulteriormente svilupparsi evolvendo nelle più opportune specializzazioni colturali e nell’ammodernamento degli impianti.

DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO MEDIANTE GLI INDICATORI DI EFFICACIA.

Le norme tecniche e direttive, , riguardanti gli elaborati da allegare agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, come previsto dagli artt. 6 e 30 della L.R. n.° 16/22.12.2004 “*Norme sul Governo del Territorio*”, stabiliscono che la pianificazione, con particolare riferimento allo sviluppo socioeconomico, alla sostenibilità, e alla partecipazione, di cui alle disposizioni del Titolo I° della medesima L.R. n.° 16/2004, deve essere descritta mediante un complesso di “*indicatori di efficacia*”. Questi sono stati desunti proprio dalla normativa C.E. 42/2001 “V.A.S.”, nonché dal progetto I.C.E. “Indicatori Comuni Europei” e dell’Agenda 21 Locale del Comune di Pavia. La descrizione della pianificazione mediante i suddetti “*indicatori*” quindi s’intreccia ed in una certa misura s’identifica proprio con la Valutazione Ambientale Strategica dei contenuti del piano. Anche in questo caso infatti i valori degli “*indicatori di efficacia*” sono rapportati ai valori-limite previsti dalla normativa nazionale e regionale, ovvero a valori di riferimento riportati in letteratura; la congruità dei valori va argomentata con riferimento alla complessiva strategia di piano, e per ognuno degli indicatori il risultato atteso va esplicitato negli atti di pianificazione, al fine di consentire il monitoraggio degli effetti del piano nel periodo successivo alla sua entrata in vigore.

3.1) IL QUADRO DELLE REGOLE E SCELTE DI PIANIFICAZIONE

Il tracciato della ferrovia separa abbastanza nettamente due porzioni di territorio e due ambienti dell'aggregato urbano differenti per epoca di formazione, per fisionomia urbanistica e per caratteristiche di vivibilità ambientale; a Nord il centro abitato più antico, dilatatosi fino a raggiungere la fascia di pertinenza ferroviaria. A sud i recenti sviluppi di edilizia residenziale economica e popolare, che hanno preso a snodarsi lungo le strade, comunale e provinciale, che collegano il centro abitato originario con la Via Appia, ed alcuni stabilimenti produttivi, nonché la grande area industriale ex ASI che per un decennio ha ospitato impianti produttivi importanti, poi dismessi ed oggi in attesa di un rilancio produttivo, di cui la parte più ad Est è stata recentemente riutilizzata dalla centrale Termoelettrica della Calenia Energia S.p.A.

Si tratta dunque di due scenari abbastanza diversi, l'uno caratterizzato da ritmi delle attività abbastanza tranquilli, dimensione degli spazi urbani a misura d'uomo, densità di traffico motorizzato alquanto modesta, l'altro invece caratterizzato da un maggiore fervore delle attività, aperto sulla strada di grande comunicazione, disponibile a trasformazioni che ne ridefiniscano la destinazione urbanistica in maniera definitiva ed in conformità della sua vocazione produttiva.

Si richiama intanto che la maggior parte delle aree destinate dal P.U.C. alle attività produttive è ubicata proprio in questa seconda zona e non esercita impatto diretto sulla prima.

Questa fascia territoriale meridionale non è in alcun modo interessata da preesistenze storico-artistico-ambientali né presenta tracce di reperti archeologici.

Ciò nondimeno la presenza in questa fascia di consistenti tessuti edilizi residenziali più recenti, in via di ulteriore espansione, pone la questione della compatibilità di questo tipo di destinazione con le destinazioni produttive prospettate a breve distanza o in contiguità e della qualità ambientale complessiva risultante.

Occorre comunque, e prima di ogni altra valutazione e considerazione, tener presente che, per obiettive necessità funzionali, sia il megaparcheggio di interscambio sia l'interporto commerciale (il nodo di scambio intermodale), devono risultare localizzati in stretta contiguità con gli impianti ferroviari, con la stazione passeggeri già esistente e con la futura stazione commerciale.

La loro ubicazione, in qualche modo obbligata, li colloca dunque in prossimità o addirittura al di là degli stessi più recenti tessuti residenziali.

Peraltro è appena il caso di ribadire che già la linea e gli impianti ferroviari esistenti da antica data hanno concorso decisamente a definire i profili fondamentali dello scenario ambientale che si va configurando a valle del centro abitato originario.

L'esistenza dei suddetti impianti è un dato di fatto ineliminabile, così come è ormai fatto compiuto lo sviluppo residenziale verificatosi in questo ambito territoriale, la cui compatibilità attuale, peraltro, risulta assicurata da alcune circostanze favorevoli che vanno richiamate, prima fra tutte, la presenza del cimitero.

L'interposizione della "area cimiteriale" tra "residenza" e ferrovia ha determinato automaticamente un limite all'espansione residenziale verso Nord-Est, poiché la fascia di "rispetto cimiteriale" ha svolto la funzione di un cuscinetto che ha impedito, ed in ogni caso impedirà, l'avvicinamento dei tessuti residenziali alla ferrovia, anche se a pagarne le spese è proprio la tranquillità del cimitero che si trova con un lato del suo perimetro quasi a contatto con il terrapieno della ferrovia, e con parte della sua area addirittura nella fascia di pertinenza ferroviaria.

Ad Est e Sud-Est il P.U.C. prevede l'interposizione di una ampia fascia agricola che separa il quartiere residenziale dall'area el previsto Centro Intermodale.

A Sud gli insediamenti produttivi previsti si presenteranno con una distribuzione ordinata di stabilimenti di modesta altezza (mt. 7,50), inferiore a quella dei fabbricati residenziali del quartiere retrostante, il quale peraltro si trova ad una quota d'imposta più elevata, dato l'andamento naturale del territorio che va salendo man mano che si allontana dalla Via Appia. Comunque il quartiere residenziale si presenta verso le aree produttive opponendogli ampie aree di attrezzature collettive, in cui le fasce perimetrali verdi fungeranno da filtro.

Anche l'ampliamento previsto dal P.U.C. del Piano di Edilizia economica verso Ovest, risulta orlato da una fascia di verde attrezzato che lo separerà sia da Via Medaglie d'Oro sia da Via Posta Vecchia (strada provinciale che dall'incrocio con l'Appia risale verso la stazione ferroviaria e cioè verso la "porta d'accesso" al centro abitato originario).

Proprio alla suddetta "porta di accesso" è ubicato il parcheggio d'interscambio che non interferisce direttamente con il quartiere residenziale e risulta da questo separato mediante la interposizione di una fascia di rispetto lungo un fronte di circa 150 mt., della profondità di circa 45 mt.

Pertanto la compresenza di destinazioni diverse in questo ampio ambito territoriale in corso di trasformazione urbanistica non comporta particolari problematiche di compatibilità tra le suddette destinazioni sotto il profilo del paesaggio urbano risultante.

Le previsioni urbanistiche del P.U.C. riguardanti l'ambito territoriale a Nord della ferrovia consistono essenzialmente in:

- rimodellamento del perimetro del centro abitato originario, con moderata espansione delle zone "C", completamento delle zone "B" e con la destinazione di alcune aree, ubicate in punti adatti, alla realizzazione di attrezzature collettive nuove e/o all'adeguamento e all'ampliamento di quelle esistenti
- formazione di alcuni Piani per Insediamenti Produttivi ubicati intorno al centro abitato, in aree marginali o distanziate in maniera da minimizzare le interferenze con i quartieri propriamente residenziali
- insediamento di alcune funzioni di interesse collettivo di rango sovracomunale dalla cui attuazione ci si attende una decisa rivalutazione della qualità urbana e della importanza di Sparanise nell'ambito territoriale di appartenenza.

Con riferimento ai P.I.P. si segnala il complesso delle relative aree ubicate ad Ovest del centro abitato sulla provinciale Francolise – Sparanise, della dimensione rispettivamente di mq. 84.436, mq. 23.710, mq. 23.600 e mq. 6.000, per un totale di mq. 137.746;

Inoltre, il complesso di aree ubicate a Nord del centro abitato, ai piedi della collina Monte Pezza, in cui si vanno a reinquadrare, con la predisposizione di razionali impianti urbanistici realizzabili mediante i piani attuativi, alcune preesistenze sparse di impianti produttivi minore, della estensione complessiva di mq. 53.465.

L'accesso privilegiato del primo complesso di P.I.P., che avviene dalla provinciale per Francolise, fa sì che in buona sostanza i flussi di traffico afferenti alle nuove attività produttive non interferiscano con le contigue propaggini del centro abitato.

Per il raggiungimento dei P.I.P. ubicati a Nord, peraltro di dimensione più modesta, la via di accesso privilegiata è la deviazione dalla Sparanise - Calvi posta all'uscita settentrionale del centro abitato; il Piano Urbano del Traffico dovrà favorire il flusso proveniente da Calvi, e non quello attraversante il centro abitato.

Quanto alle previste strutture d'interesse collettivo alla scala sovracomunale (zone "F") si precisa che trattasi di:

- *scuola di formazione professionale* (area di mq. 14.750), collegata al vicino "Sportello Unico per le Imprese" (area di mq. 68.593), entrambe dislocate lungo la provinciale Sparanise - Calvi, distanti dal centro abitato, ma ancora al di qua della linea TAV che taglia obliquamente una piccola porzione del territorio di Sparanise;
- *Istituto Tecnico Commerciale* (area di mq. 32.525), ancora con il fronte principale lungo la provinciale, ma già al di là della linea TAV.

Le suddette strutture gravitano direttamente sulla principale via di comunicazione provinciale. Tutte le previsioni urbanistiche riguardanti l'ambito territoriale in esame sono ubicate in zone non vincolate, né dotate di qualche specifico pregio ambientale.

Le densità edilizie stabilite dalle Norme di Attuazione del P.U.C. proposto sono simili o compatibili con quelle che si riscontrano già nel centro abitato consolidato di Sparanise.

In generale, con il rimodellamento delle zone marginali del centro abitato e con l'inserimento di attrezzature collettive di quartiere, si persegue l'obiettivo di migliorare proprio la qualità urbana di tessuti alquanto slabbrati e quindi lo scenario urbanistico globale.

Con l'introduzione di zone produttive artigianali-commerciali all'esterno del centro abitato, ma in prossimità dello stesso, si tende a ridefinire il carattere ed il ruolo di aree suburbane marginali in cui sopravvive un'agricoltura fiacca, semidismessa e priva di prospettive di rilancio: cioè si punta a riqualificare urbanisticamente aree dall'incerta fisionomia, secondo il principio fondamentale della creazione dello "sviluppo" proprio partendo dalla sistemazione/riqualificazione del territorio. L'innesto delle strutture previste richiede un riadeguamento del sistema infrastrutturale al contorno: adeguamento della viabilità di accesso, della rete fognaria e della rete idrica, come già richiamato con riferimento generale all'intero complesso delle nuove previsioni di piano e, segnatamente, alle previsioni di notevole incremento dell'urbanizzazione specializzata alle destinazioni produttive.

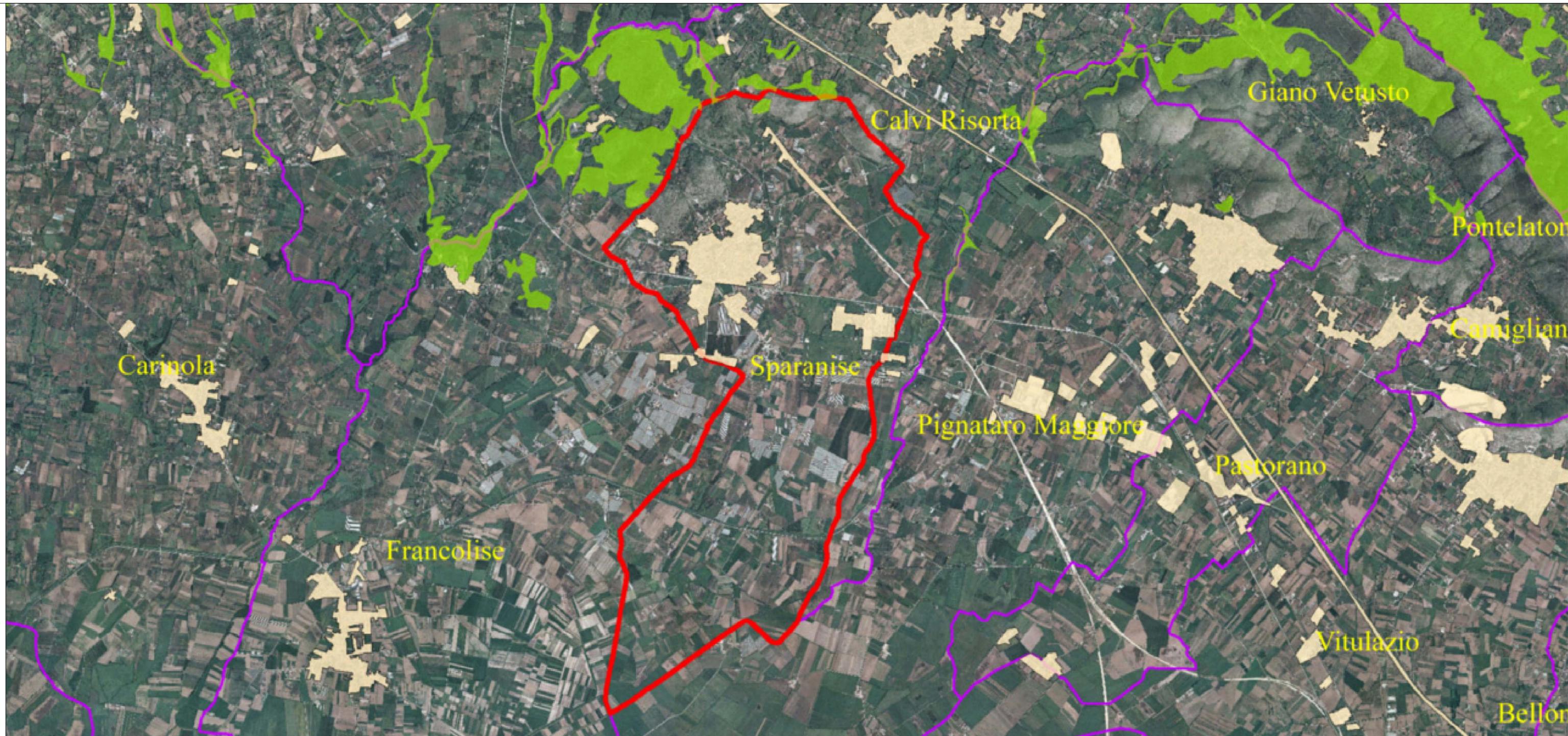
Per quanto attiene il carico insediativo, esso fa riferimento al dimensionamento Provinciale che assegna al Comune n. 692 alloggi, essi saranno distribuiti nelle B e C del Puc.

Marzo 2017

COMUNE DI SPARANISE
(Prov. CE)

PIANO URBANISTICO COMUNALE
L.R. n. 16/2004 e s.m.i. - Regolamento n. 5/ 2011
(Preliminare)

TAV. 2	Inquadramento generale
1/25.000	Data: Marzo 2017
Progettisti: arch. A. De Sano	Collab./ Resp. Editing: arch. A. MARCONE



Comune di Sparanise

(Prov. CE)

PIANO URBANISTICO COMUNALE

L.R. n. 16/2004 e s.m.i. - Regolamento n. 5/ 2011
(Preliminare)

Il Sindaco

Il Resp. Uff. Tecn.

TAV. 3	Stralcio P.T.C.P.
	Data: Marzo 2017
Progettista: arch. A. De Sano	Collab./ Resp. Editing: arch. A. MARCONE

B2.1.2 Integrità fisica

Il rischio frana

Legenda

-  Confine provinciale
-  Confine comunale
-  Limite di bacino

Classificazione aree rischio frana - Autorità di bacino¹ nazionale Liri - Garigliano e Volturno

-  R4 - Area a rischio molto elevato
-  R3 - Area a rischio elevato
-  R2 - Area a rischio medio
-  R1 - Area a rischio moderato
-  Apa - Area di attenzione potenzialmente alta
-  Area di alta attenzione A4
-  Area di medio - alta attenzione A3
-  Area di media attenzione A2
-  Area di moderata attenzione A1

Classificazione aree rischio frana - Autorità di bacino² Nord occidentale della Campania

-  R4 - Rischio molto elevato
-  R3 - Rischio elevato
-  R2 - Rischio medio
-  R1 - Rischio moderato
-  Area il cui livello di rischio potrà essere definito in seguito ad indagini di dettaglio
-  Tessuto urbano



B2.2.2 Integrità fisica

Il rischio idraulico

Legenda

-  Confine provinciale
-  Confine comunale
-  Limite di bacino

Classi di rischio idraulico¹

(fonte: AdB Liri - Garigliano e Volturno - AdB Nord Occidentale della Campania)

-  **R4** rischio molto elevato
-  **R3** rischio elevato
-  **R2** rischio medio
-  **R1** rischio moderato

Zonizzazione e individuazione degli squilibri²

(fonte: AdB Liri - Garigliano e Volturno)

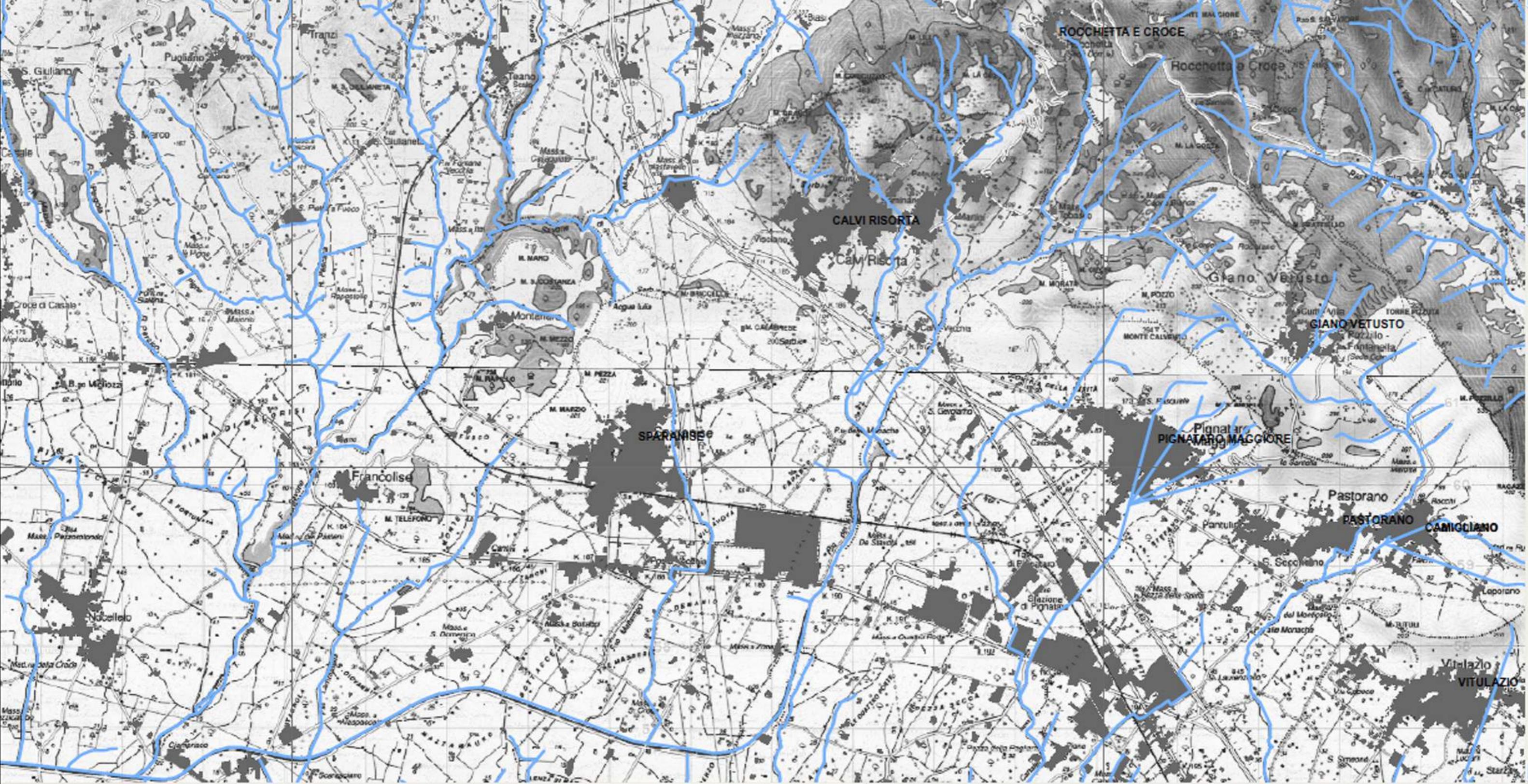
-  **Fascia A** alveo di piena
-  **Fascia B1**
-  **Fascia B2**
-  **Fascia B3**
- aree inondabili dalla piena standard
-  **Fascia C** alveo di piena eccezionale
-  area di retroargine
-  litorale

Elementi naturali

-  specchi d'acqua
-  reticolo idrografico

Territorio antropizzato

-  territorio urbanizzato



B3.2.5 Identità culturale

I beni paesaggistici

Legenda

-  Confine provinciale
-  Confine comunale
-  Delimitazione ambiti PTP ai sensi della legge n. 431/1985
-  Sito Unesco (sito Unesco n. 549rev., 1997)
-  Fascia costiera da sottoporre a tutela della profondità di 5.000 m dalla linea di battigia (Ptr - LGP)

-  Fascia fluviale da sottoporre a tutela della profondità di 1.000 m dalle sponde dei corsi d'acqua (Ptr - LGP)

Aree tutelate per legge (Art. 142, D.lgs n. 42/2004)

-  a) territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia
-  b) territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia
-  c) corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al RD n. 1775/1933, e le relative sponde per una fascia di 150 metri ciascuna
-  d) montagne per la parte eccedente 1.200 metri s. l. m.
-  f) parchi e riserve naturali, nonché i territori di protezione esterne dei parchi
Art. 5, L.R. n. 33/93
-  g) territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento

-  l) vulcani

Immobili e aree di notevole interesse pubblico (Art. 136, D.lgs n. 42/2004)



ID	Denominazione	Dec. Min.
A	Area montuosa comprendente il gruppo montuoso del Matese	28/03/85
B	Area comprendente il gruppo vulcanico di Roccamonfina	28/03/85
C	Area costiera panoramica caratterizzata dalla presenza di una pineta	18/12/61 28/03/85
D	Area panoramica costiera	26/02/65
E	Area panoramica costiera	19/05/65
F	Area panoramica comprendente una zona della strada statale n. 7 Appia	25/09/59 26/09/59 28/09/59 29/09/59 30/09/59 14/12/59
G	Area panoramica comprendente la frazione di S. Leucio	20/12/65 28/03/85 04/05/92
H	Area comprendente i terreni siti ai due lati del viale Carlo III	08/09/61 14/09/62 28/03/85
I	Area montuosa comprendente la zona del Monte Tifata a monte della frazione S. Angelo in Formis	08/11/73
L	Complesso collinare posto a Nord del centro abitato	01/07/67
M	Tenuta denominata Torcino ricca di boschi con alberi secolari torre di guardia	23/04/29
N	Tenuta Magistrati	23/04/29
O	Area panoramica comprendente la zona in via Pomerio	14/09/62
P	Aree	09/07/96
Q	Località denominata Comola Grande e Comola Piccola	19/04/96
R	Località Lupara ricadente nella frazione di Caserta vecchia e Area panoramica comprendente il Borgo Medioevale	28/10/61 05/06/67 19/08/70 28/03/85



