



## PIANO URBANISTICO COMUNALE

LEGGI 17.8.1942 N.1150, D.M. 2.4.1968 N. 1444 LEGGE REGIONALE CAMPANIA 22.11.2004 N.16

REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO N.5 DEL 4.8.2011

ELABORATO

**GEO 3.0**

**Verifica di conformità al Piano di Assetto  
Idrogeologico vigente**

PROF. ARCH. LORETO COLOMBO (CAPOGRUPPO)

DOTT. ARCH. ROMANO BERNASCONI

DOTT. ARCH. FABRIZIA BERNASCONI

DOTT. ARCH. CRISTOFORO PACELLA

*STUDIO GEOLOGICO: GAROFALO&PARTNERS*

DOTT. GEOL. SALVATORE MESSINEO

*STUDIO AGRONOMICICO E VALUTAZIONE DI INCIDENZA*

DOTT. AGR. FABIO SORRENTINO

*PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA*

DOTT. ING. MASSIMO SOMMA

*COLLABORATORI PER L'INFORMATIZZAZIONE E GIS*

DOTT. ARCH. CRISTIANO MAURIELLO

DOTT. ING. MASSIMILIANO PEPE

*IL SINDACO*  
DANIELE MILANO

*IL R.U.P.*  
DOTT. ARCH. GIUSEPPE CASO

Data

**Aprile  
2018**

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

## Piano Urbanistico Comunale città di Amalfi

### *Verifica conformità al Piano di Assetto Idrogeologico documento geo 3.0*



**Italy**

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

**UK**

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

**CH**

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

- **Introduzione**

## Introduzione

Il presente documento viene redatto dal Dott. Salvatore Messineo quale verifica della conformità degli elaborati ed allegati al Piano Urbanistico Comunale della Città di Amalfi e il Piano di Assetto Idrogeologico incidente sul territorio stesso.

Lo studio geologico tecnico a corredo del P.U.C. è stato redatto facendo riferimento alle Norme di Attuazione del Piano Stralcio e del Progetto di Piano Stralcio redatti dall'Autorità di Bacino Campania Sud (già Autorità di Bacino Destra Sele) oggi Distretto idrografico dell'Appennino Meridionale.

Tutto ciò al fine di consentire una più agevole lettura dello stesso P.U.C. di programmare un idoneo sviluppo urbanistico, in relazione alle condizioni geo – ambientali del territorio comunale derivanti da problematiche scaturenti dal rischio idrogeologico.

### 2- Il Piano Urbanistico Comunale

Il ruolo di Amalfi richiede anche l'opportuna dotazione di attività che ne assecondino la vocazione culturale e per il tempo libero e che siano in grado di incrementare l'attrattività del luogo ai fini di un turismo che si protragga per l'intero arco dell'anno.

Tali assunti, insieme con l'esigenza prioritaria di riorganizzare secondo principi di razionalità l'intero sistema della mobilità per il miglioramento dell'accessibilità del centro edificato a garanzia della sua durata salvaguardia e della sua migliore fruibilità, hanno portato all'individuazione di azioni di piano integrate e complesse, che ne costituiscono i "progetti cardine", cioè gli interventi strutturali su cui si innestano, a corollario, le altre azioni conseguenti.

Tali interventi complessi, coerenti con gli obiettivi individuati dall'Amministrazione comunale sulla base del dibattito già descritto, si basano ciascuno, a sua volta, sull'integrazione di progetti che concorrono alla conformazione di luoghi di riferimento in

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

una logica di riequilibrio tale da ribaltare il tendenziale ed irrisolto accentrato che determina la congestione.

I “progetti cardine” sono i seguenti:

1. La riqualificazione del porto e della darsena con la messa in sicurezza e il ridisegno del fronte a mare, compresi i volumi insistenti sulla fascia demaniale (bar, ristoranti, ritrovi e stabilimenti balneari). La riqualificazione comprende il sistema della sosta e i servizi per la nautica da diporto.

