

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

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 difficili*”.

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 Castelvoltur*), 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			
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 richiama 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 ferrovia, 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 tutte 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 gli indirizzi programmatici evidenziati in vari incontri presso la sede comunale.

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 colturali 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'azonamento 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 imm modificabile.

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 urbanizzazione 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

P001



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 RICOPERTA	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 programmatica anche in considerazione del 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 congruità 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 con 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 relazione alle attuali esigenze urbane e collettive;
- che le aree e le reti di urbanizzazione debbono trovare un'individuazione e un'organizzazione rapporto alle esigenze del territorio;
- che le aree dismesse da attività industriali devono essere recuperate e rifunzionalizzate principalmente allo scopo di permettere l'insediamento di nuove attività nel campo della piccola e media impresa e/o della logistica delle produzioni agricole;
- che deve essere potenziato il ruolo storico di Sparanise quale nodo di scambio intermodale come previsto 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 nuova 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 sviluppo dell'economia locale;

PRESO ATTO

- Della proposta di documento strategico di pianificazione generale con gli obiettivi programmatici elaborata dai tecnici progettisti incaricati del PUC anche riassuntivo e ricomprensivo delle indicazioni di carattere generale 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 Matepazzo)



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

La riqualificazione 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 è 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 è 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 è stata la principale fonte di reddito della cittadina è 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 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, Cancellò 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 - Spertimento, 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 - Spertimento 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 avioimbracco 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 dal 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