B3.3.2 Identità culturale I siti di interesse archeologico

Legenda

 Confine provinciale

 Confine comunale

Siti di interesse archeologico

 Presenze archeologiche

 Vincoli archeologici



COMUNE DI SPARANISE
(Prov. CE)

PIANO URBANISTICO COMUNALE
L.R. n. 16/2004 e s.m.i. - Regolamento n. 5/ 2011
(preliminare)

Legenda

-  **Vi** VINCOLO IDROGEOLOGICO
-  **Vag** VINCOLO ACQUEDOTTO
-  **Va** VINCOLO ARCHEOLOGICO
-  **Vt** VINCOLO TORRENTI
-  **Vb** VINCOLO BOSCHI E ZONE PERCORSE DAL FUOCO
-  **Vuc** VINCOLO USI CIVICI
-  **Vfer** VINCOLO FERROVIA
-  LIMITE FASCIA DI RISPETTO CIMITERIALE
-  **ARF** AREA A RISCHIO FRANE
-  **ARFE** AREA A RISCHIO FRANE MOLTO ELEVATO

TAV. 4	Vincoli
Scala 1/10000	Data: Marzo 2017
Progettisti: arch. A. De Sano	Collab./Resp. Editing: arch. A. MARCONE



Indicazioni Strutturali

Cs Centro Storico (Zona A)

Nuc Nucleo urbano consolidato (Zona B)
(con attrezzature esistenti)

Atu Aree di Trasformabilità Urbana
(previsione di Zone B, C ed Attrezzature Pubbliche)

APa Aree Produttive in Attuazione
(Zona Artigianate/commerciale)

APP Aree Produttive di Previsione

AA Aree Agricole

AAS Ambiti Agricoli e Forestali Strategici

AV Aree a Vincolo (si veda Tav. VINCOLI)

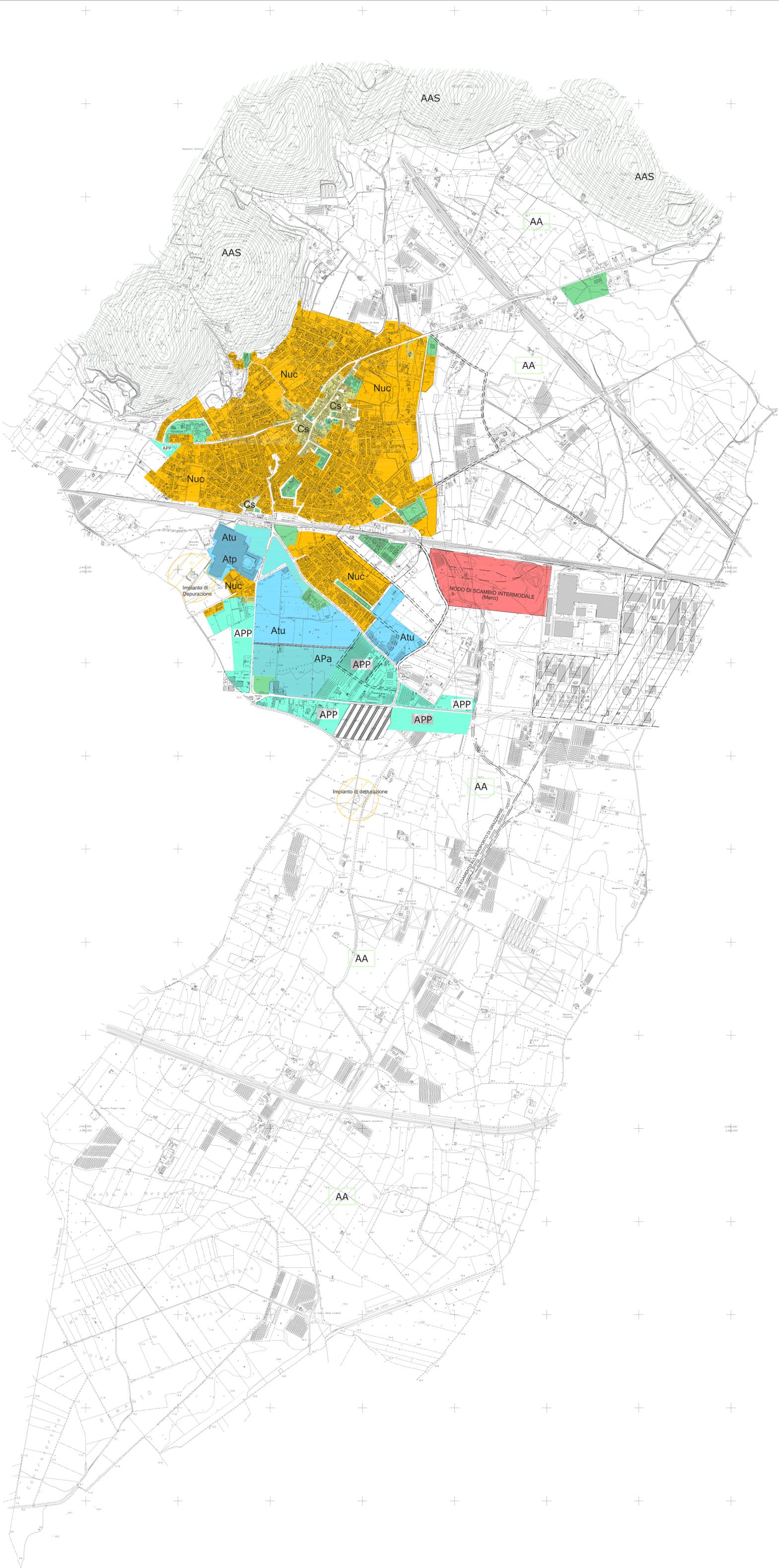
A/I Attrezzature ed Infrastrutture esistenti

Polo Fieristico

 Area A.S.I.

 Nuova Viabilità Esistente

 Viabilità di previsione



Comune di Sparanise

(Prov. CE)

PIANO URBANISTICO COMUNALE

L.R. n. 16/2004 e s.m.i. - Regolamento n. 5/ 2011
(Preliminare)

Il Sindaco

Il Resp. Uff. Tecn.

PROCEDURA di V.A.S.

TAV.

Rapporto Ambientale Preliminare

Data: Marzo 2017

Progettista:
arch. A. De Sano

Collab./ Resp. Editing:
arch. A. MARCONE

PIANO URBANISTICO COMUNALE
COMUNE DI SPARANISE
(Provincia di CASERTA)

- Rapporto Ambientale Preliminare -

Sintesi Introduttiva

La V.A.S. (*Valutazione Ambientale Strategica*) è stata introdotta dalla Direttiva Comunitaria del 27 Giugno 2001 n.° 42 avente ad oggetto la “*valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente*”.

La Direttiva prevede la redazione del Rapporto Ambientale contenente le informazioni prescritte nell’art. 5 e nell’allegato (1).

La suddetta Direttiva è stata recepita non solo a livello dello Stato Italiano, ma anche dalla Regione Campania, inquanto la L.R. n.° 16/2004 – “*Norme sul governo del territorio*” – prescrive la redazione del Rapporto Ambientale sulla cui base va fatta la Valutazione Ambientale Strategica dei contenuti del P.U.C.

La Regione Campania ha fornito istruzioni relative alle modalità di redazione del Rapporto Ambientale (*Linee Guida dell’A.R.P.A.C.*) oltre che la modalità di redazione dei P.U.C. e degli altri strumenti urbanistici (*Norme Tecniche di cui alla Delib. 834/06*) seguendo le quali la materia propriamente ambientale s’intreccia con quella tradizionale dell’urbanistica nonché con le finalità socioeconomiche della pianificazione territoriale, onde pervenire ad un complessivo

bilancio di convenienza sociale-economica-ambientale che giustifica l'adozione delle scelte di piano.

Nel seguito i contenuti del P.U.C. saranno trattati in questa forma di comparazione, facendo riferimento ad approfondimenti ed analisi contenuti nella Relazione Tecnica del P.U.C., che si intendono parte integrante della documentazione relativa allo strumento, e che quindi non vengono integralmente ed inutilmente ripetuti nel Rapporto Ambientale.

Per evidenziare la componente propriamente ambientale di cui alla Direttiva 42/2001 è opportuno allora in questa prima parte del Rapporto ricapitolare ed integrare le relative tematiche seguendo l'elenco dei punti nell'ordine in cui figurano nell'*allegato I* della Direttiva medesima.

Metodologia adottata e proposta per la VAS del PUC del Comune di Sparanise

Il rapporto ambientale è il documento fondamentale della procedura di V.A.S.

Si tratta di un documento in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti sull'ambiente nonché le alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o programma (art. 5, comma 1, Direttiva CE/42/2001).

Il Rapporto Ambientale ha lo scopo di fornire elementi a supporto dell'attività di pianificazione.

La procedura di V.A.S., connessa al Rapporto Ambientale, viene svolta come un processo interattivo, durante l'intero percorso di elaborazione del piano, a partire da una valutazione preventiva del documento preliminare, per procedere poi verso la sua integrazione nel corso delle successive fasi di elaborazione del piano: le informazioni contenute nel Rapporto Ambientale consentiranno di valutare i limiti di soglia per i differenti usi delle risorse distribuite sul territorio.

In particolare il Rapporto Ambientale, nel corso delle diverse fasi del processo di formazione del piano:

- acquisisce lo stato e le tendenze evolutive dei sistemi naturali ed antropici per la costruzione di un quadro conoscitivo completo delle loro interazioni a supporto del processo decisionale (*analisi del contesto*);
- assume gli obiettivi di sostenibilità, territoriale e sociale, di salubrità e sicurezza, di qualificazione paesaggistica e di protezione ambientale stabiliti dalla normativa e dalla pianificazione sovraordinata, in funzione degli obiettivi e delle scelte strategiche, che l'Amministrazione intende perseguire con il P.U.C.

- valuta gli effetti sia delle politiche di salvaguardia sia degli interventi significativi di trasformazione del territorio previsti dal piano, tenendo conto delle possibili alternative;
- individua le misure atte ad impedire gli eventuali effetti negativi ovvero quelle idonee a mitigare, ridurre o compensare gli impatti delle scelte di piano ritenute comunque preferibili, sulla base di una metodologia di valutazione per un confronto tra le diverse possibilità;
- definisce gli indicatori necessari ai fini della valutazione quantitativa e della predisposizione di un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati attesi (*monitoraggio*).

La consultazione, la partecipazione e gli attori da coinvolgere

Come previsto dal Regolamento n.° 05/2011 della Regione Campania, nella procedura di V.A.S., si svolgeranno attività di consultazione ed attività di partecipazione.

La consultazione si rivolge a soggetti che, ai sensi del Decreto n.° 04/2008, sono competenti in materia ambientale (S.C.A.) ovvero:

- Regione

AGC 05 Ecologia, Tutela dell' Ambiente, Ciclo integrato delle acque, Protezione Civile

AGC 16 Governo del Territorio, Beni Culturali, Ambientali e Paesaggistici

Autorità di Bacino Liri-Garigliano Volturno

- Sovrintendenze

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania

Sovrintendenza per i Beni Archeologici delle Province di Napoli e Caserta

Sovrintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico

Artistico ed Etnoantropologico per le Province di Caserta e Benevento

- Provincia di Caserta

Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Campania (ARPAC)

Comuni confinanti: Calvi Risorta, Pignataro Maggiore, Teano, Francolise.

a) *ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI ED OBIETTIVI DEL P.U.C. DI SPARANISE IN RAPPORTO AD ALTRI PERTINENTI PIANI*

La più importante previsione del P.U.C. di Sparanise è costituita dalla realizzazione di un nodo di scambio Intermodale che consenta a questo comune di svolgere, compiutamente, la funzione che in parte già attualmente gli compete di cerniera degli scambi e delle comunicazioni dell'area nord-occidentale della Piana Napoli-Caserta rispetto al Basso Lazio ed al Molise, nonché di “porta commerciale” della Campania rispetto al costruendo aeroporto di Grazzanise.

Tale funzione diventa trainante dello sviluppo di attività produttive complementari nel settore dei trasporti, dei servizi, del commercio e del turismo. Tali obiettivi sono coerenti con le previsioni del Piano Territoriale Regionale adottato con Deliberazione n.° 1956 del 30 Novembre 2006.

Infatti nel *1° Quadro Territoriale di Riferimento*: “le Reti”, il territorio comunale di Sparanise occupa una porzione strategica soprattutto con riferimento alla rete dei trasporti (*fig. 01*).

Sparanise, infatti, si trova allo spartiacque tra le “direttrice venafrana” ed il “corridoio tirrenico”.

Questo ruolo di cerniera di confluenza e smistamento risulta esaltato dalla ormai definitiva previsione del ripristino della tratta ferroviaria Sparanise-Carinola-Cellole, che prima della soppressione, avvenuta oltre quarant'anni orsono, già congiungeva la linea FF.SS. Napoli – Roma via Formia alla linea FF.SS. Napoli – Roma via Cassino; i flussi di scambio su gomma, lungo il “corridoio tirrenico” sono già attualmente da anni tanto intensi da aver giustificato la realizzazione di un parcheggio di interscambio per auto e bus.

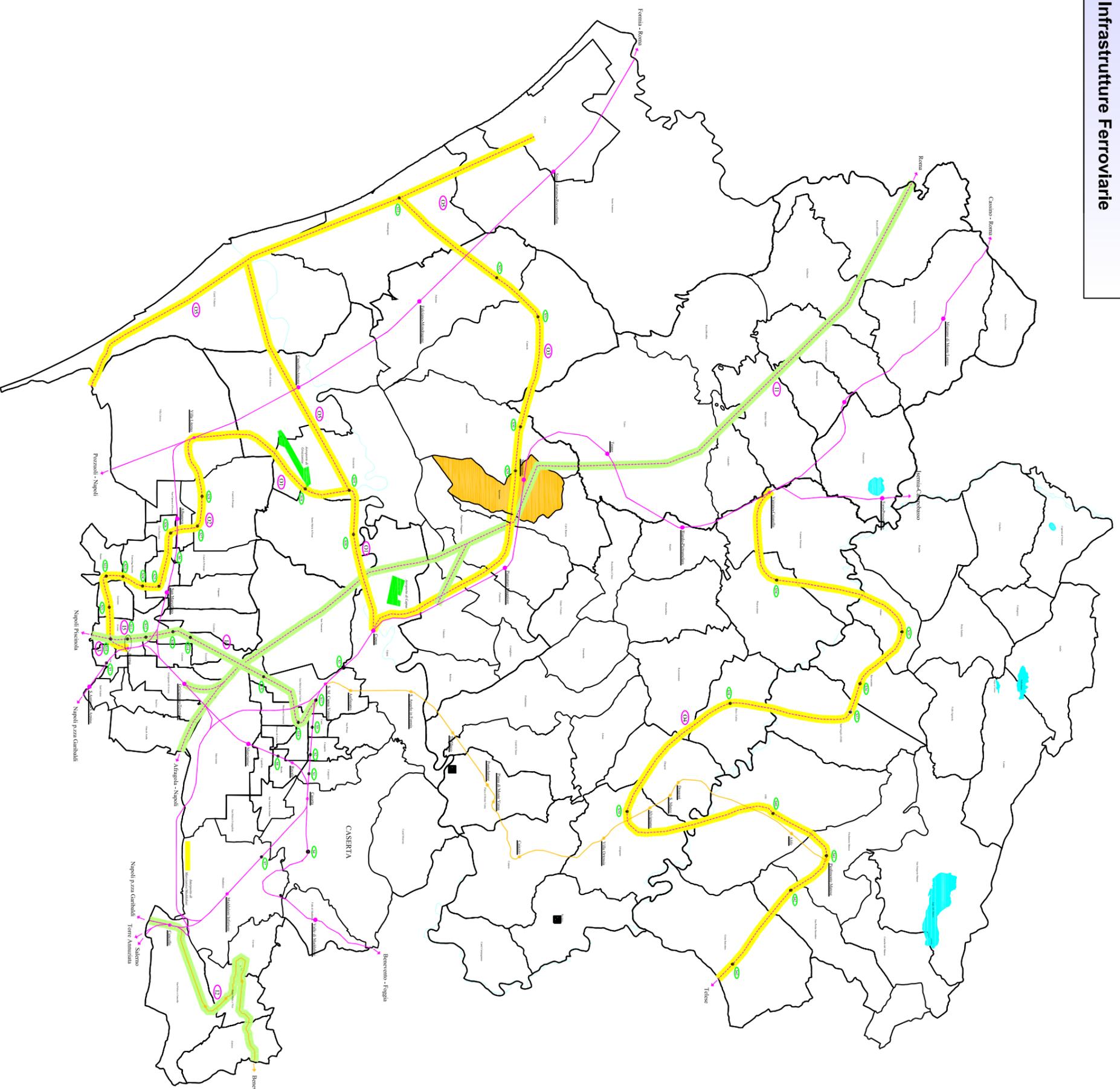
Ma l'importanza che il nodo di Sparanise assumerà nell'ambito della rete dei trasporti regionali sarà di ben altra rilevanza quando sarà stato realizzato l'aeroporto intercontinentale di Grazzanise.

L'aeroporto infatti dovrà risultare ben collegato a Napoli e Caserta sia mediante linee di trasporto ferroviario che veicoleranno la componente passeggeri, sia mediante una linea ferroviaria specificatamente destinata alle merci.

È del tutto opportuno che lo scalo-merci, con il suo ingombrante fascio di binari, non sia ubicato nelle strette prossimità dell'aeroporto.

Comune di Sparanise (CE)

Rete Infrastrutture Ferroviarie



Legenda

- Rete ferroviaria RFI in esercizio
- Rete ferroviaria concessa in esercizio
- Stazioni ferroviarie esistenti
- Stazioni ferroviarie in concessione
- Stazioni ferroviarie di progetto
- Ambiti sovramunicipali
- Confini comunali
- Laghi e fiumi
- Aeroporto
- Interporto-Centro Mercè

- Invarianti progettuali
- opzioni progettuali
- interventi di ammodernamento su linee ferroviarie esistenti

Interventi previsti sulla rete ferroviaria

Invarianti progettuali

- (I) Completamento della linea AV/AC Roma - Napoli
- (I2) Valorizzazione collegamento Napoli-Bari tratta Napoli-Benevento via Valle Cauffra
- (I3) Affianca: completamento tratta Psichola-Aversa Centro
- (I4) Nuova linea Affianca S.M. Capua Valere - Napoli
- (I5) Interscambio FS/Affianca: stazione di Aversa

Opzioni progettuali

- (O1) Collegamento ferroviario Villa Literno - nuovo Aeroporto di Grazzanise - Capua
- (O2) Metropolitana Agro-Aversano: tratta Aversa-Villa Literno
- (O3) Breiella Capua-Mondragone
- (O4) Ferrovia Telesse-Piedimonte Matese-Catanello
- (O5) Metropolitana leggera Licola-Mondragone-Caldole e breiella di colleg. con la metrop. dell'Agro-Aversano

Stazioni ferroviarie di progetto

- (N1) Nuove stazioni su linee FS esistenti
- (S1) Casagione
- (S2) Casapulla
- (S3) San Tammaro
- (S4) Caserta Est
- (S5) Sant'Arpino
- (S6) Villa di Briano
- (S7) S. Clemente/S. Nicola la Strada
- (S8) Nuova stazione tra Maritanise e Recale
- (S9) Curti-Macerata
- (S21) Stazioni sulla linea metrop. Agro-Aversano (O2)
- (S22) Lusciano
- (S23) Parete/Lusciano
- (S24) Trentola/Parete
- (S25) San Marcellino
- (S26) Casapesenna
- (S27) Casali di Príncipe
- (S28) Fermata Ovest Casal di Principe
- (S29) Stazioni sulla breiella Capua-Mondragone (O3)
- (S30) Sparanise
- (S31) Francolise
- (S32) Carinola
- (S33) Faldano
- (S34) Mondragone
- (S35) Pietravallano
- (S36) Aliano
- (S37) Raviscanina
- (S38) Santa Maria Capua Vetere nodo FS
- (S39) San'Angelo d'Alife
- (S40) Bala e Lathia
- (S41) Alifé
- (S42) Piedimonte Matese
- (S43) San Polito Sanitico
- (S44) Giola Sanitica

Nuove stazioni sulla linea Affianca

- (S10) Aversa Ippodromo
- (S11) Aversa centro
- (S12) Aversa 167
- (S13) Teverola
- (S14) Casaluce
- (S15) Capo Spartano
- (S16) S. M. Capua Vetere
- (S17) Santa Maria Capua Vetere nodo FS
- (S18) Stazione sulla linea Villa Literno-Capua (O1)
- (S19) Aeroporto di Grazzanise
- (S20) Santa Maria la Fossa

Mentre è razionale riattivare ed attrezzare a nodo di scambio intermodale lo scalo-merci di Sparanise, che si trova pochi chilometri più a Nord, nel quale le merci vengano trasferite dai vagoni ferroviari ai mezzi gommati, ai quali ultimi è affidata la funzione di accedere fino ai piazzali dell'avioimbarco.

L'area da utilizzare per la realizzazione del nodo di scambio intermodale è quella, ormai inutilizzata che il piano ASI aveva già destinato a zona industriale.

Si richiama che nel 4° Quadro Territoriale di Riferimento del P.T.R. (*il quadro dei Campi Territoriali Complessi, ambiti prioritari d'intervento interessati dalla convergenza ed intersezione di processi intensivi d'infrastrutturazione e da complessi intrecci di interventi comportanti anche problematiche ambientali*) il nodo di scambio di Sparanise viene a svolgere un ruolo fondamentale proprio per la sua posizione e la sua disponibilità di spazio idoneo che, data la sua già precedente destinazione, è disponibile alla riconversione funzionale senza obbligare a sottrarre ulteriore spazio alle aree agricole.

La previsione dunque risulta non solo perfettamente aderente alla previsioni regionali di sviluppo del Campo Territoriale Complesso di pertinenza, ma anche compatibile con l'uso sostenibile del territorio.