2. Il recupero delle antiche cartiere e degli altri episodi di archeologia industriale lungo un percorso unitario, collegato con la sentieristica storica, per la realizzazione di un sistema di siti da destinare ad attività di richiamo (convegnistica, musei ed esposizioni, biblioteche, centri di documentazione, tempo libero, servizi informativi e agenzie per il turismo culturale ed escursionistico, artigianato tipico compatibile e servizi) in grado di sostenere il turismo di qualità e di rafforzare il ruolo di Amalfi nel panorama turistico-culturale nazionale ed internazionale. La parziale destinazione residenziale dei volumi nel rispetto del fabbisogno complessivo di alloggi, da realizzare nel rispetto delle moderne metodologie del restauro, può costituire una forma di compensazione per incentivare i proprietari o gli aventi titolo alla conversione d'uso per le finalità culturali indicate.

3. La ristrutturazione dell'ex ospedale di Pogerola per la sua trasformazione in polo polifunzionale per attività sociali, assistenziali e del benessere, sportive, culturali (convegnistica, auditorium, esposizioni), del tempo libero e del divertimento, di iniziativa pubblico/privata. La proprietà del complesso immobiliare, che è dell'ASL, presuppone trasferimenti e/o accordi. Il complesso polifunzionale, da dotare di parcheggi “di relazione” (al servizio degli attrattori indicati), conferisce alla frazione di Pogerola un ruolo di stretta complementarietà col capoluogo, al quale è anche direttamente collegata dal percorso meccanizzato di cui anche si parla nel seguito.

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

4. Il sistema di trasporto meccanizzato Pogerola - capoluogo per il collegamento diretto della principale frazione con l'asse di valore storico-ambientale delle Cartiere e quindi col centro urbano. Le caratteristiche tecniche di tale percorso andranno stabilite mediante uno studio di fattibilità che tenga conto sia della fisiografia (orografia e idrogeologia della fascia di suolo interessata) che dell'impatto ambientale e visivo. Sono ipotizzabili diverse possibilità: un percorso di scale mobili; un tracciato su rotaie – peraltro già progettato dal Comune -; una funivia.

5. L'asse in galleria Cieco – Chiarito col nodo a nord, comprendente un parcheggio multilivello interrato e l'autostazione pullman. La galleria consente il collegamento diretto tra la S.S. 163 e via delle Cartiere, col conseguente alleggerimento della pressione veicolare sull'asse portante del centro storico (Via Duca Mansone I – via L. d'Amalfi – via P. Capuano - via Cardinale M. del Giudice). Il parcheggio multipiano interrato allo sbocco della galleria permette ai visitatori, ma anche ad una quota di residenti, di lasciare l'auto e circolare nel capoluogo a piedi o mediante mezzi pubblici ecologici la cui scelta dipenderà dagli orientamenti dell'Amministrazione comunale.

L'autostazione pullman, anch'essa compresa nel nodo-scambiatore a monte, permette di liberare il fronte a mare dalla devastante presenza degli autobus di linea e di quelli turistici, che, dopo la fermata sulla piazza a mare, possono proseguire in galleria, con imbocco al Cieco, per parcheggiare nell'autostazione liberando sia il lungomare che il centro città.

6. Programma di edilizia sociale (L.R. n. 13/2008 e DGR Campania n. 572/2010), consistente nel recupero dell'edilizia fatiscente o inutilizzata di proprietà pubblica o privata; in tale ultimo caso, previa convenzione tra il Comune e i proprietari o i soggetti economici interessati selezionati a mezzo di bando pubblico.

I progetti cardine, per la loro complessità e la presenza dell'articolata normativa sovraordinata, richiedono procedure concordate (Accordo di programma, Conferenza di servizi), l'operato di soggetti giuridici (Società per azioni di Trasformazione Urbana ai sensi

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

dell'art. 17, comma 59, della legge 15.5.1997 n. 127 e ss. mm. ii. – STU -, Consorzi) e strumenti (finanza di progetto) in grado di superare, col consenso dei singoli Enti, istituzioni, uffici competenti, i problemi derivanti dalla stratificazione normativa e dalla pluralità delle competenze in gioco. Esistono precedenti di varianti ai Piani Territoriali Paesistici mediante lo strumento dell'Accordo di programma; per quanto riguarda le possibili varianti al PUT (vedi il caso del progetto dell'auditorium di Ravello) il Consiglio Regionale, come prescritto dall'art. 12 della l.r. n. 16/2004, deve ratificare l'Accordo di programma, trattandosi di variante ad un piano approvato con legge regionale (n. 35/1987).

Nel caso dell'ex ospedale di Pogerola, è evidente la difficoltà della sua conversione in un complesso polifunzionale nel rispetto di quanto il PUT consente nella ZT 3. Tale ZT, essendo finalizzata alla Tutela degli insediamenti antichi sparsi o per nuclei (art. 17 della L.R. n. 35/87), ignora l'esistenza del consistente insediamento di Pogerola che, con il PEEP, gli edifici frattanto realizzati e l'ospedale, ha acquisito negli anni, che lo si voglia o no, una rilevanza e una problematicità tali da richiedere soluzioni funzionali complessive, che vanno dalla messa in sicurezza dal "rischio di frana molto elevato", pregiudiziale rispetto a qualsiasi intervento, alla dotazione dei servizi di standard carenti e alla complessiva rifunzionalizzazione dell'area. Una problematica, come si vede, che trova la sua unica, possibile soluzione nella razionalizzazione insediativa d'insieme e nell'utilizzazione di una risorsa esistente, quella appunto dell'ex ospedale, risorsa che consente l'allocazione di servizi senza il ricorso a nuovi volumi.

Particolare rilevanza assume, ai fini dell'attuabilità dei Progetti cardine, il ruolo del Piano per l'Assetto Idrogeologico. Le aree interessate dai progetti ricadono in zone a diverso grado di pericolosità e di rischio: nei casi di pericolosità e di rischio idraulico, di frana e di colata molto elevato ed elevato l'attuazione del piano attraverso la progettazione e realizzazione degli interventi è subordinata alla preventiva e pregiudiziale mitigazione del rischio attraverso la messa in sicurezza, comprendendo tutte le opere necessarie per

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

ridurre il grado di rischio nonché quelle per la mitigazione dell'impatto ambientale con riferimento agli aspetti naturalistici (piantumazioni, schermature verdi e massimizzazione delle superfici permeabili) e visivi.

In conclusione, tenendo conto dei diffusi e pregnanti valori ambientali, il piano prospetta soluzioni per migliorare l'agibilità del territorio, con una più razionale localizzazione dei servizi generali, con la riqualificazione dei poli strategici del sistema urbano-territoriale di Amalfi e con il soddisfacimento del fabbisogno abitativo nell'ambito della volumetria esistente, anche per adeguare gli standard di efficienza dei servizi e della mobilità alle esigenze del turismo di qualità, come quello culturale ed escursionistico. La permanenza dell'inadeguatezza dell'offerta alle esigenze dei residenti e a quelle del turismo internazionale finirebbe, nel tempo, col penalizzare la rinomanza di Amalfi e col tagliare fuori dai circuiti di prestigio una località che non merita questo.

I progetti cardine sono inseriti nel solo Piano Strutturale, che li prevede come contenuto di indirizzo e tendenziale. Si tratta infatti di interventi fondamentali ai fini della complessiva rifunzionalizzazione e valorizzazione di Amalfi, che restano però necessariamente subordinati alla conclusione di procedure e alla reperibilità di mezzi finanziari non proprie dei tempi medio-brevi. Man mano, comunque, che emergessero possibilità concrete per l'approccio ad uno o più di essi nulla vieterebbe di inserirli nel Piano Programmatico e negli Atti di programmazione.

V.2.2 La pedonalizzazione del capoluogo, la tangenziale in roccia e la galleria Valle dei Mulini - Cieco

Gli indirizzi deliberati in due diverse fasi dalle Amministrazioni comunali succedutesi durante i primi passi per la formazione del PUC descrivono esaurientemente le motivazioni



Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

del sistema della mobilità complessivamente delineato con l'intento di programmare il contrasto alla congestione; contro la quale, in una prospettiva di crescita della domanda di accessibilità dall'esterno e di mobilità all'interno del "sistema-Amalfi", ben poco possono i palliativi che agiscono sulle sole infrastrutture esistenti.