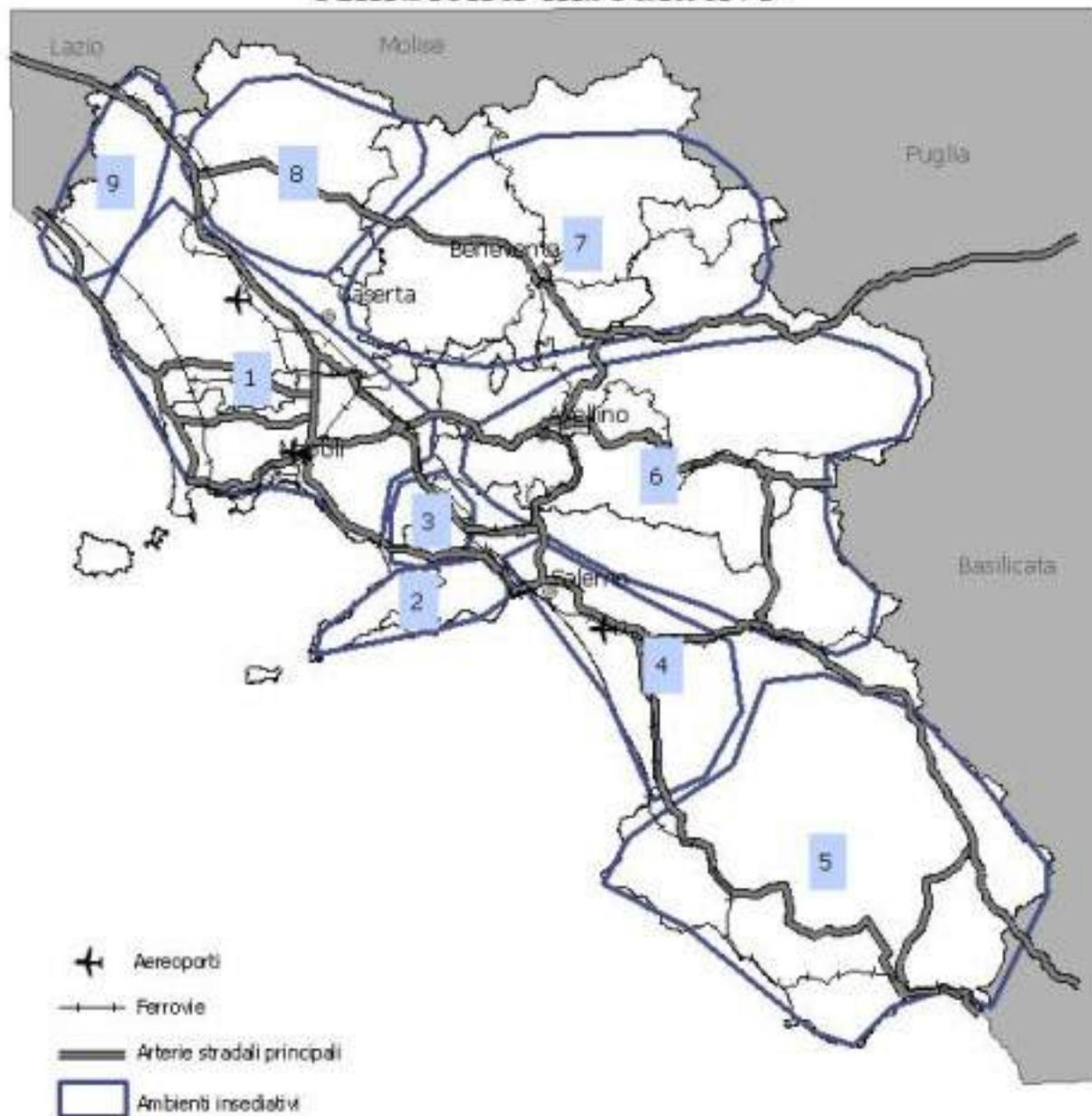
Il 2° Quadro Territoriale di Riferimento del P.T.R. è quello degli Ambienti Insediativi. Il territorio comunale di Sparanise è ricompreso nell'Ambiente Insediativo n.° 1, caratterizzato dalla lampante contrapposizione tra una concentrazione insediativa-demografica-produttiva che ha comportato il realizzarsi di due estese agglomerazioni di comuni ubicati a nord di Napoli (Conurbazione Aversana e Conurbazione Casertana) tendenzialmente protese alla fusione con il capoluogo regionale, ed un vasto territorio via via meno popolato, infrastrutturato e sviluppato sotto il profilo dell'intensità dello sviluppo economico (*fig. 02*).

La “pressione d'uso” sulla Piana Casertana, la drastica riduzione al suo interno del suolo disponibile, il crescente degrado ambientale richiedono l'avvio immediato di una inversione di tendenza nella localizzazione di nuovi insediamenti.

Di qui il ruolo che si affida ai comuni dell'entroterra casertano nel processo di riequilibrio dell'assetto provinciale e regionale tutto sbilanciato a sud.

È del tutto evidente altresì che i comuni della fascia intermedia sono deputati ad ospitare la delocalizzazioni di funzioni ed impianti non più compatibili con la congestionata area Napoli-

2° QTR: -Ambienti insediativi-



Caserta: gran parte del loro sviluppo avverrà in funzione di elementi complementari di un'Area Metropolitana Napoletana allargata.

La redistribuzione di funzioni, ed anche di carichi abitativi, in ogni caso dovrà avvenire nel rispetto del principio che di ciascun ambito territoriale si dovrà tener conto di specificità, limiti di sostenibilità ambientale ed ecologica, valorizzazione e non puro e semplice “consumo” di risorse locali.

Il 3° *Quadro Territoriale di Riferimento del P.T.R.* è costituito dai Sistemi Territoriali di Sviluppo: unità territoriali intermedie costituite in base non solo a caratteri sociali e geografici omogenei, ma anche a relazioni che collegano tra loro diversi soggetti territoriali (*fig. 03*).

Gli S.T.S. quindi rappresentano innanzitutto luoghi di esercizio di visioni strategiche condivise, ambiti di programmazione di interventi sul territorio e di condivisione di obiettivi di sviluppo e valorizzazione di risorse eterogenee.

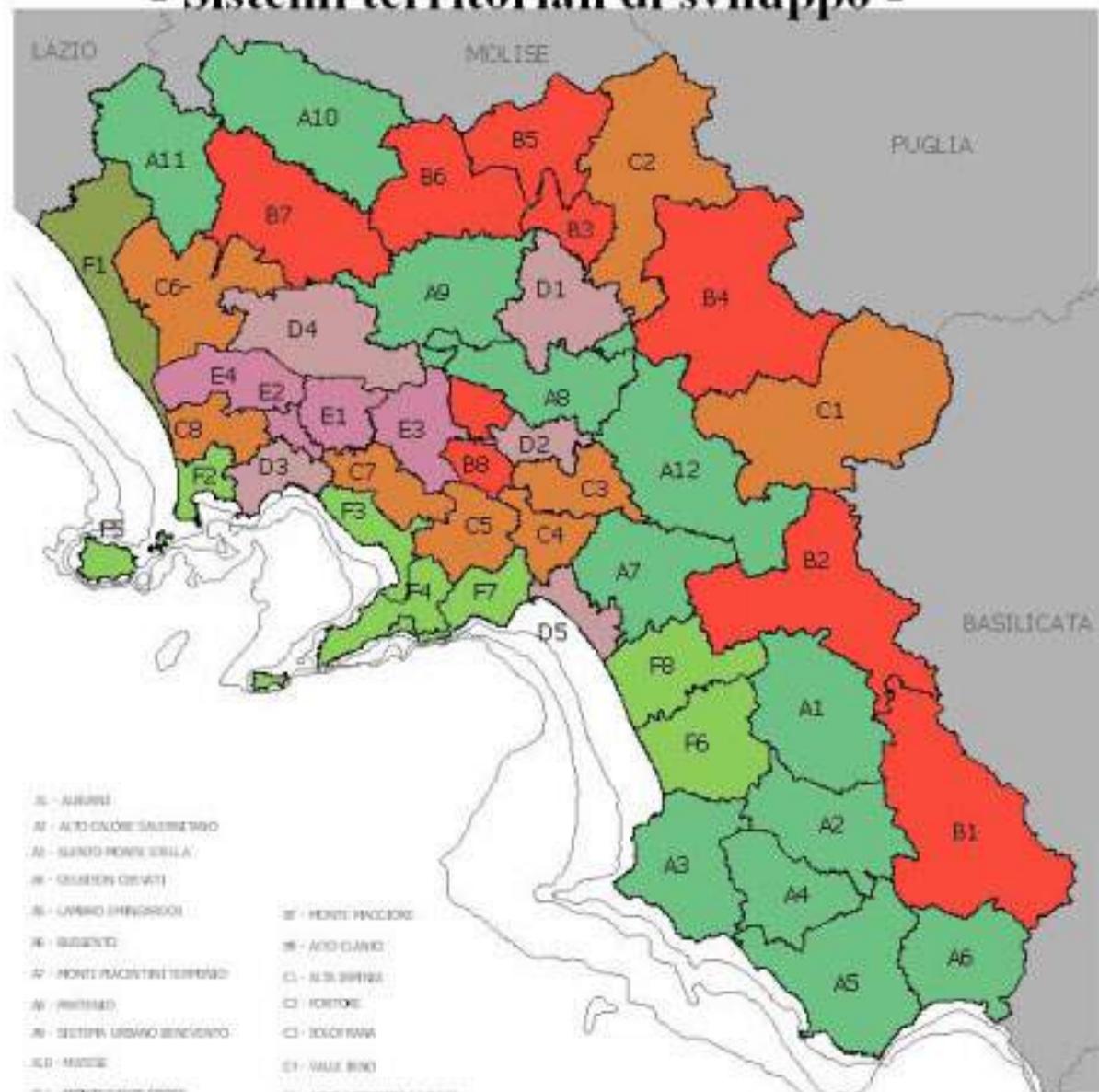
Gli S.T.S. sono così individuati sulla base della geografia dei processi di autoriconoscimento delle identità locali e di autorganizzazione dello sviluppo, confrontando il mosaico dei patti territoriali, dei contratti d'area, dei distretti industriali, dei parchi naturali, sulla base di una verifica di coerenza con l'intervento in corso del P.O.R. Campania, con l'insieme dei P.I.T., dei P.R.U.S.S.T., dei G.A.L. e delle indicazioni dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale in corso di formazione e/o di adozione.

I S.T.S. sono stati classificati dal P.T.R. in funzione di 6 diverse dominanti territoriali, in relazione alle caratteristiche ed alle vocazioni territoriali:

vocazione “*naturalistica*”, “*rurale-culturale*”, “*rurale-industriale*”, “*rurale-manifatturiera*”, “*urbano-industriale*”, “*paesistico-culturale*”; cosicché per ciascuna delle suddette caratteristiche dominanti è stata definita una *matrice* degli “*indirizzi strategici*”, in forma di proposta aperta alla discussione, al contributo di approfondimento e precisazione, che verrà sviluppato nei confronti con le realtà locali nell'ambito delle Conferenze Territoriali.

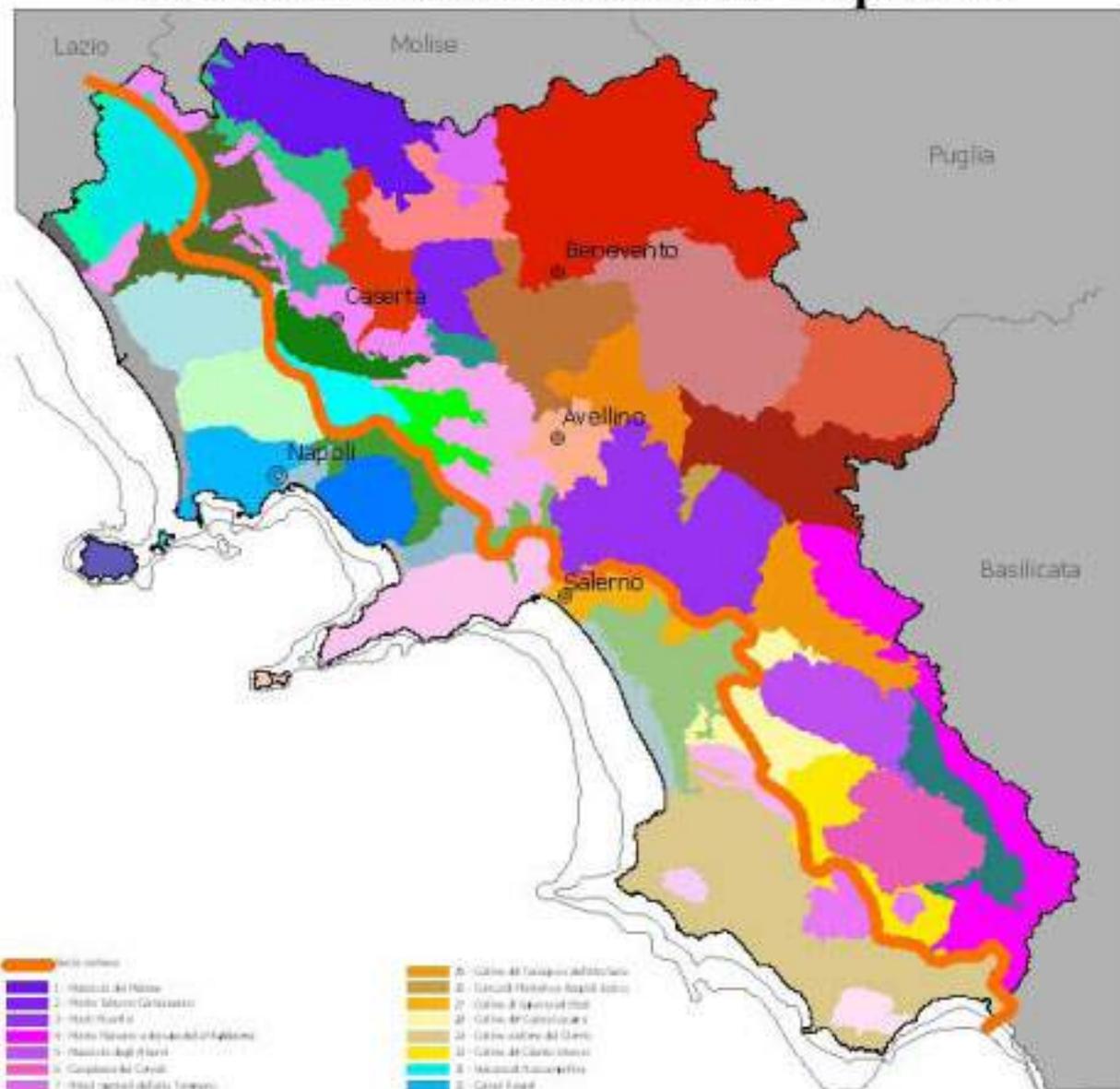
Il territorio comunale di Sparanise risulta inserito nel S.T.S. di tipo C, a dominante “*rurale-manifatturiera*”. Il sistema C6 “*PIANURA INTERNA CASERTANA*” comprende, oltre al comune di Sparanise, anche i Comuni di Bellona, Canello Arnone, Carinola, Falciano del Massico, Francolise, Grazzanise, Pastorano, Pignataro Maggiore, S. Maria la Fossa e Vitulazio (*fig. 04*).

- Sistemi territoriali di sviluppo -



- | | | | |
|--|---|----------------------------|-------------------------------------|
| A - AURUNI | W - MONTI PACCIERE | DK - AREA URBANA GIUGLIANO | F2 - REG. ED. GORDO - TORRE STABENE |
| A1 - ALTO COLORE SALERNITANO | W1 - ALTO GARDIC | E - SAPPALONORD - DDT | F3 - PIANCICOLA SORBITANA |
| A2 - SANTI ROSSI DELLA | C - ALTA SERRA | G - SAPPALONORD | F4 - BASSA MENDI |
| A3 - GIUGLIANO CIVICITA' | C1 - FORTORE | D - SONDRO | F5 - BASSA MENDI |
| A4 - LAVORO SPINACCIOLI | C2 - BOLOGNARA | H - SERRA ABBANDE | F6 - MONTICICCIA |
| A5 - SUGGENO | E1 - VALLE BIRIO | I - SERRA ARSIZANO | F7 - PIANCICOLA SORBITANA |
| A6 - MONTI PACCIERE SERRANO | E2 - AGRO VICIOMARE SANESI | J - LITORALE COPERTO | F8 - PIANA DEL VUL |
| A7 - PASTINNO | C3 - PIANURA INTERNA CASCIANEA | K - AREA FLORIDA | |
| A8 - SERRA URBANO BENEVENTO | C7 - COLLE VESCOVI | | |
| A9 - MATESE | C8 - AREA GULF JARDIC | | |
| A10 - MONTESANTO ORO | C9 - SERRA URBANO BENEVENTO | | |
| A11 - TIRRENICO CIVICITA' | D2 - SERRA URBANO VALLENO | | |
| B - VALLE DI BRAND | D3 - SERRA URBANO RAPOLI | | |
| B1 - MATESE VALLO | D4 - SERRA URBANO CASERTA E ANTEA CAPUA | | |
| B2 - PIZZICOLA | | | |
| B3 - VALLE DELL'URTA | | | |
| B4 - ALTO TAMPANO | | | |
| B5 - TIRRENO | | | |
| B6 - MONTI PACCIERE | | | |
| B7 - ALTO GARDIC | | | |
| B8 - ALTA SERRA | | | |
| B9 - FORTORE | | | |
| B10 - BOLOGNARA | | | |
| B11 - VALLE BIRIO | | | |
| B12 - AGRO VICIOMARE SANESI | | | |
| B13 - PIANURA INTERNA CASCIANEA | | | |
| B14 - COLLE VESCOVI | | | |
| B15 - AREA GULF JARDIC | | | |
| B16 - SERRA URBANO BENEVENTO | | | |
| B17 - SERRA URBANO VALLENO | | | |
| B18 - SERRA URBANO RAPOLI | | | |
| B19 - SERRA URBANO CASERTA E ANTEA CAPUA | | | |
| B20 - AREA URBANA GIUGLIANO | | | |
| B21 - SAPPALONORD - DDT | | | |
| B22 - SAPPALONORD | | | |
| B23 - SONDRO | | | |
| B24 - SERRA ABBANDE | | | |
| B25 - LITORALE COPERTO | | | |
| B26 - AREA FLORIDA | | | |
| B27 - REG. ED. GORDO - TORRE STABENE | | | |
| B28 - PIANCICOLA SORBITANA | | | |
| B29 - BASSA MENDI | | | |
| B30 - MONTICICCIA | | | |
| B31 - PIANCICOLA SORBITANA | | | |
| B32 - PIANA DEL VUL | | | |

- Sistemi del territorio rurale e aperto -



Legenda

- 1. Medio del Molise
- 2. Medio Salerno Casertano
- 3. Medio Napoli
- 4. Medio Salerno e Casertano del Nord
- 5. Medio degli Irsani
- 6. Casertano del Sud
- 7. Medio interno della Campania
- 8. Medio Caserta e Casertano
- 9. Medio Salerno e Medio Napoli
- 10. Medio Napoli
- 11. Medio di Napoli, Medio Caserta e Medio del Sud
- 12. Medio Napoli e Salerno
- 13. Medio del centro Salerno e Medio del Sud
- 14. Medio del Sud
- 15. Medio del Sud
- 16. Medio del Sud
- 17. Caserta del Sud e Salerno del Sud
- 18. Caserta del Sud
- 19. Caserta del Sud
- 20. Caserta del Sud
- 21. Caserta del Sud
- 22. Caserta del Sud
- 23. Caserta del Sud
- 24. Caserta del Sud
- 25. Caserta del Sud
- 26. Caserta del Sud
- 27. Caserta del Sud
- 28. Caserta del Sud
- 29. Caserta del Sud
- 30. Caserta del Sud
- 31. Caserta del Sud
- 32. Caserta del Sud
- 33. Caserta del Sud
- 34. Caserta del Sud
- 35. Caserta del Sud
- 36. Caserta del Sud
- 37. Caserta del Sud
- 38. Caserta del Sud
- 39. Caserta del Sud
- 40. Caserta del Sud
- 41. Caserta del Sud
- 42. Caserta del Sud
- 43. Caserta del Sud
- 44. Caserta del Sud
- 45. Caserta del Sud
- 46. Caserta del Sud
- 47. Caserta del Sud
- 48. Caserta del Sud
- 49. Caserta del Sud
- 50. Caserta del Sud
- 51. Caserta del Sud
- 52. Caserta del Sud
- 53. Caserta del Sud
- 54. Caserta del Sud
- 55. Caserta del Sud
- 56. Caserta del Sud
- 57. Caserta del Sud
- 58. Caserta del Sud
- 59. Caserta del Sud
- 60. Caserta del Sud
- 61. Caserta del Sud
- 62. Caserta del Sud
- 63. Caserta del Sud
- 64. Caserta del Sud
- 65. Caserta del Sud
- 66. Caserta del Sud
- 67. Caserta del Sud
- 68. Caserta del Sud
- 69. Caserta del Sud
- 70. Caserta del Sud
- 71. Caserta del Sud
- 72. Caserta del Sud
- 73. Caserta del Sud
- 74. Caserta del Sud
- 75. Caserta del Sud
- 76. Caserta del Sud
- 77. Caserta del Sud
- 78. Caserta del Sud
- 79. Caserta del Sud
- 80. Caserta del Sud
- 81. Caserta del Sud
- 82. Caserta del Sud
- 83. Caserta del Sud
- 84. Caserta del Sud
- 85. Caserta del Sud
- 86. Caserta del Sud
- 87. Caserta del Sud
- 88. Caserta del Sud
- 89. Caserta del Sud
- 90. Caserta del Sud
- 91. Caserta del Sud
- 92. Caserta del Sud
- 93. Caserta del Sud
- 94. Caserta del Sud
- 95. Caserta del Sud
- 96. Caserta del Sud
- 97. Caserta del Sud
- 98. Caserta del Sud
- 99. Caserta del Sud
- 100. Caserta del Sud

- 20. Caserta del Sud
- 21. Caserta del Sud
- 22. Caserta del Sud
- 23. Caserta del Sud
- 24. Caserta del Sud
- 25. Caserta del Sud
- 26. Caserta del Sud
- 27. Caserta del Sud
- 28. Caserta del Sud
- 29. Caserta del Sud
- 30. Caserta del Sud
- 31. Caserta del Sud
- 32. Caserta del Sud
- 33. Caserta del Sud
- 34. Caserta del Sud
- 35. Caserta del Sud
- 36. Caserta del Sud
- 37. Caserta del Sud
- 38. Caserta del Sud
- 39. Caserta del Sud
- 40. Caserta del Sud
- 41. Caserta del Sud
- 42. Caserta del Sud
- 43. Caserta del Sud
- 44. Caserta del Sud
- 45. Caserta del Sud
- 46. Caserta del Sud
- 47. Caserta del Sud
- 48. Caserta del Sud
- 49. Caserta del Sud
- 50. Caserta del Sud
- 51. Caserta del Sud
- 52. Caserta del Sud
- 53. Caserta del Sud
- 54. Caserta del Sud
- 55. Caserta del Sud
- 56. Caserta del Sud
- 57. Caserta del Sud
- 58. Caserta del Sud
- 59. Caserta del Sud
- 60. Caserta del Sud
- 61. Caserta del Sud
- 62. Caserta del Sud
- 63. Caserta del Sud
- 64. Caserta del Sud
- 65. Caserta del Sud
- 66. Caserta del Sud
- 67. Caserta del Sud
- 68. Caserta del Sud
- 69. Caserta del Sud
- 70. Caserta del Sud
- 71. Caserta del Sud
- 72. Caserta del Sud
- 73. Caserta del Sud
- 74. Caserta del Sud
- 75. Caserta del Sud
- 76. Caserta del Sud
- 77. Caserta del Sud
- 78. Caserta del Sud
- 79. Caserta del Sud
- 80. Caserta del Sud
- 81. Caserta del Sud
- 82. Caserta del Sud
- 83. Caserta del Sud
- 84. Caserta del Sud
- 85. Caserta del Sud
- 86. Caserta del Sud
- 87. Caserta del Sud
- 88. Caserta del Sud
- 89. Caserta del Sud
- 90. Caserta del Sud
- 91. Caserta del Sud
- 92. Caserta del Sud
- 93. Caserta del Sud
- 94. Caserta del Sud
- 95. Caserta del Sud
- 96. Caserta del Sud
- 97. Caserta del Sud
- 98. Caserta del Sud
- 99. Caserta del Sud
- 100. Caserta del Sud

- 101. Caserta del Sud
- 102. Caserta del Sud
- 103. Caserta del Sud
- 104. Caserta del Sud
- 105. Caserta del Sud
- 106. Caserta del Sud
- 107. Caserta del Sud
- 108. Caserta del Sud
- 109. Caserta del Sud
- 110. Caserta del Sud
- 111. Caserta del Sud
- 112. Caserta del Sud
- 113. Caserta del Sud
- 114. Caserta del Sud
- 115. Caserta del Sud
- 116. Caserta del Sud
- 117. Caserta del Sud
- 118. Caserta del Sud
- 119. Caserta del Sud
- 120. Caserta del Sud

La matrice degli indirizzi strategici per la C6 assegna la massima importanza allo sviluppo di attività produttive della filiera agroalimentare, sia al controllo di attività attrattive affinché non comportino danni ambientali; grande importanza anche alla promozione della interconnessione alla rete della mobilità ed all'integrazione nei programmi regionali.

Importanza decisiva viene comunque assegnata alla difesa della biodiversità ed alla valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico.

Evidentemente, dunque, esistono zone di frangia, comprendenti territori comunali di regioni diverse, in cui l'autorganizzazione locale dà luogo ad iniziative d'importanza strategica che vanno debitamente considerate da diversi piani di assetto territoriale regionale.

b) *DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE RELATIVAMENTE ALLE COMPONENTI AMBIENTALI E TERRITORIALI ELEMENTARI ALLA SCALA COMUNALE*

- Il territorio comunale di Sparanise non è interessato da “rischio idraulico alluvioni”. Nel suddetto territorio non sono presenti importanti dissesti franosi; sono però segnalate limitate porzioni del territorio collinare site a nord, nord-est e nord-ovest di frange periferiche del centro abitato (*alle falde dei rilievi collinari Monte Marzio, Pezzo, Briccelle*) in cui sono altamente probabili smottamenti franosi nei confronti dei quali vanno presi provvedimenti cautelativi anche a tutela della pubblica incolumità.

Vedi *Fig. n.° 5*: RISCHIO IDRAULICO FRANE; scala 1:100.000

La stragrande porzione del territorio circostante sugli altri lati del centro abitato è pressoché pianeggiante, non attraversata da corsi d'acqua di qualche rilievo ideologico; tutto il territorio a sud della via Appia è pianeggiante e non presenta problematiche di rischio idrogeologico in nessuna misura.

- Nel territorio comunale di Sparanise non si evidenziano presenze boschive che invece, proprio lungo il confine nord-occidentale, verso il territorio di Teano.

- L'uso agricolo del suolo, nella porzione a nord della linea ferroviaria, è articolato in colture fruttifere minori, prati, alternati a zone di vegetazione rada; nella porzione compresa tra la linea ferroviaria e la via Appia alle fruttifere minori si affiancano nella parte a sud; coronano il tutto modeste e circoscritte estensioni di vigneti.

- Sono lontane da Sparanise le Aree protette di Parchi e Riserve; la più prossima è quella del Parco del Roccamonfina, a nord-ovest, che incomincia ad una decina di chilometri di distanza dal limite comunale di Sparanise, e riguarda marginalmente Teano e Caianello e quasi per intero il territorio comunale di Roccamonfina.

- Il territorio comunale di Sparanise non è coinvolto in alcun Sito di Importanza Comunitaria (S.I.C.), che si trovano tutti ad una certa distanza: il Roccamonfina, il Falciano del



Autorità di Bacino
dei Fiumi Liri-Garigliano e Volturno



Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico

Rischio di frana

L. n° 183 del 18 maggio 1989
L. n° 235 del 7 agosto 1999
L. n° 492 del 4 dicembre 1993

L. n° 236 del 13 luglio 1999
L. n° 365 del 21 dicembre 2000

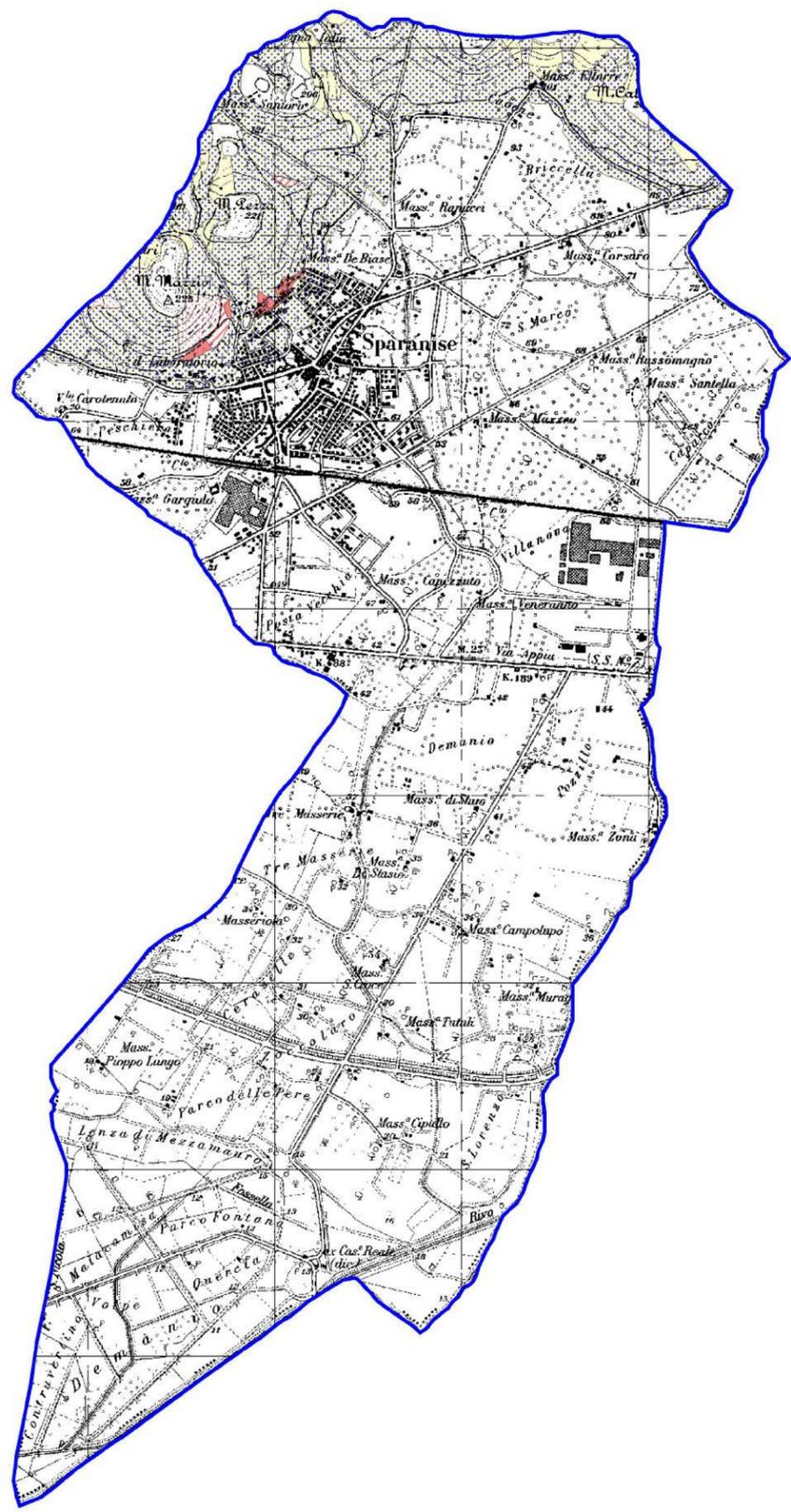
Carta degli scenari di rischio

Comune di
Sparanise

Regione Campania
Provincia di Caserta
Scala 1: 25.000

Legenda

-  **AREA A RISCHIO MOLTO ELEVATO - R4**
Nella quale per il livello di rischio presente, sono possibili la perdita di vite umane o lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio-economiche.
(* Aree a rischio molto elevato ricadenti in zone a Parco)
-  **AREA A RISCHIO ELEVATO - R3**
Nella quale per il livello di rischio presente, sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.
-  **AREA A RISCHIO MEDIO - R2**
Nella quale per il livello di rischio presente sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche.
-  **AREA A RISCHIO MODERATO - R1**
Nella quale per il livello di rischio presente i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali.
-  **AREA DI ALTA ATTENZIONE - A4**
Area non urbanizzata, potenzialmente interessata da fenomeni di innesco, transito ed invasione di frana e massima intensità attesa alta.
-  **AREA DI MEDIO - ALTA ATTENZIONE - A3**
Area non urbanizzata, ricadente all'interno di una frana attiva a massima intensità attesa media o di una frana quiescente della medesima intensità in un'area classificata ad alto grado di sismicità.
-  **AREA DI MEDIA ATTENZIONE - A2**
Area non urbanizzata, ricadente all'interno di una frana quiescente, a massima intensità attesa media.
-  **AREA DI MODERATA ATTENZIONE - A1**
Area non urbanizzata, ricadente all'interno di una frana a massima intensità attesa bassa.
-  **AREA A RISCHIO POTENZIALMENTE ALTO - RPa**
Area nella quale il livello di rischio, potenzialmente alto, può essere definito solo a seguito di indagini e studi a scala di maggior dettaglio.
-  **AREA DI ATTENZIONE POTENZIALMENTE ALTA - APa**
Area non urbanizzata, nella quale il livello di attenzione, potenzialmente alto, può essere definito solo a seguito di indagini e studi a scala di maggior dettaglio.
-  **AREA A RISCHIO POTENZIALMENTE BASSO - RPb**
Area nella quale l'esclusione di un qualsiasi livello di rischio, potenzialmente basso, è subordinata allo svolgimento di indagini e studi a scala di maggior dettaglio.
-  **AREA DI ATTENZIONE POTENZIALMENTE BASSA - APb**
Area nella quale l'esclusione di un qualsiasi livello di attenzione, potenzialmente basso, è subordinata allo svolgimento di indagini e studi a scala di maggior dettaglio.
-  **Area di possibile ampliamento dei fenomeni franosi cartografati all'interno, ovvero di fenomeni di primo distacco, per la quale si rimanda al D.M. LL.PP. 11/3/88 - C1**
N.B. Nella area a contorno delle frane, quando non è indicato l'ambito morfologico significativo di riferimento, l'area di possibile ampliamento deve essere estesa fino alle spartite principali del versante, già riportate nella carta geomorfologica.
-  **Area di versante nella quale non è stato riconosciuto un livello di rischio o di attenzione significativo (applicazione D.M. LL.PP 11/3/88) - C2**



Limiti amministrativi:
 Limite Comunale (ISTAT 1991)
 Limite del Bacino dei Fiumi Liri-Garigliano e Volturno (D.P.R. 01/06/98 pubblicato sulla G.U. del 22/10/98 n.247)

Massico-Carinola, il Monte Maggiore, l'area Castel Morrone-San Prisco, la zona umida in prossimità di Grazzanise.

- Nel territorio comunale di Sparanise si segnalano alcuni circoscritti siti potenzialmente inquinati, recapito di abbandono abusivo incontrollato di rifiuti: in particolare uno immediatamente ad ovest del centro abitato attuale, sul versante meridionale più in basso della collina M. Marzio; un altro in località Masseria S. Croce, in aperta campagna, alla confluenza di due poderali provenienti l'una da Francolise e l'altra da Sparanise (*ovvero dalla Via Appia*); e l'ultima in località Casale Reale, sulla sponda sinistra del Rio dei Lanzi, quasi al confine comunale con Pignataro Maggiore.
- Per quanto concerne la qualità dell'aria, come precisato nel capitolo che riguarda gli effetti sull'aria-ambiente che si può attendere dalle scelte di piano, al momento non si dispone di misurazioni derivanti da indagini dirette.

In data 14 febbraio 2006 sono stati pubblicati, in allegato alla Delib. Reg. n.° 167 *“Provvedimenti per la gestione della qualità dell'aria-ambiente”* i risultati di uno studio effettuato rielaborando dati acquisiti da centraline di monitoraggio nell'anno 2003, ubicate in vari punti del territorio regionale, ed applicando un modello diffusionale secondo un software sofisticato.

I valori della presenza di inquinanti atmosferici riportati nelle tabelle dello studio sono quindi affetti da approssimazioni di calcolo e varie altre incertezze, nonché ormai antiquati. In particolare per il territorio di Sparanise, ad esempio, non contemplano le modificazioni delle qualità dell'aria derivanti dall'entrata in esercizio della centrale termoelettrica Calenia S.p.A. Comunque vale la pena riportare i suddetti dati per tutte le valutazioni successive.

Risulta che il territorio comunale di Sparanise sarebbe interessato da una media stimata annuale di soli 18,76 µg/mc di concentrazione di biossido di zolfo nell'atmosfera; molto al di sotto di 125 µg/mc per 24 ore, da non superare più di tre volte nell'anno, stabilito come limite per la protezione della salute umana.

Tale dato andrebbe opportunamente riscontrato all'attualità e con misurazione diretta, tenuto conto che il biossido di zolfo è un tipico effluente delle attività di combustione dei processi industriali.

Quanto al biossido di azoto, derivante soprattutto dagli scarichi degli autoveicoli, il valore accreditato a Sparanise, pari a 47,53 $\mu\text{g}/\text{mc}$, è già superiore al valore limite (40 $\mu\text{g}/\text{mc}$).

Per le particelle PM10 sembrerebbe che il Comune di Sparanise non sia individuato tra i vari comuni a livello critico; non sono noti i dati relativi al benzene. Bassa anche la concentrazione media stimata di monossido di carbonio (1,59 $\mu\text{g}/\text{mc}$).

Complessivamente, comunque, il territorio comunale di Sparanise è segnalato in TAB. 16 tra i Comuni che fanno registrare il superamento dei limiti imposti dal D.M. 60/02.

c) *DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELLE AREE OGGETTO DEL P.U.C.*

La normativa urbanistica in vigore stabilisce che l'intero territorio comunale deve essere oggetto di disciplina dell'uso del suolo, nessuna parte esclusa. Il piano urbanistico dunque, a differenza di un singolo progetto, di dimensioni più o meno rilevanti, per definizione esplica i suoi effetti sull'intero territorio di pertinenza. Vero è anche che alcune aree più o meno vaste risultano più significativamente e decisamente di altre interessate dalle scelte di piano soprattutto per quanto attiene la qualità ambientale.

La dettagliata descrizione tecnica delle più rilevanti previsioni del P.U.C. è contenuta nella Relazione al P.U.C.

Va in questa sede anticipato già che le aree interessate risultano possedere gli indispensabili requisiti di disponibilità all'accoglimento delle funzioni proposte, non risultando caratterizzate da particolarità ambientali.

Ci si limita a richiamare quelle previsioni che hanno rilevanza ai fini della valutazione della sostenibilità ambientale.

I contenuti del P.U.C. sono dettagliatamente descritti nella Relazione Urbanistica allegata allo strumento. In questa sede pertanto ci si limita a richiamare quelle previsioni che hanno rilevanza ai fini della valutazione della sostenibilità ambientale.

Fino alla fine degli anni '70 il centro abitato si è sviluppato lentamente intorno al nucleo originario, restando sostanzialmente confinato a nord del rilevato ferroviario, mentre nella fascia di territorio compresa tra la ferrovia e la via Appia, nella sua parte più ad est, si realizzavano gli insediamenti ASI.

Successivamente sorgeva un quartiere di edilizia economica e popolare lungo la via Fungiello, esteso fino all'incrocio della via Posta Vecchia con la ferrovia (*passaggio a livello di accesso al centro abitato originario*). Buona parte del territorio accidentale della suddetta fascia restava agricolo; ma già il precedente P.R.G. prevedeva in questa zona la realizzazione di un Piano d'Insediamenti Produttivi.

La crisi della grande industria intanto comportava la dismissione delle industrie più grandi (*Pozzi, Vavid, ...*) rendendo nuovamente disponibili le relative aree in prossimità dello scalo ferroviario realizzato proprio al loro servizio. Nella parte più orientale di questa ex-area industriale

si è recentemente insediato l'impianto della centrale Termoelettrica Calenia S.p.a.; mentre in un'area prossima al passaggio a livello è in corso di avanzata realizzazione il già citato parcheggio d'interscambio.

Il presente P.U.C. propone il riutilizzo ai fini produttivi dell'area ASI e la conferma delle previsioni di aree produttive del P.R.G.

Le previsioni di cui va fatta la valutazione ambientale sono dunque:

- a) completamento del quartiere di edilizia economica e popolare;
- b) realizzazione delle aree produttive;
- c) realizzazione del centro di scambio intermodale ferro/gomma nella parte centrale della zona ASI riutilizzando ed ammodernando lo scalo ferroviario esistente.

Le suddette previsioni investono un'area pianeggiante, già ritenuta idonea dal Piano ASI, priva di emergenza ambientali, esenti da vincoli, ormai non più suscettiva di un rilancio dell'agricoltura di qualità, bensì con un'avvocazione specifica allo sviluppo di attività produttive artigianali/commerciali e ad impianti al servizio della mobilità, data la sua aderenza alle grandi vie di comunicazione (*FF.SS. e Via Appia*), ben separata dal centro storico anche se parzialmente confinante con i più recenti sviluppi residenziali, rispetto ai quali però ci sono i margini per la realizzazione di adeguate fasce verdi di mediazione reciproca tra diverse funzioni.

d) *PROBLEMI AMBIENTALI ESISTENTI, PERTINENTI AL PIANO, IVI COMPRESI QUELLI RELATIVI AD AREE DI PARTICOLARE RILEVANZA AMBIENTALE, QUALI LE ZONE DESIGNATE AI SENSI DELLE DIR. N.°79/409/CEE E N.°52/33/CEE*

Il territorio comunale di Sparanise possiede il pregio di aver conservato, nonostante le trasformazioni dell'impianto urbanistico avvenute a partire dagli anni '70, un discreto equilibrio ambientale. Non si evidenziano importanti problematiche di tipo idrogeologico, tranne le modeste zone a rischio frana di cui si è detto, né la necessità di risanare gravi guasti derivanti da pregresse condizioni di degrado del territorio. Non vi sono siti di particolare e delicato valore ambientale. Si segnalano però alcune problematiche recenti.

- 1) Inquinamento circoscritto di alcuni siti, dovuto all'abbandono di rifiuti;
- 2) inquinamento acustico delle fasce latitanti la via Appia;
- 3) necessità di monitoraggio dell'emissione nell'atmosfera di reflui gassosi da parte della centrale termoelettrica della Calenia S.p.A.

In particolare, per quanto attiene il terzo aspetto, va comunque richiamato che la Centrale termoelettrica in oggetto è stata autorizzata dal ministero delle attività produttive alla conclusione di un procedimento che ha comportato anche una specifica Valutazione d'Impatto Ambientali il cui esito è risultato positivo.

La Regione Campania ha comunque imposto, in sede di Conferenza dei Servizi, limiti ancora più restrittivi alle emissioni di biossido di zolfo rispetto a quelli stabiliti dal D.M. 60/2002; e la speciale convenzione sottoscritta dai responsabili della Centrale prevede il riallineamento ai suddetti limiti dopo la fase di messa a punto dell'impianto, e cioè alla data della prima manutenzione, che deve essere già effettuata sei mesi dopo l'avvio dell'esercizio.

Il controllo continuo mediante monitoraggio dei parametri di qualità dell'aria risulterà ancora più necessario in relazione ad alcune previsioni del presente P.U.C.

e) *SELEZIONE DI OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, RICONDOTTI AD UN LIVELLO TERRITORIALE ADEGUATO AL PIANO*

Com'è ben noto i principali obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale (protocollo di Kyoto, Conferenza di Bali) sono i seguenti:

- riduzione delle emissioni in atmosfera di sostanze allo stato gassoso, anche non tossiche, ma comunque responsabili dell' "effetto serra" e quindi del riscaldamento del pianeta;
- riduzione entro i limiti stabiliti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità delle emissioni inquinanti tossici e di altre sostanze che, compromettendo la naturale composizione chimica dell'aria, provocano danno alla salute umana (*biossidi di zolfo, ossidi e biossidi di azoto, benzene, PM 10, etc...*);
- riduzione delle sostanze gassose che combinandosi chimicamente con l'umidità dell'aria danno origine al fenomeno delle piogge acide;
- riduzione dell'impiego di sostanze (*impiegate nei processi industriali, ma anche nelle coltivazioni agricole*) che comportano inquinamento dei terreni della crosta terrestre, e delle acque di falda; disinquinamento dei siti inquinati; stop alle attività che producono inaridimento, sgretolamento, indurimento, desertificazione dei terreni;
- protezione del patrimonio boschivo, delle specie faunistiche a rischio di estinzione, della biodiversità in tutte le componenti della biosfera (*aria, acqua, suolo*);
- protezione del paesaggio, della rete naturalistico-biologica-ecologica; delle preesistenze culturali incastonate nel paesaggio naturale, fondative degli assetti insediativi originari delle varie realtà territoriali e testimonianze della ricchezza culturale di un territorio;
- riqualificazione degli agglomerati urbani, risanamento dei quartieri degradati e fatiscenti, adeguamento della dotazione di attrezzature e servizi.

È appena il caso di osservare che nessun P.U.C. di per sé, data la sua ridotta scala di competenza territoriale, può pretendere di risolvere problematiche planetarie, che invece otterranno efficaci risposte soltanto da politiche dei governi nazionali e da accordi internazionali per un universale processo di modifica dell'attuale modello di sviluppo.

Ciononostante ciascun piano comunale può dare il suo limitato ma prezioso contributo al raggiungimento di finalità generali se risulterà coerente con gli indirizzi strategici di tutela ambientale.

In particolare il P.U.C. di Sparanise non può direttamente partecipare alla conservazione del patrimonio forestale, che non è presente nel suo territorio, né alla protezione delle acque di importanti corsi fluviali, né alla conservazione di particolari corridoi ecologico-naturalistici e di specie florofaunistiche in estinzione; ma può senz'altro promuovere uno sviluppo del proprio territorio che:

- 1) tutela lo spazio agricolo, evitando urbanizzazioni ingiustificate;
- 2) avvia una razionalizzazione dell'impianto urbanistico che fronteggi il degrado della periferia e controlli la compatibilità reciproca delle destinazioni;
- 3) eviti il saccheggio di risorse minerarie ed acquifere escludendo tutte quelle attività produttive che comportino questi tipi di danni ambientali;
- 4) controlli l'emissione in atmosfera di gas-serra e di sostanze inquinanti, scegliendo opportunamente tipologie di impianti e tecnologie pulite.

f) *SPECIFICAZIONE DELLE AZIONI DI PIANO CHE SI INTENDONO ATTUARE E CHIARIMENTO DEL RAPPORTO TRA CRITERI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE-OBIETTIVI-AZIONI-EFFETTI SULLE TEMATICHE AMBIENTALI*

Per quanto detto al punto c), non risulta che il P.U.C. in oggetto vada ad interessare un territorio dotato di particolari pregi naturalistico-ambientali, e per quanto detto al punto d), non risulta neanche che debbano proporsi specifici obiettivi di risanamento ambientale per l'esistenza di pregressi dissesti del territorio e gravi forme di degrado, tranne modesti interventi di sottoscarpa in alcune limitate zone franose.