Per tali motivi il sistema della mobilità configurato rappresenta in buona parte la struttura del piano. La "T rovescia" descritta negli originari indirizzi di cui alla deliberazione n. 154 del 18.9.2009 assume il ruolo di sistema portante della viabilità del capoluogo, in quanto su di esso si innesta tutta la viabilità urbana. Lungo i due assi della T la circolazione è pedonale ed è integrata dal trasporto pubblico su gomma.

Ma questa radicale innovazione, che viene auspicata come risolutiva degli antichi problemi di congestione, è ovviamente legata all'attuazione della previsione contenuta nel PUT - e ripresa dal PTCP - della "tangenziale in roccia". Di tale opera è stato da tempo redatto uno studio di fattibilità sottoposto all'approvazione della Conferenza di servizi.

Lo studio inserisce il caso Amalfi nel più vasto contesto dell'intera costiera, in conformità al PUT e al più recente PTCP di Salerno, i quali prevedono la soluzione delle gallerie "a campana" come alternativa alla direttrice costiera. Il tracciato della SS 163, a parte la congestione delle aree a mare dei centri urbani che lambisce, produce l'evidente svantaggio dell'emarginazione delle aree interne, dei "cunei urbani" che risalgono gli storici valloni di origine erosiva. Effetto di tale emarginazione, favorita dalla concentrazione dei flussi di traffico nelle fasce litoranee, è il degrado urbano – edilizio delle parti settentrionali ed interne degli abitati1.

Con la nota prot. 12915 del 30.7.2009 la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania2 comunicò la procedibilità al Comune di Amalfi, confermando l'obbligo della preventiva valutazione da parte del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici in conformità al D.G.R. n. 398 del 23.3.2006 ed il ricorso alla procedura prevista dall'art. 13 della L.R.1/2007 per le opere pubbliche o di interesse pubblico in difformità dal P.U.T. La difformità indicata si riferisce ai parcheggi previsti dall'originario studio di fattibilità nel vertice della curva descritta dalla galleria, cioè

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

nel tratto in corrispondenza della soprastante valle dei Mulini, mentre il PUT indica il solo tracciato della tangenziale senza specificazioni in merito all'integrazione della galleria col sistema della mobilità esistente.

La tangenziale svolgerebbe un ruolo parziale, limitato all'eliminazione della doppia funzione svolta dalla SS 163 nel tratto interessato dal fronte a mare del capoluogo (di attraversamento e locale), se non ne prevedesse la connessione con la viabilità interna, e precisamente con la direttrice che, iniziando da via delle Cartiere, prosegue verso sud fino al mare fungendo da vera e propria colonna vertebrale del capoluogo storico.

La fruizione dell'ambiente, dei suoi valori naturali e storico artistici, con una percorribilità affrancata dall'assillo delle automobili, consentirebbe la piena valorizzazione del contesto, con la conseguente promozione della qualità ambientale e quindi del turismo. E' il Piano del traffico a stabilire come il centro urbano viene poi suddiviso in Zone pedonali e Zone a traffico limitato. Ma è ovvio che la pedonalizzazione e/o la limitazione dell'accesso ai soli residenti dovrebbe essere compensata dal trasporto pubblico, con mezzi idonei per dimensione e sistema di trazione, lungo le due direttrici longitudinale (lungomare) e trasversale (via delle Cartiere - via Cardinal M. del Giudice - via P. Capuano - via L. d'Amalfi - piazza del Duomo - via Duca Mansone I - piazzale Flavio Gioia).

Gli Indirizzi adottati dall'attuale amministrazione in data 11.6.2014 evidenziano però le difficoltà realizzative della tangenziale in roccia e dell'annesso sistema della sosta, che derivano dalla necessità di approfonditi studi geognostici, dalla complessità degli accordi interistituzionali e, ancora, dalla necessità di ingenti finanziamenti che implicano inevitabilmente tempi non prevedibili ma certamente lunghi.