Pertanto esso può concentrarsi essenzialmente sui principali obiettivi di sviluppo socioeconomico della realtà locale, afflitta, come già accennato e come meglio specificato nella Relazione Tecnica del P.U.C., da gravi ritardi e carenze.

L'obiettivo principale è mettere Sparanise in condizione di giocare alla scala territoriale un ruolo attivo con riferimento alle proprie vocazioni, onde non lasciare questo comune emarginato dai processi di riorganizzazione degli assetti demografico-produttivi che si profilano alla scala provinciale e regionale.

Le principali azioni del P.U.C. si esplicano in tale orizzonte di prospettive con la pressione del “nodo di scambio intermodale commerciale”, la previsione del rilancio delle aree produttive nell'area tra via Appia, via Posta Vecchia e via Fungiello con la previsione di attrezzature di scala sovraurbana.

La problematica della “sostenibilità ambientale” si ripropone essenzialmente con riferimento alla valutazione degli effetti sulle principali componenti naturali-ambientali derivanti dal peso di nuove pressioni, interessanti una notevole estensione del territorio urbanizzato.

È immediato constatare che le componenti naturali fondamentali che vengono direttamente investite dal carico urbanistico previsto dal P.U.C. sono:

- lo spazio territoriale, in quanto tale;
- il sistema di smaltimento delle acque reflue;
- l'aria ambientale.

Lo spazio territoriale, a prescindere dalla sua locale qualità intrinseca, è una risorsa non rinnovabile, nel senso che non può essere prodotto dall'attività umana, ma solo impiegato per una determinata destinazione (*cioè una per volta*).

La riconversione d'uso di un'area è sempre teoricamente possibile, ma mai per scelta dell'uomo si è dato il caso che un'area urbanizzata sia stata successivamente rinaturalizzata (*semmai in seguito ad eventi calamitosi o a drammatiche vicende di guerra risulta essere stata abbandonata e la natura in qualche modo se ne è riappropriata*).

L'urbanizzazione pertanto è un fenomeno difficilmente reversibile; lo spazio naturale, o comunque lo spazio libero da urbanizzare, ogni giorno, si riduce su tutto il pianeta.

Il presente P.U.C. prevede un ampliamento dell'area attualmente urbanizzata per una estensione di circa altri 90 Ha, di cui:

- circa 60 Ha destinati all'ampliamento delle zone "D" in parte riservati ai P.I.P. ed in parte riservate alla realizzazione del "nodo di scambio intermodale" comprensivo del parcheggio di scambio già in corso di realizzazione;
- circa 13,5 Ha alla realizzazione di previsioni riguardanti funzioni e servizi di importanza sovracomunale (*Istituto Tecnico Commerciale; Sportello Unico Attività Produttive; Scuole di formazione professionale*);
- circa 9,5 Ha all'incremento di attrezzature collettive di quartiere nelle zone "B", di completamento dell'insediamento abitativo consolidato;
- circa 6,7 Ha per completamento delle zone residenziali di tipo economico e popolare in zona "C".

Trattasi complessivamente di un consistente ampliamento dell'area urbanizzata. Ma la sostenibilità ambientale del Piano non va però valutata con riferimento alla pura e semplice estensione, bensì al criterio adottato nell'imposizione delle destinazioni di zona all'area impegnata, tenuto conto delle sue caratteristiche specifiche quali si sono venute determinando già nel tempo passato, e con riferimento al più globale contesto territoriale comunale.

La suddetta area totale (*ed in special modo la parte più cospicua destinata alle attività produttive*) non sottrae spazio all'agricoltura, che di fatto è praticata tutta a sud della Via Appia, bensì rappresenta sostanzialmente il reimpiego di uno spazio ormai non più a vacazione agricola (*proprio per le previsioni di destinazione che lo hanno interessato negli anni recenti*) per la maggior parte compreso tra le due principali infrastrutture di viabilità (*FF.SS. e Via Appia*), ed oggi in attesa di una congrua

ridestinazione. Nel capitolo specifico di questo Rapporto Ambientale si esporranno dettagliatamente le valutazioni qualitative e quantitative sulla base delle quali si è ritenuto che la scelta operata dal P.U.C. risulta rispettosa del criterio di sostenibilità ambientale che raccomanda “*l’uso parsimonioso dello spazio territoriale come risorsa non rinnovabile*”.

Quanto all’impatto delle previsioni urbanistiche sul sistema territoriale di smaltimento delle acque reflue, va fin d’ora segnalato che l’urbanizzazione di 90 Ha di territorio comporterà quantomeno l’impermeabilizzazione di circa 30÷35 Ha di area attualmente assorbente.

Quindi, al di là del carico inquinante proveniente dalle attività (*che costituisce un problema a parte*) occorrerà fronteggiare una non trascurabile massa aggiuntiva di acque meteoriche da convogliare nei settori finali mediante opportuni e dimensionati impianti fognari.

Vanno infine considerati gli effetti delle previsioni del P.U.C. sulla qualità dell’aria, partendo dalla considerazione dello stato attuale, di cui si è detto al punto b).

Le destinazioni previste per le aree latitanti la via Appia comporteranno emissioni inquinanti dovute all’incremento delle densità del traffico afferente, che nella suddetta zona tenderanno a cumularsi agli inquinanti (*CO ed NO₂*) provenienti dalla Centrale Termoelettrica.

Non sono invece da temersi, in linea di massima, emissioni inquinanti da parte di impianti produttivi particolari, dal momento che le attività per le quali vengono predisposte le aree P.I.P. sono soprattutto di tipo direzionale-commerciale, fieristico, di servizio e finanziarie, e per quello di tipo artigianale è prevista una selezione sulla base di specifici parametri al fine di garantire il minimo impatto sull’ambiente.

Problematiche secondarie, non di meno meritevoli di attenzione, riguarderanno il contenimento dell’inquinamento acustico, e quello dell’incremento della massa di rifiuti da smaltire, conseguenti allo sviluppo delle attività ipotizzate.

g) *DESCRIZIONE DELLE MISURE DI IMPEDIMENTO, RIDUZIONE E COMPENSAZIONE PER TUTTE LE TEMATICHE AMBIENTALI CHE RISULTANO INTERESSATE DA EFFETTI NEGATIVI, COME EVIDENZIATO NELLA MATRICE AZIONI/IMPATTI*

Come sarà dettagliatamente descritto nel capitolo dedicato al monitoraggio ambientale, già il Piano Urbanistico Comunale adotta misure di riduzione e compensazione volte a mitigare eventuali previsti o temuti effetti negativi delle azioni specificamente dettate da esigenze di sviluppo socioeconomico sulle principali componenti ambientali, o comunque provvedimenti necessari a consentire un corretto ed equilibrato inserimento delle nuove funzioni nel contesto preesistente.

Con riferimento ai vari temi trattati, il P.U.C. adotta le seguenti risposte compensative.

- *Consumo del territorio*: previsioni comportanti un elevato rendimento dell'uso del suolo impegnato dall'incremento dell'urbanizzazione.
- *Impermeabilizzazione di aree attualmente assorbenti*
ed aumento dello scarico di liquami: adeguamento degli impianti fognari e degli impianti di depurazione, obbligo di urbanizzazione globale preventiva all'uso del suolo secondo le destinazioni assimilabili; N.T.A. (*Norme Tecniche di Attuazione*) specifiche.
- *Incremento della quantità di rifiuti solidi urbani*: previsione di impianti di selezione e compattazione a carico delle ditte che interverranno nei P.I.P.; obbligo di raggiungimento di una percentuale adeguata di raccolta differenziata propedeutica all'avvio della realizzazione delle previsioni di P.I.P.
- *Incremento del traffico veicolare*: coordinamento e riadeguamento della rete stradale con attuazione del piano traffico e piano parcheggi allegato al P.U.C.
- *Inquinamento degli scarichi autoveicolari*: provvedimenti di limitazione e selezione del traffico nel centro abitato; pressione di verifica continua dei livelli di CO e NOx nell'aria, aumentando il numero delle centraline già previste dalla convenzione con la Calenia Energia S.p.A.; fasce stradali verdi.
- *Inquinamento acustico ambientale*: zonizzazione acustica coordinata con le previsioni del P.U.C.; ubicazione attenta di funzioni definibili recettori sensibili.

h) *SINTESI DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE E DESCRIZIONE DEL MODO IN CUI È STATA EFFETTUATA LA VALUTAZIONE*

Nella redazione del P.U.C. si è debitamente valutata la pressione sull'ambiente che le nuove più importanti funzioni inevitabilmente comporteranno in termini di consumo del suolo, di modificazioni della qualità dell'aria e della tranquillità ambientale.

Ma dopo attenta riflessione si è giunti alla conclusione che, senza le suddette previsioni, la realtà socioeconomica di Sparanise rischierebbe di mancare ad un appuntamento importante con l'occasione di riorganizzazione del sistema produttivo ed infrastrutturale regionale e di restare per lungo tempo ancora senza prospettive alternative.

Le previsioni contenute nel P.U.C. non “forzano” le vocazioni della realtà territoriale locale, bensì portano a compimento vocazioni oggettive, rilanciando l'uso produttivo non agricolo di aree che già furono individuate per le loro intrinseche caratteristiche ubicazionali e di rapporto con le infrastrutture territoriali, come le più idonee alla trasformazione d'uso, e che oggi, se non vi fosse stata la crisi della grande industria, sarebbero già totalmente occupate da stabilimenti produttivi.

Peraltro le suddette destinazioni non comportano mai la compromissione di valori naturalistici ed ambientali speciali tutelati da vincoli.

Le modificazioni ambientali conseguenti viceversa comporteranno la realizzazione di circa un migliaio di nuovi posti di lavoro nei settori innovativi, mentre la pressione sul resto del territorio e del centro abitato di Sparanise resterà del tutto trascurabile.

i) MISURE PREVISTE PER IL MONITORAGGIO

A parte specifiche misure di monitoraggio di alcune fondamentali componenti ambientali, alle quali si è già accennato e che meglio saranno specificate alla fine del presente Rapporto Ambientale (*centraline di controllo della qualità dell'aria, misurazione periodica dei livelli di rumore, ..., etc.*) va opportunamente richiamato che la vigente legislazione regionale attualmente prescrive che l'efficacia stessa del P.U.C. sia oggetto, nel tempo, di verifica da parte dell'A.C. che lo ha adottato.

Come le scelte delle azioni di Piano, fondandosi su analisi e considerazioni oggettive delle emergenze e necessità allo stato di fatto e su attendibili previsioni degli scenari futuri, devono risultare non arbitrarie e/o puramente e semplicemente intuitive, così il “successo” del Piano va dichiarato sulla base di controlli, in fase di attuazione, che attestino il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il monitoraggio del piano, allora, comporta la stesura di una relazione annuale, o al massimo biennale, a cura dell'Ufficio Tecnico e dell'Assessorato competente, sullo stato di avanzamento effettivo dell'attuazione delle previsioni, e sul riscontro della loro efficacia nel raggiungimento degli obiettivi strategici ed indirizzi programmatici assunti.

Va precisamente sottolineato, se ce ne fosse bisogno, che la gestione dello strumento è importante per lo meno quanto la sua redazione.

Va verificato se, e per quali motivi, si incontrano difficoltà nella sua attuazione; va altresì verificato se dalla sua attuazione si ottengono i risultati altresì in termini sia di oggettivo miglioramento del quadro ambientale, e di corretta gestione delle risorse, sia di sviluppo reale e diffuso dell'economia locale.

Nel caso specifico pertanto, man mano che si attuano le previsioni di piano, va verificato se si ottengono effettivamente i risultati positivi attesi nel campo degli investimenti, della creazione di nuovi posti di lavoro, di diffusione della ricchezza economica nel corpo sociale della comunità insediata, e se i livelli di compatibilità ambientale e di salvaguardia della salute dei cittadini risultano effettivamente assicurati.

L'A.C. ha la facoltà e l'obbligo di adottare provvedimenti opportuni, ed anche forme di aggiustamenti (*varianti localizzate*) dello strumento urbanistico qualora si registrino scostamenti inaccettabili dai risultati attesi.

LA LEGGE REGIONALE N.° 16/2004

Le Norme Tecniche e Direttive riguardanti gli elaborati da allegare agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, generale ed attuativa, come previsto dagli artt. 06 e 30 della L.R. n.° 16/2004, tra l'altro prescrivono la redazione del "Rapporto Ambientale" sulla base della quale effettuare la Valutazione Ambientale Strategica dei contenuti dello strumento.

In premessa vanno esplicitati gli elementi fondanti della strategia del piano che dovrà comunque uniformarsi alle seguenti direttrici:

- sviluppo socioeconomico;
- sostenibilità;
- concertazione;
- partecipazione.

L'Amministrazione proponente il Piano deve cioè preliminarmente evidenziare ed esplicitare le azioni che ritiene strategiche per la crescita del proprio territorio, verificarne la sostenibilità, adeguarne nel tempo l'intensità e compensarne o mitigarne gli effetti negativi.

La crescita socioeconomica infatti induce azioni che possono apportare più o meno rilevanti modificazioni al sistema ambientale ed è auspicabile che l'entità di tali modificazioni resti contenuta entro limiti tali da non determinare effetti irreversibili, bensì tali da consentire al sistema ambientale di ritornare nelle condizioni iniziali al cessare della sollecitazione: si parla cioè di "capacità elastica" del sistema e conseguentemente di sollecitazione che non lo cimentino oltre i valori di questa "fase elastica".

È altresì evidente che non possono essere del tutto "deformazioni permanenti" più o meno definitive e consistenti, le quali si auspica risultino positive per l'ambiente.

Il concetto di sostenibilità non è limitato alla verifica di compatibilità, di tutela, di salvaguardia e valorizzazione di una componente territoriale; la "sostenibilità" contiene a suo volta il concetto stesso di "sviluppo", attraverso l'accorto governo del territorio.

Per dare fondamento razionale alla verifica di sostenibilità, e per uniformare anche i riferimenti della procedura di verifica, le Norme Tecniche stabiliscono che il Rapporto Ambientale deve fare esplicito riferimento agli "indicatori di efficacia", quantitativamente misurabili, dei quali vanno predefiniti i valori di soglia, e dal cui controllo nel tempo si può giudicare sia della qualità

delle scelte di pianificazione effettuate, sia della qualità della gestione del piano, nonché dedurre la necessità di aggiustamenti e correzioni da apportare.

Ciò significa che la pianificazione non è più da intendersi come qualcosa che viene fatto una volta per tutte, ovvero a scadenze rigide, ma come un processo aperto, “in fieri”, nel tempo.

La Pianificazione Regionale di cui alla L.R. 16/2004 e alle successive Norme Tecniche colloca il “tempo” tra i parametri fondamentali ed impone di evidenziare le “disposizioni programmatiche” all’interno del più vasto quadro delle “disposizioni strutturali”: la redazione del P.U.C. allora deve ancorarsi agli elementi fondanti della strategia di pianificazioni territoriale urbanistica ma individuare, caso per caso, e nei vari tempi, le azioni programmatiche che si ritiene possano risultare utili ed efficaci al conseguimento degli obiettivi strategici.

Gli “indicatori di efficacia” da considerare nella formazione del P.U.C. sono molteplici e le Norme Tecniche ne forniscono un lungo elenco, che va comunque particolarizzato con riferimento sia alle diverse tematiche territoriali, sia alle specifiche situazioni, tra questi:

- struttura della popolazione;
- tasso di attività;
- tassi di occupazione/disoccupazione;
- livello locale di reddito;
- uso sostenibile del territorio;
- accrescimento e salvaguardia del contesto abitativo, funzionalità di spazi ed edifici pubblici e privati;
- livelli di criminalità;
- etc.

È del tutto evidente che il Rapporto Ambientale, partendo da una descrizione dello “stato di fatto” attraverso l’identificazione dei livelli attuali degli indicatori di efficacia, prospetta lo scenario futuro perseguibile mediante l’attuazione delle scelte di pianificazione attraverso una descrizione che, ancora una volta, si serve della “previsione” dell’evoluzione futura dei livelli degli indicatori di efficacia, in maniera da ancorare la valutazione delle scelte alla evoluzione di parametri misurabili

Le previsioni dei livelli degli indicatori di efficacia corrispondenti alle scelte di pianificazione effettuate costituiscono gli “obiettivi da raggiungere”; successivamente quindi l’A.C. ha dei riferimenti certi rispetto ai quali verificare sia la congruenza dei mezzi predisposti ai fini che si intendeva raggiungere, sia valori di confronto per il monitoraggio dei parametri, e quindi un orientamento sulle modifiche da effettuare, qualora i risultati fossero discosti da quelli attesi.

– *GLI OBIETTIVI STRATEGICI DEL P.U.C.*

La scelta strategica innovativa fondamentale del P.U.C. di Sparanise consiste nel puntare sulla autoproposizione al ruolo di cerniera degli scambi e delle comunicazioni dell'area nord-occidentale della Piana Napoli-Caserta rispetto al Basso Lazio e al Molisano, e di “porta commerciale” della Campania rispetto al costruendo aeroporto di Grazzanise.

La previsione della realizzazione del Nodo di Scambio Intermodale commerciale collegato all'aeroporto quindi costituisce contenuto essenziale del piano urbanistico comunale.

Conseguentemente lo sviluppo socioeconomico locale viene visto possibile e concreto nel prossimo futuro se affidato all'insediamento di attività produttive locali complementari a tale ruolo, soprattutto nel settore dei trasporti, commerciale e dei servizi.

Per il raggiungimento di tale obiettivo prioritario viene predisposta dal P.U.C. una considerevole quantità di aree a destinazione produttiva del suddetto tipo che in effetti costituisce la quasi totalità dello sviluppo urbanistico programmato.

Una scelta di pianificazione tanto caratterizzata ed impegnativa comporta innanzitutto la necessità della valutazione preventiva della sua “credibilità”, e cioè dell'esistenza dei presupposti programmatico-territoriali, istituzionali ed economici per il suo realizzarsi, nonché della sua utilità socioeconomica per la comunità insediata.

Nella prima parte della Relazione sulla proposta di P.U.C. si è ampiamente argomentato sulla suddetta tematica, dimostrando sia la fattibilità e l'utilità socioeconomica dell'obiettivo di pianificazione prefissato, sia la sua coerenza con l'ipotesi di assetto regionale. Si rimanda alla suddetta Relazione per quanto riguarda la descrizione del contesto fisico territoriale e dell'inquadramento del P.U.C. nell'ambito della Pianificazione Territoriale Regionale.

– LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

C'è da affrontare a questo punto l'aspetto della "Sostenibilità Ambientale", argomento che nel seguito di questa relazione richiederà uno specifico approfondimento.

In via preventiva infatti dovrà essere valutato se il "consumo di territorio" e le prevedibili modificazioni ambientali (in termini di inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo) sono compatibili con l'attuale assetto territoriale, procurando eventualmente finanche un miglioramento dello stato di fatto, oppure se costituiscono oggettivamente un peso insostenibile.

Dovrà essere valutato altresì se le nuove richieste di consumi (idrici, elettrici, ..., etc.) ma anche le nuove esigenze di smaltimento delle acque reflue e le nuove esigenze di raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani etc, sono fronteggiabili nell'attuale contesto, ovvero a prezzo di quali provvedimenti di adeguamento infrastrutturale.

Nel corso della gestione del piano andranno monitorati i parametri ambientali, per verificare se si resta in linea con le previsioni, ed inoltre andrà continuamente aggiornato lo "stato di avanzamento" dell'attuazione delle previsioni dello strumento urbanistico.

– GLI INDICATORI DI EFFICACIA

Complessivamente, quindi, sia con riferimento alle questioni socioeconomiche, sia con riferimento alla questione ambientale, vanno identificati gli indicatori di efficacia più appropriati al contesto in esame, quantitativamente misurabili, dei quali vanno predefiniti i valori di soglia che si vuole (o che si deve eventualmente rispettare per legge), registrandone i livelli attuali, da confrontare con i risultati attesi e con quelli che saranno successivamente rilevati mediante monitoraggio, dal cui controllo si può giudicare della qualità delle scelte effettuate e successivamente della qualità della gestione del piano.

Tra gli indicatori più significativi nel nostro caso vanno considerati:

- con riferimento alle problematiche socioeconomiche:
 - livelli occupazionali;
 - livelli di reddito medio pro-capite;
 - livelli di servizi di base offerti alla popolazione insediata.
- con riferimento alle problematiche ambientali:
 - consumo irreversibile di territorio per effetto della nuova espansione urbanistica;
 - modificazioni della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo conseguenti allo sviluppo delle nuove attività e dei relativi traffici afferenti;
 - effetti sul regime idrologico e forestale locale;
 - effetti sul carico di rifiuti solidi urbani, di rifiuti industriali e di rifiuti speciali da raccogliere e smaltire;
 - effetti sulla vivibilità ambientale, sulla qualità del paesaggio, sulla tranquillità sonora, etc. e sul patrimonio storico-artistico-archeologico locale.

I due tipi di problematiche sono intrecciati, inquanto è del tutto ovvio che, per esempio, un determinato consumo di territorio (altrimenti evitabile con scelte di pianificazione diverse o alternative) si giustifica solo a fronte di un adeguato incremento dell'occupazione, di un innalzamento effettivo e apprezzabile dei redditi, e di un consistente arricchimento delle casse comunali che consenta di finanziare attrezzature e servizi pubblici che rendano sempre più dignitosa e civile la vita della popolazione residente.

È evidente quindi che andranno eseguiti gli opportuni “bilanci” onde verificare la convenienza globale, sociale e ambientale delle scelte di pianificazione.

È quasi superfluo richiamare però che alcuni limiti e valori di soglia di natura ambientale e sanitaria non sono negoziabili, inquanto sono stati riconosciuti come “fondamentali” e sanciti come tali dalla vigente legislazione; ci riferiamo a quelli relativi alla qualità dell’aria, dell’acqua e del suolo, alla qualità delle colture in termini di sicurezza per la salute dei consumatori, alle condizioni della popolazione animale che entra nel ciclo dell’alimentazione umana, alla tutela di specie selvagge protette presenti nel territorio, ..., etc.

La stessa conservazione della qualità del paesaggio e la tutela delle preesistenze storico-artistiche-archeologiche, pur essendo in qualche misura ancora oggetto di valutazioni discrezionali, alla fine dei conti costituiscono ormai vincoli forti per la pianificazione innovativa.

I suddetti “fondamentali” sono dunque sottratti alla verifica della convenienza del “bilancio” costi/benefici: essi vanno in ogni caso assicurati.