Costruire il PUC sulle fondamenta incerte di una tale previsione è da considerarsi rischioso ai fini della complessiva attuazione di un piano particolarmente urgente per un comune a spiccata vocazione turistico – culturale che necessita di misure concrete e realistiche per una generale riqualificazione. E' per questo che i nuovi indirizzi, senza

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

rinunziarvi, lasciano sullo sfondo la descritta soluzione, radicale ma complessa, subordinata a determinazioni che non competono al solo Comune di Amalfi.

Alla tangenziale in roccia viene anteposta una diversa scelta di viabilità, più agevole e comunque in grado di decongestionare l'asse centrale del capoluogo, la cui estensione è interamente compresa nel territorio comunale di Amalfi.

Si tratta – come già accennato - di una galleria lunga circa 800 metri e di sezione al suolo di 6/8 metri, che partendo dalla località Cieco, nello slargo presso l'uscita della galleria lungo la SS 163, sbocca in corrispondenza dell'ex macello, la cui sezione longitudinale presenta una pendenza di lieve entità.

L'opera consente di collegare la parte alta dell'asse viario portante del capoluogo con la SS 163 ad ovest del capoluogo stesso, assorbendo così i flussi di traffico in direzione nord – sud che impegnano il centro storico impedendone la piena fruizione sia per i residenti che per i turisti, ma, soprattutto, inquinando un sito di pregio con la rumorosità e le emissioni dei gas di scarico.

La testata nord della galleria è costituita da un cappio per l'inversione della marcia e da un parcheggio interrato multipiano, in parte al servizio dei residenti e in parte dei non residenti. L'asse è dotato di un raccordo a cielo aperto per l'autostazione pullman, da realizzarsi su un'esistente area-piazzale verso via delle Cartiere, da schermare adeguatamente con essenze di medio e alto fusto. La dislocazione dell'autostazione a monte del centro urbano consente la liberazione del piazzale a mare, inadeguato, insufficiente e devastato dall'ingombrante presenza dei pullman. Ovunque possibile la pavimentazioni per il transito e la sosta dei mezzi su gomma saranno realizzati con elementi permeabili.

Ove, benché improbabilmente e comunque in tempi assai lunghi, la tangenziale in roccia dovesse essere realizzata secondo lo schema del PUT e del PTCP, l'integrazione delle due opere potrebbe configurare un sistema complessivo mobilità/sosta di grande respiro, costituito:

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

a) da un tracciato (la tangenziale in roccia) di rilevanza sovracomunale, in grado di dirottare verso l'interno tutto il traffico che impegna la SS 163 per il lungo tratto che va da Castiglione (Ravello) all'albergo Santa Caterina (entrambi gli imbocchi andranno individuati con maggior precisione);

b) da un tracciato di portata locale (la galleria Cieco - Valle dei Mulini), in grado di decongestionare il solo asse viario del capoluogo di Amalfi.

Ma l'asse Cieco – Mulini potrebbe anche rappresentare, ove lo si volesse, il ramo occidentale della tangenziale in roccia, come una variante del tracciato indicativamente riportato nel PUT e nel PTCP, tutta interna al territorio comunale di Amalfi. In tal caso occorrerà immaginarne il proseguimento, con il ramo orientale, verso Castiglione di Ravello; la realizzazione dell'opera potrebbe essere graduata mediante stralci funzionali: la normativa vigente per le strade in galleria prescrive infatti canne separate per ciascun senso di marcia. In una prima fase si potrebbe realizzare una sola canna, con sezione a terra di 6 metri, per l'uso a senso unico alternato con semaforo e sbarra ai due imbocchi. Tale manufatto potrebbe rimanere unico oppure essere affiancato, nel tempo, da una seconda canna per il prolungamento della galleria e la realizzazione completa della tangenziale in roccia.

Il recapito a monte consente l'accessibilità diretta al sistema polifunzionale attrattore dell'archeologia industriale (antiche cartiere, ex centrale elettrica, ex opificio Pansa) dal quale si diparte, verso nord, il collegamento con la sentieristica che si dirama nelle aree di pregio naturalistico; verso sud, la spina longitudinale del centro storico; verso ovest, il collegamento meccanizzato con Pogerola.