– EFFETTI DELL'ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI DEL P.U.C. DI SPARANISE SULL'AMBIENTE: IL CONSUMO DEL TERRITORIO

Il totale delle aree urbanizzate ammonta attualmente a circa 1.866.159 mq. pari a 186,616 Ha, su di un territorio comunale della complessiva estensione di 1.873 Ha; l'urbanizzazione allo stato attuale, quindi, occupa un po' meno del 10% del territorio comunale, ponendo Sparanise ai livelli bassi della classifica dei comuni della provincia casertana.

Dal punto di vista semplicemente quantitativo sembrerebbero presenti cospicue risorse di spazio territoriale disponibile per nuovi insediamenti urbanistici. In realtà tutta la parte di territorio a sud della Via Appia, tranne una limitata fascia strettamente tangente questa strada, è utilizzata per una buona agricoltura la cui protezione rientra tra i principali obiettivi programmatici e pertanto non viene considerata urbanizzabile nel presente P.U.C.

Esclusa poi la fascia a monte del centro abitato originario, al di sopra della quota 110,00 m.s.l.m., che per motivi di clinometria, di protezione del paesaggio e di incompatibilità anche con l'obiettivo della tutela del territorio dal rischio sismico, risulta anch'essa non disponibile all'urbanizzazione, resta solo la porzione centrale di territorio comunale, sita tra la Via Appia e le propaggini nord del centro abitato originario, attraversata dalla linea FF.SS. Napoli-Roma via Formia, estesa circa 400÷450 Ha, a costituire di fatto lo spazio in cui ragionevolmente, nel tempo, dovrà svilupparsi (e restarvi confinata) l'urbanizzazione totale della realtà insediativa in oggetto.

L'attuale area urbanizzata risulta impegnata per circa 1.153.198 mq. (115,32 Ha) dal centro abitato, articolato nelle sue zone "A", "B", "C", compreso destinazioni residenziali, attrezzature collettive e viabilità; a Sparanise mancano attualmente zone "F" (attrezzature collettive di interesse sovracomunale) e pertanto la restante urbanizzazione esistente, estesa già circa 672.961 mq., è impegnata soltanto da attività produttive.

In effetti 122.969 mq. sono frammentati in attività produttive di piccole e medie dimensioni (zona D esistente – *Dimon* – in prossimità della stazione FF.SS. con attività, da riconvertire, o insediamenti più o meno sparsi che vanno completati reinquadrando in un piano D_{PIP} , l'ungo la Via Appia, ad ovest).

Ben 550.000 mq. sono viceversa totalmente impegnati dalla Centrale Termica di recentissimo insediamento, che occupa una grande porzione della ex area A.S.I., in virtù di scelte di pianificazione economico-territoriale ed infrastrutturale già effettuate in sedi gerarchicamente sovraordinate all'Ente Comunale.

Si constata pertanto che il 36% dell'attuale area di urbanizzazione del territorio comunale di Sparanise è impegnata da attività produttive e circa il 64% dalla destinazione residenziale, articolata nel Centro Storico e zone di completamento marginale (al di là della ferrovia), e prevalentemente in zone "C" realizzatesi a valle oltre la ferrovia, lungo la comunale Fungliello che collega la Via Appia all'originario centro abitato, è impegnata da tessuti residenziali.

Il presente P.U.C. prevede la urbanizzazione di altri 90 Ha.

Di questo impegno della risorsa di spazio territoriale però il 76,94%, è riservato all'ampliamento ex-novo delle zone "D", da destinarsi sia ai P.I.P. sia alle strutture di scambio intermodale (parcheggio di scambio intermodale e nodo di scambio intermodale); il 10,34% è riservato alla istituzione di zone "F" (ITC; Sportello Unico Attività Produttive, Scuole di formazione professionale) e all'incremento delle attrezzature collettive di quartiere, attualmente carenti nel centro abitato, mentre solo per il 7,47% (96.505 mq.) costituisce incremento delle zone "B" e solo il 5,24% (67.696 mq.) costituisce completamento delle zone "C" per l'attuazione dei programmi di edilizia residenziale economica, commisurati alla prevedibile crescita demografica (modesta), prevista in correlazione allo sviluppo delle attività produttive.

Va a questo punto opportunamente sottolineato che la verifica del parametro "Consumo di Territorio", nel nostro caso, non va fatta rapportando l'estensione dello spazio impegnato dallo sviluppo dell'urbanizzazione all'incremento di popolazione insediata, bensì al numero di posti di lavoro che presumibilmente si avranno quando gli insediamenti produttivi ipotizzati saranno andati a pieno regime.

In relazione alla tipologia ed alla dimensione media delle imprese per le quali è stato predisposto lo sviluppo delle aree produttive si assume uno standard di 10 addetti/Ha.

Ciò comporta che, a fronte dei circa 100 Ha di nuove aree produttive, il risultato atteso è di circa 1.000 nuovi posti di lavoro nei prossimi 10 anni.

Si tratta dunque di un impegno ragionevole del territorio in relazione all'obiettivo dello sviluppo socioeconomico locale.

Sta all'A.C. monitorare l'andamento dell'insediamento di nuove imprese nella misura attesa e l'andamento della creazione di nuovi posti di lavoro nella suddetta proporzione.

Eventuali forti discrepanze di livelli di questo indicatore di efficacia, rispetto ai risultati attesi, suggerirà l'adozione di opportuni provvedimenti correttivi, non escluso quello del ridimensionamento della previsione di piano.

– EFFETTI SULL'AMBIENTE: IMPATTO IDROLOGICO SUI RECETTORI, CONSEGUENTE ALLE NUOVE URBANIZZAZIONI

La urbanizzazione di estese aree agricole o comunque inedificate pone l'Ente Locale di fronte alla prospettiva di dover fronteggiare nei prossimi dieci anni, man mano che strade, piazzali e costruzioni modificheranno sostanzialmente la permeabilità del territorio, il problema del convogliamento nei recettori finali di cospicue quantità di acque meteoriche.

Ovviamente il calcolo delle portate defluenti verso i recapiti finali può essere fatto soltanto conoscendo i tempi di corrivazione a partire dai vari bacini, in funzione della distanza dei ricettori e della effettiva articolazione e capacità ricettiva della rete.

Le considerazioni che seguono valgono solo a fissare l'ordine di grandezza della problematica, partendo dai macrodati:

- l' *estensione complessiva di tutte le aree di nuova costruzione* sarà di 90 Ha;
- il *fattore medio di impermeabilizzazione del terreno*, a sistemazioni urbanistiche eseguite, mediamente, è assunto con valore di 0,66;
- la *pioggia critica di riferimento* è assunta con una intensità di 50 mm in 900 sec (15');;
- il *volume totale di acque reflue meteoriche* sarà:

$$900.000\text{mq} \times 0,05 \text{ m} \times 0,66 = 29.700 \text{ m}^3$$

Assumendo che il sistema fognario vada a regime entro i 900 sec di cui alla "pioggia critica", si avrebbe una portata di: $47,36 \text{ m}^3/\text{sec} = 47.360 \text{ lit}/\text{sec}$.

Anche se di fatto la durata della pioggia critica risulta quasi sempre inferiore alla durata di riempimento del volume complessivo degli specchi, e quindi la valutazione suesposta rappresenta solo un estremo superiore, le quantità in gioco risultano di tutto rispetto, in quanto approssimativamente vengono a rappresentare un incremento di circa il 40% del volume di acque meteoriche che attualmente la rete fognaria di Sparanise già deve smaltire in occasione degli eventi pluviometrici più intensi.

Le aree più estese della nuova urbanizzazione sono dislocate lungo la Via Appia.

Tutta la rete fognaria a valle della linea ferroviaria (ed in particolare il collettore attuale lungo la Via Appia) va completamente adeguata per potenziare la capacità, mentre va trovato ancora più a valle il recettore finale.

Per quanto riguarda questo aspetto quindi la valutazione di compatibilità delle previsioni del P.U.C. con la sostenibilità delle infrastrutture territoriali è quindi una valutazione di “compatibilità condizionata”; va cioè chiaramente avvertito che, in assenza di appropriati ed impegnativi interventi generali sulla rete fognaria, la realizzazione di un così cospicua estensione di aree urbanizzate porrebbe seri problemi di smaltimento e regolazione dei flussi meteorici verso i recapiti finali.

– *EFFETTI SULL'AMBIENTE: PREVISIONE DELLE INFLUENZE SULLA QUALITÀ DELL'ARIA DERIVANTE DALLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE PREVISTE DAL P.U.C.*

Le sorgenti dell'inquinamento sono essenzialmente di due tipi:

- emissioni da impianti industriali;
- emissioni da autoveicoli da trasporto merci e passeggeri afferenti quotidianamente alle aree produttive.

Gli inquinanti dell'aria di cui occorre occuparci nel nostro caso sono essenzialmente i seguenti:

- monossido di azoto e biossido di azoto e derivati;
- monossido di carbonio;
- idrocarburi;
- benzene;
- ossidi di zolfo;
- idrocarburi policiclici aromatici;
- percentuali anomale di ozono troposferico;
- particelle PM10.

Si richiama che il Decreto Ministeriale del 02 Aprile 2002 n.° 60 ha recepito le direttive 99/30/CE e 00/69/CE riguardanti i valori limite di qualità dell'aria relativi ai biossidi di azoto e zolfo, PM10, piombo, benzene, e monossido di carbonio.

La Direttiva 2002/03/CE stabilisce altresì valori limite di qualità dell'aria ambiente per l'ozono, alla quale lo Stato Italiano sta per uniformarsi con propria legislazione.

I^a FONTE DI INQUINAMENTO DELL'ARIA: IMPIANTI DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Il più importante insediamento industriale presente nel territorio di Sparanise attualmente è costituito dalla Centrale Termoelettrica, di recentissima realizzazione.

Trattasi di un impianto di produzione di energia elettrica a ciclo combinato, alimentata a gas naturale, costituito da due sezioni della potenza elettrica complessiva di circa 800 MW e della potenza termica di circa 1.400MW.

Due tratte di elettrodotto aereo a 380 KV, per la lunghezza complessiva di circa 14 Km, collegano la nuova stazione elettrica di smistamento, annessa alla centrale con l'esistente linea Garigliano – S. Maria C.V., interessando anche i territori comunali di Calvi, Francolise, Grazzanise, Pignataro Maggiore: mentre un metanodotto del diametro di 400 mm, a 75 bar, della lunghezza complessiva di 1 Km, collegandosi all'esistente metanodotto della SNAM, tratto Benevento – Cisterna, va ad alimentare la centrale.

L'esito favorevole della procedura di V.I.A. costituisce il presupposto per l'autorizzazione alla costruzione dell'impianto rilasciata dalla Direzione Generale per l'Energia e le Risorse Minerarie del Ministero delle Attività Produttive alla Calenia Energia S.p.A.

Si apprende dai documenti agli atti della procedura che la Calenia Energia S.p.A., con nota del 13 Gennaio 2004, ha assunto l'impegno a rientrare nei limiti di emissione in atmosfera degli ossidi di azoto e del monossido di carbonio prescritti dal Ministero della Salute e dalla Regione Campania nel corso della riunione conclusiva della Conferenza dei Servizi, limiti più ristretti di quelli previsti dal progetto e dichiarati nello Studio di Impatto Ambientale eseguito dalla stessa Calenia Energia S.p.A.

La procedura autorizzativa risulta conclusa anche con riferimento agli adempimenti di cui alla Direttiva 96/61 CE concernente l'Autorizzazione Ambientale Integrata.

Pertanto il valore limite di emissioni media oraria degli NOx dovrà risultare non superiore a 40 mg/Nm³ nella fase di avvio dell'attività, e non superiore a 30 mg/Nm³ nella fase "a regime", a partire dal primo intervento globale di manutenzione previsto dopo 25.000 ore di funzionamento.

Quanto al monossido di carbonio – CO –, il predetto limite medio orario è fissato, già in sede di primo funzionamento, in 24 mg/Nm³.

Il controllo ambientale del rispetto dei limiti va fatto a cura e spese della Calenia S.p.A. con centraline di monitoraggi ubicate in punti strategici: i dati rilevati dovranno essere comunicati all'ARPA – Campania.

È richiesto il monitoraggio anche delle microparticelle PM10, nonché delle percentuali di ozono troposferico O₃, con valutazione degli eventuali danni causati da questa sostanza gassosa sulle colture praticate nelle circostanti aree agricole.

Per quanto concerne tutte le altre attività produttive previste dal presente P.U.C. (nelle zone D_P e D_{PIP}) al momento possono essere fatte soltanto previsioni di larga massima circa il relativo impatto sulla qualità dell'aria, trovandoci ancora in una fase di programmazione urbanistica e non già di specifici progetti industriali, dei quali si conoscano le materie trattate, i cicli e le tecnologie produttive, le effettive immissioni nell'ambiente, etc.

Intanto si può senz'altro dire che non sono previste industrie pesanti, né impianti a rischio di incidente rilevante, o comportanti pericolose emissioni di inquinanti in dipendenza da lavorazioni e processi riguardanti sostanze chimiche particolari. I Piani di Insediamenti Produttivi predisposti sono infatti destinati prevalentemente ad attività terziarie e di servizio, e solo in misura ridotta, ad attività artigianali e di piccola industria per la lavorazione di prodotti finiti.

Il controllo delle emissioni inquinanti nell'ambiente è quindi rimandato all'esame dei progetti finalizzato al rilascio dei Permessi di Costruire e delle Autorizzazioni all'esercizio delle attività. Successivamente l'Autorità Comunale, l'ASL e l'ARPAC verificheranno periodicamente l'adempimento delle prescrizioni contenute nelle suddette Autorizzazioni ed il rispetto effettivo dei limiti imposti dalle leggi in vigore.

Ciò premesso si pone in termini generali e strategici l'esigenza della valutazione preliminare delle problematiche di inquinamento dell'aria che derivano come conseguenza della scelta di destinare parti tanto ampie di territorio alle attività produttive, rammentando che inevitabilmente si andrà incontro ad effetti cumulativi.

Una speciale considerazione meritano i seguenti impianti: (1) l'area produttiva D_{P1} (ex Dimon) di cui è prevista la riutilizzazione industriale ed (2) il megaparcheggio di scambio per n.° 700 autoveicoli (tra auto e pullman) entrambi ubicati, a breve distanza reciproca, in prossimità della esistente stazione ferroviaria passeggeri, in contiguità a zone residenziali esistenti e di progetto

urbanistico; (3) il Nodo di Scambio Intermodale ubicato più ad Est, a confine con l'area della Centrale Termoelettrica.

Le emissioni inquinanti dell'attività produttiva (I) che prenderà il posto della Dimon non sono preventivamente note, dal momento che non ancora è identificato il tipo di impianto che verrà. È quantomai opportuno che vengano posti obbligatoriamente per esso gli stessi limiti di emissioni posti alla Centrale Termoelettrica nel Decreto di Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio emanato dalla Direzione Generale Energia e Risorse Minerarie del Ministero delle Attività Produttive, ciò in considerazione della sua prossimità all'abitato.

Quanto al (2) megaparcheggio ed al nodo di scambio commerciale è immediato constatare che gli inquinanti dell'aria non proverranno da particolari processi di lavorazione industriali, bensì, per la funzione stessa dei suddetti impianti, dagli autoveicoli afferenti e circolanti al loro interno.

La concentrazione dell'accesso/uscita nelle ore di punta dal parcheggio e le modalità di manovra degli autoveicoli determineranno nell'ambito dell'area destinata al parcheggio emissioni inquinanti da scarichi di combustione degli idrocarburi la cui misura è meritevole d'attenzione e dovrà essere oggetto di monitoraggio mediante centraline automatiche.

Il (3) nodo di scambio intermodale, viceversa, non solleva una problematica analoga, innanzitutto per la minore intensità di traffico e la sua diluizione durante l'arco dell'intera giornata lavorativa, e poi per la sua maggiore distanza dai recettori sensibili.

II^a FONTE DI INQUINAMENTO DELL'ARIA: IL TRAFFICO

Per la corretta impostazione del problema è necessario partire sempre dal quadro ambientale attuale.

L'asse della Via Appia, pur non essendo più densamente trafficato come quando non esistevano le attuali vie alternative di spostamento lungo la direttrice nord-sud tra questa parte della Regione Campania ed il Basso Lazio, resta sempre una via trafficata, per la quale è stata già avvertita una problematica d'impatto ambientale in termini di inquinamento acustico (prima ancora che di inquinamento dell'aria), tanto che nel dispositivo con cui si autorizza l'insediamento della Centrale Termica viene stabilito l'obbligo per la Calenia Energia S.p.A. di sostenere finanziamenti al Comune di Sparanise nell'affrontare e risolvere la suddetta problematica di rumore.

Con riferimento all'inquinamento chimico dell'aria in prossimità dell'asse stradale suddetto, e soprattutto in stretta adiacenza alle aree produttive, alla difficoltà di pervenire ad una attendibile previsione delle future densità di traffico, si aggiunge la difficoltà ancora maggiore di istituire una corretta correlazione tra la densità di traffico e la misura dei vari inquinanti nell'aria, dato che le variabili in gioco sono molteplici e di aleatoria valutazione (temperatura ed umidità dell'aria, forza e direzione del vento, classi di inquinamento degli autoveicoli circolanti, da Euro 0 ed Euro 4).

– *EFFETTI SULL'AMBIENTE: INCREMENTO DEI CONSUMI IDRICI*

Le attività previste dal presente P.U.C. sono prevalentemente di tipo commerciale-direzionale e di servizio alle famiglie ed alle imprese, e solo in una quota-parte limitata del tipo attività artigianali e di piccola industria manifatturiera.

Con riferimento alla prima tipologia di attività i consumi idrici possono essere preventivamente quantificati con l'assegnazione di una dotazione idrica procapite quotidiana, in analogia al normale criterio di fornitura per le zone residenziali, in misura ridotta ad $\frac{1}{4}$, tenuto conto che nelle zone produttive suddette non si manifestano i consumi domestici ordinari.

Si può assumere un consumo medio giornaliero compreso tra i 30 ed i 50 litri, riferito al numero di addetti stabili preventivato.

Con riferimento alla seconda tipologia di attività, per calcolare i consumi idrici occorrerebbe conoscere dettagliatamente le lavorazioni, i processi, i prodotti delle singole aziende, che possono comportare impieghi di acqua molto diversi l'uno dall'altro.

— *EFFETTI SULL'AMBIENTE: INCREMENTO DEI CONSUMI DI ENERGIA ELETTRICA*

La nuova richiesta di consumi elettrici può essere sommariamente quantificata, in via preventiva, assegnando ad ogni abitante da insediare lo standard di 0,90 KW di potenza installata e ad ogni attività commerciale/direzionale o artigianale di piccola dimensione lo standard di 15 KW di potenza installata.

Per gli impianti di maggiore dimensione è attendibile la previsione di 0,006 KW/mq di area occupata.

Si conclude che dall'attuazione piena delle previsioni di P.U.C. ci si deve attendere un incremento della potenza installata di almeno 6.000 ÷ 7.000 KW, pari ad un consumo annuo di 55 ÷ 60 milioni di KWh.

La elettrificazione delle aree di sviluppo costituisce un notevole onere finanziario che dovranno accollarsi prevalentemente i privati operatori, ma non comporta particolari problemi ambientali, data la vicinanza della Centrale Termoelettrica Calenia, dalla cui stazione ENEL si può realizzare la suddetta alimentazione, con brevi tracciati, fino alle nuove cabine di trasformazione.

È del tutto ovvio che, onde evitare ogni interferenza e disturbo ambientale, il progetto della rete di energizzazione dovrà prevedere una alimentazione esclusivamente mediante cavi interrati.

Lo sviluppo dell'urbanizzazione, già di per sé, comporta un incremento dei consumi elettrici per le esigenze della pubblica illuminazione di strade pubbliche, edifici pubblici, ..., etc. che si aggiungono a quelli privati. Com'è ormai ben noto l'incremento di consumi elettrici esercita indirettamente influenze negative sull'ambiente, in quanto i cicli produttivi di produzione dell'energia attualmente in uso comportano la produzione di scarichi inquinanti (soprattutto prodotti di combustione delle centrali termoelettriche). Un significativo contributo al contenimento dei consumi energetici, e quindi al contenimento dell'inquinamento ambientale, deve essere dato dalle amministrazioni e dagli enti che provvedono alla pubblica illuminazione, promuovendo progetti che prevedano l'impiego di tutti gli accorgimenti più adatti ad ottenere il massimo rendimento luminoso (lampade a basso consumo, apparecchi illuminanti opportunamente sagomati, etc.).

– EFFETTI SULL'AMBIENTE: PRODUZIONE DI RIFIUTI

Con riferimento alle attività insediabili nelle zone D_P del presente P.U.C. non sono previsti impianti dai quali possano provenire rifiuti speciali.

Qualora ciò dovesse accadere, rientrerebbe tra i precisi obblighi dei rispettivi titolari, l'avvio allo smaltimento di tali rifiuti nel particolare circuito dei “rifiuti particolarmente inquinanti”, i cui siti di trattamento e/o deposito finale esulano dalla gestione dei rifiuti solidi urbani che vede direttamente implicato l'Ente Comunale.

Peraltro, dalle estese aree di insediamenti produttivi, comprese le aree commerciali e fieristiche, è del tutto prevedibile una consistente produzione di rifiuti solidi urbani, di cui una larga quota è certamente da avviare ad impianti di riciclaggio, riducendo al minimo l'indifferenziato non riciclabile da stabilizzare in vario modo (meccanocompattazione e successivo sotterramento in aree idonee oppure trasformazione in CdR da impiegare come combustibile nei termovalorizzatori).

È quantomai opportuno che, nella redazione degli strumenti attuativi (P.I.P.), l'A.C. di Sparanise si riservi qualche lotto specificatamente destinato alla permanenza temporanea del “rifiuto secco” complessivamente raccolto proprio da tutte le attività presenti in ciascun comparto produttivo, cioè qualche “isola ecologica” in cui eseguire una più accurata selezione dei rifiuti da avviare a riciclaggio, distinguendoli da quelli destinati a meccanocompattazione/sotterramento o a termocombustione.

E non sarebbe fuor di luogo ipotizzare che, tra le tante attività produttive ospitate dai P.I.P., ve ne sia qualcuna che consiste proprio nel riciclaggio di determinati prodotti di scarto delle altre attività: cartoni e carta da imballaggio, plastica, metalli, ..., etc.

Non è opportuno viceversa che nei P.I.P. predisposti dal P.U.C. lungo l'asse della Via Appia per attività commerciali, direzionali e di servizi evoluti, trovino posto impianti di trattamento della frazione umida dei rifiuti solidi urbani perché anche i più perfetti impianti di compostaggio risulterebbero incompatibili con le prevalenti destinazioni di quel contesto.

Le attività che si ritiene abbiano prospettiva di insediamento e sviluppo, soprattutto nelle zone P.I.P. dislocate lungo la Via Appia ed in prossimità del Centro di Scambio Intermodale sono soprattutto del tipo supermercati, fiere, attività di servizio spedizione import-export, attività finanziarie, ..., etc., propriamente connesse o comunque correlate proprio al nodo di scambio.

È fin d'ora prevedibile il riparto della complessiva quantità di rifiuti provenienti da queste attività tra le varie tipologie di rifiuti, con una ampia frazione di secco riciclabile ed una minima frazione di umido tipico delle utenze domestiche.

La massa di rifiuti previsti si aggira, presumibilmente, intorno alle 1.500 tonn./anno.

Trattasi di una quantità non trascurabile che verrà a determinare una pressione sul sistema ambientale rispetto alla quale occorrerà attrezzarsi, ma dalla quale, mediante riciclaggio almeno del 60 ÷ 70%, si può trarre ricchezza, come sopra accennato.

– *EFFETTI SULL'AMBIENTE: MODIFICAZIONE DEI PARAMETRI DI VIVIBILITÀ AMBIENTALE, DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO URBANO RISULTANTE ED EFFETTI SULL'INTEGRITÀ DEL PATRIMONIO STORICO-ARTISTICO-URBANISTICO-ARCHEOLOGICO LOCALE*

Il tracciato della ferrovia separa abbastanza nettamente due porzioni di territorio e due ambienti dell'aggregato urbano differenti per epoca di formazione, per fisionomia urbanistica e per caratteristiche di vivibilità ambientale; a Nord il centro abitato più antico, dilatatosi fino a raggiungere la fascia di pertinenza ferroviaria. A sud i recenti sviluppi di edilizia residenziale economica e popolare, che hanno preso a snodarsi lungo le strade, comunale e provinciale, che collegano il centro abitato originario con la Via Appia, ed alcuni stabilimenti produttivi, nonché la grande area industriale ex ASI che per un decennio ha ospitato impianti produttivi importanti, poi dismessi ed oggi in attesa di un rilancio produttivo, di cui la parte più ad Est è stata recentemente riutilizzata dalla centrale Termoelettrica della Calenia Energia S.p.A.

Si tratta dunque di due scenari abbastanza diversi, l'uno caratterizzato da ritmi delle attività abbastanza tranquilli, dimensione degli spazi urbani a misura d'uomo, densità di traffico motorizzato alquanto modesta, l'altro invece caratterizzato da un maggiore fervore delle attività, aperto sulla strada di grande comunicazione, disponibile a trasformazioni che ne ridefiniscano la destinazione urbanistica in maniera definitiva ed in conformità della sua vocazione produttiva.

Si richiama intanto che la maggior parte delle aree destinate dal P.U.C. alle attività produttive è ubicata proprio in questa seconda zona e non esercita impatto diretto sulla prima.

Questa fascia territoriale meridionale non è in alcun modo interessata da preesistenze storico-artistico-ambientali né presenta tracce di reperti archeologici.

Ciò nondimeno la presenza in questa fascia di consistenti tessuti edilizi residenziali più recenti, in via di ulteriore espansione, pone la questione della compatibilità di questo tipo di destinazione con le destinazioni produttive prospettate a breve distanza o in contiguità e della qualità ambientale complessiva risultante.

Occorre comunque, e prima di ogni altra valutazione e considerazione, tener presente che, per obiettive necessità funzionali, sia il megaparcheggio di interscambio sia l'interporto commerciale (il nodo di scambio intermodale), devono risultare localizzati in stretta contiguità con gli impianti ferroviari, con la stazione passeggeri già esistente e con la futura stazione commerciale.

La loro ubicazione, in qualche modo obbligata, li colloca dunque in prossimità o addirittura al di là degli stessi più recenti tessuti residenziali.

Peraltro è appena il caso di ribadire che già la linea e gli impianti ferroviari esistenti da antica data hanno concorso decisamente a definire i profili fondamentali dello scenario ambientale che si va configurando a valle del centro abitato originario.

L'esistenza dei suddetti impianti è un dato di fatto ineliminabile, così come è ormai fatto compiuto lo sviluppo residenziale verificatosi in questo ambito territoriale, la cui compatibilità attuale, peraltro, risulta assicurata da alcune circostanze favorevoli che vanno richiamate, prima fra tutte, la presenza del cimitero.

L'interposizione della "area cimiteriale" tra "residenza" e ferrovia ha determinato automaticamente un limite all'espansione residenziale verso Nord-Est, poiché la fascia di "rispetto cimiteriale" ha svolto la funzione di un cuscinetto che ha impedito, ed in ogni caso impedirà, l'avvicinamento dei tessuti residenziali alla ferrovia, anche se a pagarne le spese è proprio la tranquillità del cimitero che si trova con un lato del suo perimetro quasi a contatto con il terrapieno della ferrovia, e con parte della sua area addirittura nella fascia di pertinenza ferroviaria.

Ad Est e Sud-Est il P.U.C. prevede l'interposizione di una ampia fascia agricola che separa il quartiere residenziale dall'area del previsto Centro Intermodale.

A Sud gli insediamenti produttivi previsti si presenteranno con una distribuzione ordinata di stabilimenti di modesta altezza (mt. 7,50), inferiore a quella dei fabbricati residenziali del quartiere retrostante, il quale peraltro si trova ad una quota d'imposta più elevata, dato l'andamento naturale del territorio che va salendo man mano che si allontana dalla Via Appia.

Comunque il quartiere residenziale si presenta verso le aree produttive opponendogli ampie aree di attrezzature collettive, in cui le fasce perimetrali verdi fungeranno da filtro.

Anche l'ampliamento previsto dal P.U.C. del Piano di Edilizia economica verso Ovest, risulta orlato da una fascia di verde attrezzato che lo separerà sia da Via Medaglie d'Oro sia da Via Posta Vecchia (strada provinciale che dall'incrocio con l'Appia risale verso la stazione ferroviaria e cioè verso la "porta d'accesso" al centro abitato originario).

Proprio alla suddetta "porta di accesso" è ubicato il parcheggio d'interscambio che non interferisce direttamente con il quartiere residenziale e risulta da questo separato mediante la interposizione di una fascia di rispetto lungo un fronte di circa 150 mt., della profondità di circa 45 mt.

Pertanto la compresenza di destinazioni diverse in questo ampio ambito territoriale in corso di trasformazione urbanistica non comporta particolari problematiche di compatibilità tra le suddette destinazioni sotto il profilo del paesaggio urbano risultante.

Le previsioni urbanistiche del P.U.C. riguardanti l'ambito territoriale a Nord della ferrovia consistono essenzialmente in:

- rimodellamento del perimetro del centro abitato originario, con moderata espansione delle zone "C", completamento delle zone "B" e con la destinazione di alcune aree, ubicate in punti adatti, alla realizzazione di attrezzature collettive nuove e/o all'adeguamento e all'ampliamento di quelle esistenti, conformemente alle previsioni insediative del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);
- formazione di alcuni Piani per Insediamenti Produttivi ubicati intorno al centro abitato, in aree marginali o distanziate in maniera da minimizzare le interferenze con i quartieri propriamente residenziali;
- insediamento di alcune funzioni di interesse collettivo di rango sovracomunale dalla cui attuazione ci si attende una decisa rivalutazione della qualità urbana e della importanza di Sparanise nell'ambito territoriale di appartenenza.

Quanto alle previste strutture d'interesse collettivo alla scala sovracomunale (zone "F") si precisa che trattasi di:

- *scuola di formazione professionale* (area di mq. 14.750), collegata al vicino "Sportello Unico per le Imprese" (area di mq. 68.593), entrambe dislocate lungo la provinciale Sparanise - Calvi, distanti dal centro abitato, ma ancora al di qua della linea TAV che taglia obliquamente una piccola porzione del territorio di Sparanise;
- *Istituto Tecnico Commerciale* (area di mq. 32.525), ancora con il fronte principale lungo la provinciale, ma già al di là della linea TAV.

Le suddette strutture gravitano direttamente sulla principale via di comunicazione provinciale.

Tutte le previsioni urbanistiche riguardanti l'ambito territoriale in esame sono ubicate in zone non vincolate, né dotate di qualche specifico pregio ambientale.

Le densità edilizie stabilite dalle Norme di Attuazione del P.U.C. proposto sono simili o compatibili con quelle che si riscontrano già nel centro abitato consolidato di Sparanise.

In generale, con il rimodellamento delle zone marginali del centro abitato e con l’inserimento di attrezzature collettive di quartiere, si persegue l’obiettivo di migliorare proprio la qualità urbana di tessuti alquanto slabbrati e quindi lo scenario urbanistico globale.

Con l’introduzione di zone produttive artigianali-commerciali all’esterno del centro abitato, ma in prossimità dello stesso, si tende a ridefinire il carattere ed il ruolo di aree suburbane marginali in cui sopravvive un’agricoltura fiacca, semidismessa e priva di prospettive di rilancio: cioè si punta a riqualificare urbanisticamente aree dall’incerta fisionomia, secondo il principio fondamentale della creazione dello “sviluppo” proprio partendo dalla sistemazione/riqualificazione del territorio. L’innesto delle strutture previste richiede un riadeguamento del sistema infrastrutturale al contorno: adeguamento della viabilità di accesso, della rete fognaria e della rete idrica, come già richiamato con riferimento generale all’intero complesso delle nuove previsioni di piano e, segnatamente, alle previsioni di notevole incremento dell’urbanizzazione specializzata alle destinazioni produttive.

Ma non si può parlare nel nostro caso di veri e propri impatti negativi sull’ambiente locale, quanto della ovvia esigenza di far corrispondere alle nuove articolazioni che si aggiungono al sistema originario, gli adattamenti del suo tronco principale che risultano necessari al loro organico accoglimento.

– EFFETTI SULL’AMBIENTE: INCREMENTO DEL TRAFFICO SULLE INFRASTRUTTURE DI VIABILITÀ

Per l’importanza della problematica si è anticipata la valutazione dell’inquinamento atmosferico globalmente imputabile allo sviluppo delle attività produttive previsto dal P.U.C.

Ma si è anche potuto concludere che, buona parte degli effetti temuti, oltre quelli imputabili direttamente alla Centrale Termoelettrica, risalirebbero non tanto alle vere e proprie attività produttive (in generale di tipologia non allarmante sotto il profilo del rilascio di sostanze inquinanti nell’atmosfera), quanto al relativo indotto di traffico automobilistico leggero e pesante.

Onde pervenire ad una valutazione dei probabili effetti di inquinamento da traffico (che si andrebbero a cumulare a quelli propri delle suddette attività nelle zone produttive, e a quelli degli scarichi di combustioni domestiche, nelle zone residenziali) si è anche anticipata una misura del probabile incremento della densità di traffico sull’asse stradale maggiormente coinvolto dalle previsioni urbanizzative, cioè il tratto passante dalla Via Appia.

Si è giunti alla conclusione che la prospettiva attesa è quella di registrare in futuro, nel suddetto tratto, una concentrazione di inquinanti certamente inferiore a quella che attualmente si registra in un trafficato quartiere commerciale, dal momento che lo scenario ambientale, nel nostro caso, risulta più aperto all’influenza del vento di quanto non lo sia un corridoio urbano chiuso da cortine continue e ravvicinate, e data la brevità del tratto interessato; e che comunque va cautelativamente tenuto conto che in alcuni giorni dell’anno si possa raggiungere la “soglia di attenzione” che giustifica l’impiego di centraline di monitoraggio continuo opportunamente ubicate.

Resta però da verificare comunque il peso del traffico in sé, ai fini della sicurezza e fluidità della circolazione, su questo tratto di infrastruttura di viabilità e più in generale su tutta la rete cinematica locale, a prescindere dal suo contributo all’inquinamento atmosferico.

- Va ribadito che, in ogni caso, l’interferenza tra il traffico passante ed il traffico locale indotto dalle attività, declassa di fatto il tratto interessato della Via Nazionale Appia e richiede la previsione della realizzazione, a medio termine, di un bypass che separi le due componenti, conservando appunto fluidità e sicurezza a quella passante.
- Il collegamento diretto del previsto Nodo di Scambio Intermodale Commerciale con il futuro aeroporto di Grazzanise, scavalcando in sopraelevata la Via Appia, risolve completamente l’intersezione tra i due flussi ortogonali.

- La posizione del parcheggio di interscambio ubicato in prossimità della stazione ferroviaria passeggeri comporta che Via Posta Vecchia, originariamente tronco di accesso dall'Appia al centro abitato, nel prossimo futuro dovrà assolvere anche alla funzione di canale di accesso obbligato alla suddetta infrastruttura. La strada, in effetti, è sufficientemente larga per assolvere anche alla suddetta funzione.
- Il punto in cui dalla estremità di Via Posta Vecchia si accede al parcheggio intermodale è anche immediatamente attiguo all'incrocio con la convergente Via Fungiello (*asse principale del nuovo quartiere residenziale*) donde a poche decine di metri entrambi i flussi confluiscono attraverso quel passaggio a livello che costituisce (*a poca distanza dal megaparcheggio e dalla stazione*) l'unica porta di accesso al centro abitato posto al di là della ferrovia.

Qui si determina già oggi un punto di conflitto del traffico che tenderà ad esasperarsi proprio per la presenza del vicino megaparcheggio con il suo impatto di autoveicoli in accesso/uscita, specie nelle ore di punta.

Va segnalato inoltre che, attraverso quell'imbutto, tenderebbe a passare anche una parte del traffico diretto verso le zone produttive previste dal P.U.C. ad Ovest e a Nord del centro abitato, nonché parte del traffico diretto verso le zone "F" previste a Nord-Est (*per quanto queste ultime siano già abbastanza disimpegnate dalla provinciale Sparanise-Calvi, per tutto il traffico proveniente proprio dai comuni del territorio posto al di là della linea TAV*).

Conseguentemente il Piano Urbano del Traffico deve disciplinare opportunamente il traffico che dalla porta meridionale d'accesso (*dalla stazione*) tende a risalire verso le suddette destinazioni investendo il centro abitato originario, in attesa della realizzazione di due semianelli di viabilità tangenziale.

– EFFETTI DEL PIANO: RUMORE PRODOTTO DAGLI AUTOVEICOLI E DALLE ATTIVITÀ

Il D.P.C.M. 01/03/91 “Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell’ambiente esterno” stabilisce all’art. 5 che la domanda per il rilascio di concessione edilizia relativa a nuovi impianti industriali e di licenza/autorizzazione all’esercizio di tale attività deve contenere idonea documentazione di previsione dell’impatto acustico; e all’art. 6 che le sorgenti fisse di rumore non possono emettere disturbo acustico il cui “livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata in curva A” (norma IEC n.° 651), misurato ad un metro dalla parete esterna degli edifici esposti e all’interno degli stessi ad 1 mt. dalla finestra aperta, superi i seguenti valori nelle varie zone urbanistiche:

ZONA	LIMITE DIURNO	LIMITE NOTTURNO
A	65 dB	55 dB
B	60 dB	50 dB
Industriale	70 dB	70 dB

Ai fini della protezione dal rumore, le zone territoriali vengono così classificate:

- *CLASSE I^a*: aree protette (ospedali, scuole, aree destinate a riposo e svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ..., etc.);
- *CLASSE II^a*: aree prevalentemente residenziali (a bassa densità di popolazione, limitata presenza di attività commerciali/direzionali, assenza di attività artigianali/industriali, bassa densità di traffico);
- *CLASSE III^a*: aree miste (residenziali/commerciali/direzionali, ma senza attività industriali, a media densità di popolazione, con traffico passante oltre quello locale ed anche aree rurali in cui vengono impiegati mezzi meccanici);
- *CLASSE IV^a*: aree di intensa attività umana (residenziali/commerciali/direzionali con elevata presenza di attività artigianali e con limitata presenza di piccole industrie, elevata densità di popolazione, elevato traffico passante; anche aree vicine a strade di grande comunicazione, a linee ferroviarie, aree portuali, ..., etc.);
- *CLASSE V^a*: aree prevalentemente industriali, con presenze abitative;
- *CLASSE VI^a*: aree esclusivamente industriali.

Rispetto alla predetta classificazione, i limiti di esposizione al rumore vengono pertanto così particolareggiati:

CLASSE	LIMITE DIURNO	LIMITE NOTTURNO
I ^a	50 dB	40 dB
II ^a	55 dB	45 dB
III ^a	60 dB	50 dB
IV ^a	65 dB	55 dB
V ^a	70 dB	60 dB
VI ^a	70 dB	60 dB

La “Legge quadro sull’inquinamento acustico” n.° 447/97 distingue:

- *limiti di emissione*: valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della stessa;
- *limiti di immissione*: valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell’ambiente misurato in prossimità dei recettori. Tali limiti (diurni e notturni) sono specificati nel D.P.C.M. 14/11/97.

CLASSE	LIMITI DI EMISSIONE		LIMITI DI IMMISSIONE	
	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
I ^a	45	35	50	40
II ^a	50	40	55	45
III ^a	55	45	60	50
IV ^a	60	50	65	55
V ^a	65	55	70	60
VI ^a	65	65	70	70

Ai Comuni è fatto carico della redazione della mappa della Zonazione Acustica del territorio comunale, che deve risultare coerente alla zonizzazione urbanistica e che quindi deve costituire

allegato alla formazione di ogni nuovo strumento urbanistico, il controllo del rispetto dei limiti di esposizione al rumore e di emissione del rumore, la repressione delle violazioni e la redazione dei Piani di Risanamento Acustico, dopo aver riscontrato, in una effettiva campagna di misurazioni, le discrepanze tra i dati effettivi e quelli teorici di cui alla Zonizzazione.

Le “linee guida per la zonazione acustica in attuazione dell’art. 2 del D.P.C.M. del 01/05/1991” emesse dalla Regione Campania opportunamente precisano che:

- in fase di redazione della Zonizzazione Acustica del territorio comunale, le microsuddivisioni devono essere limitate al massimo, facendo confluire in una stessa classe, zone acusticamente omogenee;
- l’accostamento di zone acustiche caratterizzate da una differenza dei limiti di esposizione al rumore superiore a 5 dB(A) deve essere evitato, ovvero devono essere previste “zone di rispetto” contenute entro la zona acustica meno tutelata. Chiariscono inoltre che la classificazione delle vie di comunicazione è la seguente:
 - strade a traffico intenso, superiore a 500 autoveicoli/ora: *CLASSE IV^a*;
 - strade a traffico moderato, 50 ÷ 500 autoveicoli /ora: *CLASSE III^a*;
 - strade a traffico minimo, < 50 autoveicoli/ora: *CLASSE II^a*;
 - ferrovie, in una fascia estesa per 60 mt, su ambedue i lati della mezzeria del binario più esterno: *CLASSE IV^a*.

Allo stato attuale, in alcune parti del territorio urbanizzato di Sparanise, già si manifesta una problematico di disturbo acustico, determinato dal marginale sovrapporsi di zone acustiche diverse. Il cimitero, luogo che per sua natura dovrebbe risultare esente da immissioni rumorose esterne, e che dunque, per definizione, va classificato in CLASSE I^a di esposizione al rumore, risulta con un lato del suo perimetro aderente al terrapieno della linea ferroviaria, che viceversa per una fascia di 60 mt. dalla mezzeria del binario esterno deve considerarsi in CLASSE IV^a, nella quale sia il livello limite di emissione diurno, che quello notturno, è di 15 dB superiore.

A breve distanza dall’impianto ferroviario e dalla stazione passeggeri, risultano presenti altresì sviluppi più o meno recenti di tessuti urbanistici residenziali da classificarsi in CLASSE II^a che, viceversa, avrebbero dovuto essere arrestati a maggiore distanza.

Di fatto il traffico ferroviario attuale è molto moderato; ma dall’ipotizzato ripristino della tratta Sparanise-Carinola-Baia Domizia, che reintroduce la stazione di Sparanise nel circuito del trasporto pubblico su ferro alla scala regionale ed interregionale, c’è da attendersi un intenso

traffico, sia di passaggio che di manovra, di convogli passeggeri che effettivamente comporteranno le emissioni di rumore disturbante i più prossimi insediamenti.

La previsione del Nodo di Scambio Intermodale, anche se introduce un'area di intensa attività industriale di CLASSE IV^a nell'area attestata lungo l'attuale ferrovia, non è da considerarsi fonte di emissioni capaci di disturbare effettivamente in modo diretto le zone residenziali ed il cimitero, inquanto decentrata rispetto a questi recettori e separata dagli stessi mediante interposizione di fasce agricole di sufficiente ampiezza. Ciò nondimeno, risultando correlata alla creazione di un grande volume di trasporto merci, a sua volta, determina un incremento del traffico di convogli (merci) anche sul tratto di linea proveniente da Ovest e quindi, indirettamente, influirà sui fattori che determineranno la rumorosità ambientale nel tratto più vicino al centro abitato.

Cautelativamente il P.U.C. prescrive che le aree per attrezzature pubbliche più vicine alla ferrovia vengano utilizzate per parcheggi di quartiere e verde filtro.

Ma la suddetta problematica nei termini più generali e radicali può essere risolta ormai soltanto con la introduzione di barriere antirumore, ubicate ai due lati della linea ferroviaria, nel tratto passante tra gli sviluppi dell'abitato, onde schermare le zone da proteggere.

Un'altra fonte localizzata di produzione del disturbo rumoroso alle aree circostanti può rivelarsi il megaparcheggio d'interscambio.

Va ribadito, ancora una volta, che la ubicazione della struttura nelle immediate vicinanze della stazione passeggeri è risultata obbligata dalla sua specifica funzione di scambiatore del trasporto, da ferro a gomma, al servizio dei passeggeri.

La capienza del suddetto parcheggio è tale da determinare, nelle ore di punta, un flusso di macchine in accesso/uscita/manovra di parcheggio che può giungere fino a 120 ÷150 autoveicoli/ora di cui, circa 1/3, costituito da pullman.

Trattasi, dunque, di un'area di CLASSE IV^a, ubicata però non lontana da aree classificate in zona di CLASSE II^a (insediamenti residenziali a bassa densità), ma separata da queste mediante interposizione di fasce scarsamente edificate (che il P.U.C. conferma non edificabili) e da strade a destinazione di CLASSE III^a.

Sotto il profilo della zonizzazione acustica, quindi, non si verificano incompatibilità tra il megaparcheggio ed i tessuti circostanti.

Con il successivo monitoraggio ambientale, volto a verificare gli effettivi livelli del rumore ambientale, l'A.C. ha la possibilità di controllare se dal megaparcheggio prevengano emissioni rumorose che comportino l'esposizione dei recettori oltre i limiti stabiliti dalla legge per la loro classe. Va avvertito però che risulterà alquanto problematico distinguere con esattezza il contributo all'aggressione rumorosa che subiscono i recettori imputabile al megaparcheggio da quello di altre fonti di rumore circostanti, comprese la viabilità e la ferrovia.

Qualora si individuasse il megaparcheggio come fonte di disturbo principale, potranno essere adottati provvedimenti mitigativi, non esclusa l'installazione di schermi acustici lungo il suo perimetro.

Nel recente passato è emersa la problematica della rumorosità del tratto di Via Nazionale Appia passante a valle del centro abitato, dovuta al traffico che scorre a velocità medio-sostenuta. Le onde sonore propagantisi dalle auto, avendo sostanzialmente divergenza emisferica dal piano stradale che funge da piano di riflessione, risultano potenziate verso l'alto e dunque, a parità di distanza, giungono con maggiore intensità ai recettori posti a quota più elevata che non a quelli complanari alla strada. Pertanto, benché vi sia una discreta distanza tra l'asse stradale e le zone abitate, effettivamente queste vengono raggiunte da un livello di rumore che può risultare fastidioso, soprattutto di notte.