Quanto al rapporto del tracciato con la Pianificazione sovraordinata:

- Secondo il PUT, il sistema di testata a nord dell'asse in galleria, compresa l'autostazione pullman, è compreso nella ZT 4 (Riqualificazione insediativa e ambientale di 1° grado); l'imbocco a sud è compreso nella ZT 1b. Per le normative delle due zone si rinvia al precedente § II.2.

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

• Secondo il Piano Stralcio di Bacino, la testata a nord rientra nell'area a Suscettibilità di colata, coincidente con le fasce sui due lati dell'asse centrale del capoluogo; nel grado di rischio da colata molto elevato; è prossima ad un'area a pericolosità da frana P2 (media); rientra nel grado di rischio da frana R4 (molto elevato).

La testata a sud rientra nel grado di pericolosità da frana P4 (molto elevata); lambisce un'area con grado di rischio da frana R4 (molto elevato);

Come si è già detto, la realizzazione dell'opera è subordinata alla prioritaria e pregiudiziale messa in sicurezza dal rischio; nel merito va considerato che le testate stesse della galleria, se adeguatamente progettate, possono collaborare al consolidamento per i soprastanti costoni.

Infine, la liberazione del lungomare dalle auto private può contare sul sistema dei parcheggi costituito dall'esistente silo Luna rossa, dal parcheggio multipiano da realizzare gradualmente nell'autostazione SITA e nell'eventuale ulteriore parcheggio accessibile dal piazzale dei Protontini.

### V.2.3 Il collegamento meccanizzato Pogerola - capoluogo

Il vertice settentrionale del capoluogo assume un ruolo fondamentale nella configurazione del nuovo sistema della mobilità, ma anche della complessiva funzionalità dell'organismo urbano. La sua importanza non è limitata al capoluogo: al ruolo di testata della galleria proveniente dalla località Cieco si aggiunge quello derivante dal collegamento con la frazione di Pogerola, necessario come alternativa alla lunga e tortuosa strada che collega il capoluogo con la frazione, sita a 300 m s.l.m. Tale collegamento faciliterebbe anche l'accessibilità del centro polifunzionale da realizzarsi nell'ex ospedale.

Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

Come già detto, il collegamento dovrà essere oggetto di un attento studio di fattibilità che interessi il possibile tipo di vettore (scala mobile o funivia), la sicurezza della fascia di suolo interessata e in generale l'impatto ambientale anche dal punto di vista visivo.

Anche questo intervento resta subordinato alla prioritaria e pregiudiziale messa in sicurezza del sito, allo redazione dello studio di fattibilità e ai complessi accordi tra le Autorità, Enti ed Uffici competenti.

#### V.2.4 Il porto e le vie del mare

Il porto e la fascia immediatamente retrostante sono inadeguati; la mancanza delle connesse aree per la sosta scoraggia ormai i turisti e i visitatori che non riescono a comprendere come mai un luogo di rinomanza internazionale non debba adeguarsi agli standard di qualità e di dotazioni di cui dispongono siti di valore ben più modesto.

La riorganizzazione del porto deve integrare la razionalizzazione e il miglioramento della sicurezza. Il progetto specifico dovrà seguire un iter di approvazione presumibilmente complesso, per cui il PUC non va oltre un'indicazione di carattere generale. Andrà considerato che l'attuale molo di sopraflutto è insufficiente per l'efficace protezione del bacino portuale dalle correnti dominanti del paraggio; così come è possibile immaginare la separazione del porto passeggeri (aliscafi e metrò del mare) dalla darsena per la nautica da diporto; la riqualificazione del fronte a mare col ridisegno dei volumi su area demaniale, da inserire meglio nella visuale prospettica da mare; la riorganizzazione del sistema della sosta, contando sul parcheggio (eventualmente potenziato con livelli interrati) in corrispondenza del piazzale dei Protontini in funzione della pedonalizzazione del lungomare dei Cavalieri. A tal fine è previsto il percorso carrabile a monte – riportato negli elaborati del PUC - per l'accesso al parcheggio sul molo di sopraflutto. Andrebbe anche

Italy

Salerno - Corso V. Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

predisposto un sistema di sicurezza marittima per l'accoglienza dei visitatori della nautica da diporto.