La trasformazione urbanistica delle fasce latitanti il suddetto tratto di strada modifica lo scenario ed in parte anche i termini della problematica.

Le attività produttive previste non risultano, in via generale, potenziali emittenti di rumori particolarmente intensi; la classe che compete alla zona è però certamente la CLASSE IV^a (zona di intensa attività umana per la prevalente presenza di attività commerciali/direzionali e artigianali e per la elevata densità di traffico afferente).

Di fatto la classe della fascia urbanizzata ad uso produttivo, dunque, è esattamente identica a quella della attuale strada passante; ma il suo perimetro settentrionale si avvicina a quello delle zone edificate/edificabili a destinazione residenziale, nonché a spazi pubblici che possono anche contenere destinazioni protette (scuole) dalle quali, ora, è separata soltanto dalla strada di isolato. Nei confronti dei tessuti abitativi non dovrebbero prospettarsi particolari problemi, tenuto conto che la media densità di popolazione, di attività e di traffico in essi presenti li colloca in CLASSE III^a. Nei confronti invece di possibili recettori sensibili, ubicati nelle aree pubbliche frontiste, vanno

adottate alcune cautele: innanzitutto imponendo ai lotti produttivi allineati lungo quel tratto di strada limiti più restrittivi di emissione rumorosa.

Dalla realizzazione di un bypass che allontani più a Sud il traffico di scorrimento, separandolo da quello locale, viceversa, ci sarebbe da attendersi addirittura un miglioramento delle esposizioni dei recettori, in considerazione che è soprattutto dal traffico veloce che proviene l'attuale disturbo.

La rumorosità ambientale complessiva, nella zona interessata dalla trasformazione urbanistica lungo la Via Appia, è di difficile valutazione preventiva dato che alla stessa concorrono troppe emittenti (traffico locale, traffico di scorrimento, attività produttive vere e proprie, ..., etc.).

Assumendo che resti il traffico sulla Nazionale la preponderante fonte di disturbo in tutta la fascia, e che tale traffico raggiunga complessivamente una intensità di 500 autoveicoli/ora, per via di calcolo, si può ottenere:

a 25 mt.	dalla mezzeria stradale	$L_{eq A} = 62,56$ dBA
a 50 mt.	dalla mezzeria stradale	$L_{eq A} = 59,56$ dBA
a 75 mt.	dalla mezzeria stradale	$L_{eq A} = 57,79$ dBA
a 100 mt.	dalla mezzeria stradale	$L_{eq A} = 56,56$ dBA

I suddetti “Livelli equivalenti di rumore ponderato in curva A”, ricavati applicando la formula Canelli-Gluck-Santoboni (1983), pur essendo teorici, ci consentono di concludere che, nella fascia d'interesse la strada, considerata con il suo traffico ipotizzato, non immette disturbo rumoroso superiore a quello compatibile con una zona ad intensa attività umana quale quella in oggetto.

– ANALISI D P S I R

Le norme tecniche e direttive, riguardanti gli elaborati da allegare agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, come previsto dagli artt. 06 e 30 della L.R. n.° 16/22.12.2004 “Norme sul Governo del Territorio”, stabiliscono che la pianificazione, con particolare riferimento allo sviluppo socioeconomico, alla sostenibilità, e alla partecipazione, di cui alle disposizioni del Titolo I° della medesima L.R. n.° 16/2004, deve essere descritta mediante un complesso di “indicatori di efficacia”. Questi sono stati desunti proprio dalla normativa C.E. n.° 42/2001 “V.A.S.”, nonché dal progetto I.C.E. “Indicatori Comuni Europei” e dell’Agenda 21 Locale del Comune di Pavia. La descrizione della pianificazione mediante i suddetti “indicatori” quindi s’intreccia ed in una certa misura s’identifica proprio con la Valutazione Ambientale Strategica dei contenuti del piano. Anche in questo caso infatti i valori degli “indicatori di efficacia” sono rapportati ai valori-limite previsti dalla normativa nazionale e regionale, ovvero a valori di riferimento riportati in letteratura; la congruità dei valori va argomentata con riferimento alla complessiva strategia di piano, e per ognuno degli indicatori il risultato atteso va esplicitato negli atti di pianificazione, al fine di consentire il monitoraggio degli effetti del piano nel periodo successivo alla sua entrata in vigore.

Le considerazioni e valutazioni svolte vengono compendiate nei quadri seguenti con i quali si evidenziano i rapporti che associano i fattori agenti alle principali modificazioni ambientali.

Il quadro D-P-S-I-R annota se, ed in che misura:

l’agente (*Driving*) esercita pressioni (*Pressures*) modificando i parametri dello stato del sistema (*Status*) con un impatto specifico su di una o più componenti (*Impact*) richiedendo la previsione dell’assunzione di una risposta compensativa/correttiva (*Response*).

Gli “indicatori” sono appunto gli indicatori di stato del sistema e dunque risultano implementati nel quadro *D – P – S – I – R* al passo – *S (Status)* come indicatori allo stato iniziale, ed al passo – *I (Impact)* nel quale si considerano le modificazioni del sistema per effetto dell’impatto.

I livelli degli indicatori, ove possibile, vengono registrati allo “stato iniziale” onde descrivere lo stato del sistema oggetto di valutazione prima dell’intervento di trasformazione.

Successivamente vanno indicate le previste modificazioni conseguenti le azioni che trasformano il sistema.

Ciò consente di prevedere se sotto l'influenza delle azioni previste gli indicatori del sistema evolvono positivamente o negativamente e (ove sia possibile impiegare formule di calcolo) in quale misura.

Ovviamente in nessun caso potranno essere considerate accettabili azioni che comportino il superamento dei livelli massimi ammissibili degli indicatori ambientali stabiliti per legge.

In tutti gli altri casi è possibile un confronto tra azioni alternative che offre la possibilità di scegliere l'azione con il miglior rapporto benefici/costi.

I° IMPATTO

- DRIVING: sviluppo dell'urbanizzazione comportante un incremento dell'area urbanizzata pari al 69%.
 - PRESSURE: consumo praticamente irreversibile di territorio.
 - STATUS: rapporto area urbanizzata/area territoriale totale all'attualità pari a = 10%.
 - IMPACT: incremento del rapporto area urbanizzata/area territ. totale dal 10% al 16%.
 - RESPONSE: previsioni del P.U.C. comportanti un elevato rendimento del suolo impegnato dall'incremento dell'urbanizzazione:
 - *per le zone residenziali*: $DT_{\min} = 120$ ab/Ha
(esclusi standards e strade)
 - *per le zone produttive*: n.° posti lavoro/area impegnata
min 30/Ha
- (Monitoraggio): verifica dei risultati attesi, con particolare riferimento alle zone produttive; repressione dell'abusivismo edilizio, con particolare riferimento a costruzioni che dovessero compromettere aree al di fuori del perimetro delle zone edificabili del P.U.C.

II ° IMPATTO

- DRIVING: sviluppo dell'urbanizzazione.
 - PRESSURES: impermeabilizzazione di aree attualmente assorbenti; aumento delle utenze di scarico liquami.
 - STATUS: attuale condizione di equilibrio tra carico di acque reflue e capacità di smaltimento della rete fognaria pubblica.
 - IMPACT: incremento del carico idrico sui recettori pari a circa il 70% per le acque bianche, e pari a circa il 40% per le acque nere.
 - RESPONSES: adeguamento globale della rete fognaria comunale; interventi anche sui collettori intercomunali; adeguamento dell'impianto di depurazione delle acque nere a valle del collettore Via Nazionale Appia.
- (Monitoraggio):* verifica puntuale del coordinamento spazio-temporale tra adeguamento della rete e attuazione delle previsioni insediative.
- Controllo periodico degli scarichi di acque reflue dagli impianti produttivi.

III° IMPATTO

- DRIVING: incremento della popolazione residente pari al 13% in 10 anni. Sviluppo molto consistente delle attività produttive artigianali/commerciali/direzionali.
 - PRESSURES: incremento della domanda di fornitura idrica.
 - STATUS: attuale condizione di equilibrio tra domanda ed erogazione di acqua nel centro abitato; qualche difficoltà a servire le zone edificate marginali e più a nord.
 - IMPACT: incremento dell'attingimento di acqua complessivamente superiore al 50% di quello attuale, con un impegno gravante direttamente sul pubblico acquedotto all'incirca della metà (incremento forniture idrica da acquedotto circa il 25% superiore a quello attuale).
 - RESPONSES: adeguamento rete idrica comunale; razionamento delle forniture alle attività produttive.
- (Monitoraggio):* coordinamento spazio-temporale tra l'adeguamento della rete ed attuazione delle previsioni del P.U.C.; verifica periodica dell'efficienza della rete acquedottistica; controllo dei prelievi effettuati dai privati direttamente dalla falda mediante pozzi..

IV° IMPATTO

- DRIVING: sviluppo dell'urbanizzazione;
incremento della popolazione residente del 13% in 10 anni;
incremento delle attività produttive.
 - PRESSURES: incremento dei consumi di energia elettrica pubblici e privati.
 - STATUS: attuale equilibrio sostanziale tra sviluppo rete e punti di erogazione, tra capacità di erogazione e domanda.
 - IMPACT: richiesta integrativa di potenza installata pari a 6.000 – 7.000 KW, e di consumi pari a 50 ÷ 60 milioni di KW/anno.
 - RESPONSES: ampliamento e potenziamento rete;
realizzazione di nuove cabine;
ampliamento e potenziamento pubblica illuminazione.
- (Monitoraggio): coordinamento sviluppo rete con attuazione previsioni del P.U.C.;
adozione di misure volte alla riduzione dei consumi, in particolare nella pubblica illuminazione, con impiego di lampade speciali.

V° IMPATTO

- DRIVING: incremento di popolazione e di attività produttive.
 - PRESSURES: incremento della quantità di rifiuti solidi urbani.
 - STATUS: equilibrio precario (all'interno della “emergenza rifiuti” in Campania).
 - IMPACT: incremento dei RSU pari ad almeno 1.500 ÷ 2.000 tonn./anno.
 - RESPONSES: raccolta differenziata; riciclaggio.
- (*Monitoraggio*): controllo del territorio per la tutela ambientale dalle discariche abusive;
controllo dell'efficienza della raccolta differenziata.

VI° IMPATTO

- DRIVING: sviluppo delle attività produttive a forte richiamo di traffico.
 - PRESSURES: incremento del traffico veicolare locale.
 - STATUS: attuale condizione di equilibrio tra densità di traffico passante e caratteristiche del tratto di Nazionale Appia; difficoltà di passaggio e comunicazione tra la parte a sud e quella a nord del territorio urbanizzato, a causa della barriera della linea ferroviaria.
 - IMPACT: interferenza tra traffico passante e traffico afferente le attività produttive che graviteranno sul tratto di Nazionale Appia; esasperazione del punto critico di passaggio dalle zone sud e nord, in prossimità del megaparcheggio di interscambio.
 - RESPONSES: creazione di un bypass alla Via Nazionale Appia; realizzazione di nuovi passaggi veicolari superanti la barriera ferroviaria.
- (Monitoraggio):* coordinamento del riadeguamento della rete stradale con attuazione delle previsioni del P.U.C.

VII° IMPATTO

- DRIVING: sviluppo attività produttive a forte richiamo di traffico.
 - PRESSURE: inquinamento da scarichi autoveicolari.
 - STATUS: problematica non ancora avvertita: mancano dati registrati sul campo.
 - IMPACT: oggettivo peggioramento della qualità dell'aria nelle zone di più intensa trasformazione, presumibilmente entro limiti accettabili delle vigenti norme.
 - RESPONSE: separazione del traffico passante da quello locale; impianto di alberature in funzione di assorbimento del CO.
- (Monitoraggio):* verifica continua dei livelli di CO e NOx nell'aria, aumentando il numero delle centraline già previste dalla Convenzione con Calenia Energia S.p.A. Provvedimenti limitanti la circolazione del traffico nel centro abitato, mediante opportune prescrizioni del P.U.T.

VIII° IMPATTO

- DRIVING: sviluppo di attività produttive a forte richiamo di traffico.
- PRESSURE: inquinamento acustico ambientale.
- STATUS: problematica già avvertita con riferimento al rumore proveniente dal tratto di Via Nazionale Appia; mancano dati registrati sul campo.
- IMPACT: impatti possibili su alcune limitate parti del centro abitato esistente; modifica del livello complessivo di rumore nelle zone di più intensa trasformazione urbanistica.
- RESPONSE: zonizzazione acustica coerente con le destinazioni urbanistiche; imposizione di limiti alle emissioni rumorose di attività più vicine ai recettori sensibili.

(Monitoraggio): preliminarmente, campagna di registrazione sul campo dei livelli di rumore; individuazione delle emittenti fuori norma; provvedimenti di disinquinamento acustico.

Nel caso dell'attuazione delle previsioni di piano nuovi controlli sul campo e continuo adeguamento delle prescrizioni antirumore.

Si

fornisce nel seguito il quadro degli indicatori pertinenti al caso in oggetto, con riferimento a varie aree tematiche (*popolazione e territorio, tutela e protezione ambientale, sviluppo sostenibile, acqua, mobilità, aria, rifiuti*) e dei relativi livelli all'attualità ed attesi. Nel suddetto quadro si ritrovano i dati già in altra forma esposti nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica dei contenuti del Piano.

INDICATORE	LIVELLO ATTUALE (inizio anno 2008)	LIVELLO ATTESO (fine anno 2017)
- Popolazione	N. ab.: 7.400	N. ab.: 8.550
- Tasso attività: pop. occupata/pop. residente	15%	≈ 20%
- Livello locale del reddito		
- Attrattività economico sociale del Comune	Modesta	Elevata
- Dotazione e funzionalità delle attrezzature collettive	Standard 4,5 mq./ab. carenze specifiche di funzionalità	Standard 21,0 mq./ab eliminazione carenze
- Consistenza e stato di conservazione del patrimonio di edilizia residenziale		
- Qualità ambientale, riconoscibilità dell'identità locale	Discreta qualità ambientale nell'intorno dell'area urbanizzata; sfocata riconoscibilità dell'identità locale originaria nelle zone di recente urbanizzazione.	Recupero dell'identità locale del nucleo urbanistico originario, mediante tutela e valorizzazione di alcune preesistenze caratteristiche, da ottenere nell'ambito di un complessivo piano particolareggiato riguardante il centro storico
- Consumo di suolo per urbanizzazione irreversibile	10,6 % del territorio totale	14,25% (<i>incremento contenuto nell'ambito di zone già prescelte per l'impiego urbanizzativo</i>)
- Rapporto tra Area agricola utilizzata ed Area totale comunale	39%	Conservazione del 39%

INDICATORE	LIVELLO ATTUALE (inizio anno 2008)	LIVELLO ATTESO (fine anno 2017)
- Vulnerabilità del territorio ad eventi idrogeologici, vulcanici e sismici	Modesta vulnerabilità sismica (<i>zona sismica S6</i>). Circoscritta vulnerabilità idrogeologica	Esclusione delle aree a vulnerabilità idrogeologica dall'impiego edilizio; monitoraggio ed eventuale consolidamento dei versanti a "rischio frana"
- Inquinamento acustico	Moderato disturbo proveniente dal traffico della Via Appia	Mantenimento dei livelli attuali di rumorosità della zona Protezione dei recettori sensibili mediante schermi di verde piantumato
- Risorse naturali rinnovabili e non rinnovabili	Aree agricole ancora integre a valle della Via Appia	Mantenimento e tutela delle aree agricole a valle della Via Appia
- Tutela e sviluppo del paesaggio agrario e attività produttive connesse	Discrete condizioni attuali nella zona a valle della Via Appia	Mantenimento delle condizioni attuali mediante divieto di edificazioni incompatibili in zona agricola; miglioramento della produttività mediante incentivazione e specializzazione culturale
- Protezione, conservazione e Recupero dei valori storici, culturali ed architettonici	Insufficiente per mancata applicazione dello strumento dei piani di recupero	Miglioramento della protezione e valorizzazione mediante del piano di recupero a cura dell'A.C.

INDICATORE	LIVELLO ATTUALE (inizio anno 2008)	LIVELLO ATTESO (fine anno 2017)
- Modalità di circolazione dei veicoli sul territorio	<p>Difficoltà di accesso al centro abitato originario</p> <p>Parcheggi carenti nel centro in numero circa pari a 30</p> <p>Buona circolazione attuale nelle zone periferiche e sulla viabilità passante</p>	<p>Miglioramento dell'accesso mediante creazione di nuove strade scavalcanti la linea ferroviaria</p> <p>Miglioramento mediante realizzazione di nuove aree di parcheggio per almeno altri 100 posti/auto</p> <p>Interferenza della viabilità passante con quella locale dopo la realizzazione delle attività produttive gravitanti nella Via Appia, da risolvere mediante una bretella tangenziale a servizio del traffico passante</p>

– *BILANCIO CONCLUSIVO*

Il presente RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE, dopo aver riferito sullo stato attuale del sistema inteso nella sua globalità socioeconomico-ambientale, richiamati gli obiettivi strategici di pianificazione posti alla base della proposta di P.U.C., descrive le principali azioni con le quali lo strumento intende perseguire i suddetti obiettivi, fornisce previsioni delle probabili influenze positive e negative che tali azioni eserciteranno sul sistema, trae le somme effettuando il bilancio delle suddette influenze, onde pervenire ad una consapevole e conclusiva valutazione ambientale strategica dei contenuti del piano.

I principali “indicatori di efficacia” di natura socioeconomica considerati fin dall’inizio come corrispondenti agli obiettivi sono la “piena occupazione” alla scala comunale e la conquista del ruolo di “polo urbano” trainante dello sviluppo dei trasporti e commerciale alla scala sovracomunale, nell’ambito di un comprensorio di comuni contermini ubicati alla confluenza del “corridoio tirrenico” e della “direttrice Venafrana” nella direttrice della Conurbazione Casertana.

Il P.U.C., confermata la vocazione produttiva non agricola delle aree a cavallo della Via Appia nel tratto passante sul territorio comunale di Sparanise (aree che già in passato infatti erano state prescelte per l’insediamento di stabilimenti industriali, da parte di strumenti di pianificazione sovracomunali) e di alcune aree circostanti il centro abitato, ne prevede la destinazione finalizzata all’insediamento di impianti produttivi di tipo commerciale/direzionale e di attrezzature collettive di interesse sovracomunale, gli uni e le altre complementari ad impianti di scambio intermodale, che tra l’altro dovranno esplicare la loro massima funzionalità quando sarà realizzato l’aeroporto intercontinentale di Grazzanise.

I risultati delle analisi svolte e delle valutazioni effettuate consentono di affermare che la disciplina dell’uso del suolo stabilita dalla proposta del P.U.C. costituisce strumento efficace al raggiungimento dei prefissati obiettivi, in quanto capace di far guadagnare molti punti positivi ai suddetti indicatori di stato del sistema nella sua globalità, certamente più di quelli che si otterrebbero con altre scelte di pianificazione o in assenza di una pianificazione così fortemente orientata a sfruttare vocazioni ed opportunità che oggi si offrono allo sviluppo del territorio di Sparanise.

L’analisi D-P-S-I-R ha evidenziato che non risulta una qualche incompatibilità ambientale insormontabile tra le previsioni di piano e le caratteristiche genetiche proprie del sistema in oggetto;

ma ha pure rilevato che l'innesto di nuove articolazioni, che ne determinino effettivamente l'evoluzione positiva, impone di affrontare lucidamente alcune problematiche di sostenibilità onde prevenire l'appassimento/rigetto delle nuove strutture, ovvero la incapacità di sorreggerle da parte del tronco principale del sistema.

Ricapitolando, in estrema sintesi, occorre accompagnare la realizzazione delle previsioni con:

- il potenziamento e la riorganizzazione di alcuni tratti dell'armatura di viabilità urbana e di scorrimento per adeguarla all'incremento dei nuovi flussi, soprattutto quelli afferenti alle aree produttive;
- il potenziamento delle reti di erogazione dell'energia, dell'acqua e delle reti di scarico e degli impianti di depurazione e raccolta e trattamento dei rifiuti, a servizio delle nuove imprese produttive, oltre che, in misura minore, delle espansioni residenziali;
- il controllo delle emissioni inquinanti nell'atmosfera e delle emissioni di rumore provenienti dalle sorgenti fisse e mobili, onde rendere compatibili gli insediamenti previsti con i limiti di qualità delle fondamentali componenti ambientali imposti da leggi o sollecitati dalle raccomandazioni dell'OMS.

Quanto all'impegno tecnico-amministrativo e finanziario che l'A.C. di Sparanise dovrà affrontare direttamente (o dovrà riuscire ad ottenere dagli enti territoriali sovraordinati, Provincia e Regione) per il potenziamento delle infrastrutture di base, il presente Rapporto Ambientale si limita a richiamarne l'importanza di fattore pregiudiziale, preconditione al successo del piano, e rimanda ogni altra valutazione a tutti i soggetti competenti ad esprimere pareri nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica della proposta di P.U.C. in oggetto.

Un discorso a parte invece è quello relativo al terzo punto, nel merito del quale il presente Rapporto Ambientale svolge le seguenti considerazioni a favore delle scelte di pianificazione.

L'analisi svolta ha consentito di comprendere che lo scenario atteso, segnatamente nelle zone di più intensa trasformazione, è quello ovviamente corrispondente ad una "urbanizzazione mediamente sostenuta", che inevitabilmente comporta pressioni sull'ambiente in termini di consumo di suolo, modificazioni della qualità dell'aria e riduzione della tranquillità ambientale.

Atteso però che non vengono mai compromessi beni oggettivamente tutelati da vincoli di qualsivoglia natura, e che resta salva ed impregiudicata la possibilità di evitare (mediante il controllo dei cicli produttivi, delle attività e del traffico) che vengano raggiunti livelli nocivi di

inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo in tutte le vari forme, si deve concludere che le modificazioni ambientali suddette non sono né più e né meno che il prezzo da pagare alla trasformazione.

Al momento non esiste un “fattore di conversione” che ci consenta di confrontare direttamente ed oggettivamente il peso dei valori socioeconomici con quello dei valori ambientali.

Ma nel caso in oggetto è del tutto ragionevole sostenere che le risorse territoriali impegnate e le conseguenti trasformazioni ambientali ben valgono la prospettiva della creazione di 1.000 posti di lavoro (a vantaggio della popolazione residente nel Comune di Sparanise e nel circondario dei comuni contermini) e, nel medio futuro, la riqualificazione del ruolo del Comune di Sparanise in una direzione coerente con le ipotesi di riassetto e sviluppo territoriale del Piano Territoriale Regionale.

Va infine rammentato che oggi, con la normativa regionale in vigore, l'A.C. di Sparanise ha la competenza e l'obbligo di monitorare l'attuazione del piano e, conseguentemente, di adottare tutti i provvedimenti correttivi e finanche modificativi della pianificazione adottata qualora, dal monitoraggio, dovessero risultare scostamenti significativi dalle previsioni e dai risultati attesi.