E' prevista, tra l'altro, la destinazione del volume interno alla c.d. Pineta, di depositi e locali per la movimentazione delle merci, dei quali le imprese portuali avvertono da tempo la necessità.

L'area portuale potrebbe comprendere un'eliperficie per le emergenze;<sup>3</sup> la localizzazione prevista è conforme al Piano di protezione civile di cui Amalfi è dotata.

Vanno potenziate le "vie del mare" e in generale i servizi di nel quadro di una riorganizzazione dell'intero sistema portuale che attribuisca con chiarezza ai singoli scali del Tirreno meridionale ruoli e funzioni nel rispetto di una gerarchia anche in connessione col sistema della mobilità terrestre.

Particolare attenzione deve essere dedicata alla tutela idrogeologica e alla difesa dei suoli interessati, data la delicatezza delle aree costiere quali luoghi del complesso equilibrio dinamico terra-mare.

Va migliorato anche l'impatto visivo degli stabilimenti balneari, con la riorganizzazione delle attività commerciali, ricreative e di ristorazione della fascia a mare e la razionalizzazione del sistema dei servizi per la diportistica.

Anche in questo caso, la procedura costituita dall'Accordo di programma mediante Conferenza di servizi, motivata dall'evidente interesse pubblico degli interventi, è indispensabile data la complessità degli elementi progettuali, che prefigurano un sistema integrato e organico di azioni volto a dotare Amalfi di un'area portuale adeguata al rilievo turistico, culturale e paesistico della località.

Il ricorso all'Accordo di programma sulla base di un progetto da verificare mediante VIA, VInCA, messa in sicurezza e complessiva fattibilità è necessario per l'incompatibilità del progetto di riqualificazione complessiva del porto e delle aree del fronte a mare con la normativa della ZT 1b del PUT, secondo la quale, ad esempio, gli inadeguati volumi sulla fascia demaniale devono essere sottoposti esclusivamente a manutenzione ordinaria,

**Italy**

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

**UK**

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

**CH**

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

permanendo così nella loro inadeguatezza edilizia e funzionale anche in relazione al contesto. Mentre nessun intervento sarebbe possibile al fini della riorganizzazione e dell'adeguamento dei servizi di un polo di grande rilievo nel sistema della mobilità non solo locale ma dell'intero golfo di Salerno e di un'area di primo impatto dal mare per gli utenti di qualsiasi tipo e per i turisti.

Va infine risolto il problema generale delle barriere architettoniche adeguando gli edifici e i luoghi pubblici per migliorare la già difficile mobilità, connessa all'orografia, per le persone con limitata autonomia motoria.

#### V.2.5 Il recupero dei sentieri

I valloni e i sentieri rappresentano un patrimonio ambientale di grande valore paesistico e storico-culturale della costiera amalfitana, nella quale il loro sviluppo lineare si aggirerebbe attorno ai 500 km. Il loro recupero e la loro valorizzazione può integrare la percorribilità pedonale del centro storico in un sistema unitario che consenta la fruizione integrata dell'ambiente naturale e di quello antropizzato a vantaggio del turismo escursionistico. E' stata recentemente curata la progettazione della rete sentieristica del CAI per l'intera penisola ed i Monti Lattari.

La presenza dei corsi d'acqua nei valloni ha consentito nei secoli di sfruttarne l'energia mediante i mulini, ai quali era strettamente connessa la tradizionale lavorazione artigianale della carta. Sotto questo aspetto, grande rilevanza assume nel territorio amalfitano la valle del Canneto tra Amalfi e Scala, che si estende per circa 18.000 mq e che è parte del più vasto complesso comprendente: la valle del Dragone (6.000 mq) tra Atrani e Ravello; la valle del Reginna Minor (12.000 mq) tra Minori e Ravello; la valle del Reginna Maior (11.000 mq) tra Maiori e Tramonti; la valle del Bonea (3.000 mq) tra Vietri



Italy

Salerno - Corso V.Emanuele n.170,84122

Napoli - Via Niccolò Tommaseo, 9, 80121

UK

Londra Suite 12 - 8 Shepherd Market

CH

Stiftgasse, 9 – 4051 Basel

sul Mare e Cava de' Tirreni, quest'ultima storico percorso dei monaci che dalla Badia raggiungevano la darsena di Fuenti.4

La tavola di piano che riporta il Sistema della mobilità mostra alcuni dei maggiori sentieri e la viabilità minore quale risorsa aggiuntiva per il godimento dei valori ambientali nelle aree del c.d. territorio aperto. Si tratta di un patrimonio da mantenere, migliorare e valorizzare, curando la praticabilità dei percorsi, l'attrezzaggio di piccoli punti di sosta, la segnaletica e la diffusione delle mappe escursionistiche per far fronte alla crescente domanda del turismo sportivo.

### 3 - sintesi di conformità

1. **La riqualificazione del porto e della darsena** - la normativa vigente prevede il giusto recapito delle acque di deflusso meteorico e il non sbarramento nonché ostruzione delle foce fluviale attraverso qualsivoglia opera e la tenuta "sgombera" con la necessaria possibilità di "sfogo" di eventuali eventi che possano innescare accumuli per il mancato recapito finale. Tale osservazione va estesa di concerto a tutta le piccole spiagge (pocket beach) insistenti sul territorio comunale.

2. **Il recupero delle antiche cartiere e degli altri episodi di archeologia industriale** – lo stato di abbandono avanzato di alcuni manufatti con conseguente rinaturalizzazione impone una immediata azione in quanto gli stessi da elemento caratteristico e storico nonché segno del territorio stesso si sono trasformati (analisi dei singoli edifici necessaria) in elementi di pericolosità ai fini dell'assetto idrogeologico. La rimozione di tale pericolosità va poi mediata con l'eventuale aumento del carico urbanistico nonché turistico quand'anche episodico con l'adeguamento del piano di protezione civile agli scopi descritti. La parziale destinazione residenziale dei volumi nel rispetto del fabbisogno complessivo di alloggi, da realizzare nel rispetto delle moderne metodologie del restauro, può costituire una forma di compensazione per incentivare i proprietari o gli aventi titolo alla conversione d'uso per le finalità culturali indicate che non potrà comunque prevedere l'ampliamento della sagoma in pianta (in specie agli edifici

lungo le linee d'acqua) e saranno analizzati nelle specificità singolarmente per il loro precipuo posizionamento.

**3. La ristrutturazione dell'ex ospedale di Pogerola** – la frazione di Pogerola è collegata al resto del territorio comunale attraverso una viabilità sottoposta a eventi gravitativi in roccia. L'aumento di traffico derivante dalla trasformazione della struttura dovrà prevedere di fatto una ridondanza di collegamento non per forza rotabile e/o personale. Auspicabile quindi il diretto collegamento con percorso meccanizzato di cui anche si parla nel seguito.

**4. Il sistema di trasporto meccanizzato Pogerola** – la complessità del territorio e nella fattispecie l'eventuale impatto farebbe propendere per sistemi a basso e/o bassissimo impatto facendo propendere le scelte progettuali verso collegamenti in fune.

**5. L'asse in galleria Cieco** – il centro storico di Amalfi lungo l'asse del fiume Gravone è affetto da evidente interclusione essendo praticabile e rotabile una singola viabilità pedonale nonché motorizzata e per lunghi tratti senza separazione tra pedoni e motorizzati. La possibilità di rendere collegata la zona "alta" attraverso un percorso alternativo resta una peculiarità. Il progetto della galleria prevedere l'analisi il rispetto al piano di assetto, ma di fatto potrebbe essere vista anche come linea di sicurezza in visione di protezione civile e linea di fuga. La realizzazione delle strutture dovranno prevedere il superamento e l'adeguamento delle zone di rischio attraverso soluzioni progettuali ad hoc.

**6. Programma di edilizia sociale (L.R. n. 13/2008 e DGR Campania n. 572/2010)**, - andranno analizzati i singoli progetti e il loro stazionamento non prevedibile allo stato.

**Il sottoscritto dott. Salvatore Messineo stante quanto sopra analizzato e descritto rende la compatibilità del Piano Urbanistico Comunale ai sensi del vigente Piano per l'Assetto Idrogeologico**