Comune di Vallo della Lucania (Salerno)

PUC - Piano Urbanistico Comunale

PICA CIAMARRA ASSOCIATI

www.pcaint.eu

80123 Napoli - Posillipo 176 pbx +39 081 5752223 fax +39 081 5755952 e-mail pca@pcaint.eu

prof. arch. Massimo Pica Ciamarra	
arch. Patrizia Bottaro	coordinamento
arch. Emanuela Campo	collaboratore
arch. Michelangelo Galeota	collaboratore
arch. Maria Serena De Lisa	collaboratore
dott. Fabrizio Cembalo	agronomia e sistemi naturali
arch. Vincenzo Russo	sistema della mobilità
arch. Maria Cerreta	consulenza studio socio-economico
arch. Francesco Varone	consulenza perequazione
ing. Gennaro Scarselli	zonizzazione acustica
arch. Salvatore Monteforte	zonizzazione acustica
dr.geologo Maurizio Puglisi	geologia
arch. Martino D'Onofrio	VAS

PICA CIAMARRA ASSOCIATI
80123 Napoli – Posillipo 176 pbx +39 081 5752223 fax +39 081 5755952 www.pcaint.eu e-mail pca@pcaint.eu

CERTIFICATO ISO 9001:2000
n° reg. IQ NET: IT- 29100

Relazione generale del Sistema della mobilità

data: luglio 2013

scala:

prog: 0508int

file:

Tav. N°: PM R

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE
01	ottobre 2013	
02		
03		

REDATTO

VERIFICATO

elaborato di proprietà PCAint.srl vietato riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione. Legge 22.04.41 n.633 art. 2575 e sgg. C.C.

BOZZA

Percorso file

Indice

Premessa
Sistema della mobilità - Analisi pag. 4
Sistema della mobilità – Progetto pag. 9
Piano Urbano Traffico pag. 10
Assetto della circolazione e rete viaria pag. 10
Rete pedonale e percorsi ciclabili pag. 14
Trasporto pubblico pag. 17
Organizzazione della sosta pag. 18
Piano Urbano Parcheggi pag. 20
Piano della Mobilità pag. 25
Piano carburanti pag. 30
Schemi progettuali

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Premessa

Nella vigente legislazione urbanistica regionale, legge 16/04 art. 3, si specifica che la pianificazione comunale va attuata attraverso disposizioni strutturali, con validità a tempo indeterminato, tra le quali rientrano anche le soluzioni relative alle reti infrastrutturali e ai sistemi di mobilità, e attraverso disposizioni programmatiche, correlate alla programmazione finanziaria dei bilanci annuali e pluriannuali delle amministrazioni interessate.

Nello specifico del Piano Urbanistico Comunale, art. 23 comma 2, si afferma che il Puc disciplina i sistemi di mobilità di beni e persone e che fanno parte integrante del Puc i piani di settore riguardanti il territorio comunale.

Nei successivi chiarimenti sull'interpretazione della legge regionale, Del. G.R. 635/05, art. 8, si afferma che nei piani di settore rientrano il programma urbano parcheggi e il piano urbano del traffico.

Va evidenziato che la legge regionale sulla Riforma del Trasporto pubblico locale e Sistemi di mobilità della Regione Campania, n. 3/2000, ha tra le sue finalità quella di promuovere e operare la diffusione della cultura della mobilità sostenibile, inoltre all'art. 15 specifica che i Piani Urbani della Mobilità sono adottati ogni cinque anni dai singoli comuni e trasmessi alla Provincia e alla Regione per il visto di conformità (trascorsi 90 gg. vale il principio del silenzio-assenso), mentre all'art. 16 i piani di settore dei singoli comuni sono da loro approvati se coerenti con il piano urbano della mobilità, infine all'art. 18, comma 1b, si afferma che il Piano Urbano del Traffico ai sensi dell'art. 36 del decreto legislativo 285/92 "Codice della strada", e delle successive Direttive del Ministero dei LL.PP. del 24/06/95, è il documento del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità per il trasporto individuale.

Il P.U.T. viene inteso come strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali; esso é costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento della circolazione dei veicoli, dei pedoni, dei mezzi pubblici, realizzabili nell'arco temporale di un biennio.

Le Direttive specificano che qualora il PUT intervenga su più settori (sosta, trasporto collettivo, z.t.l. e aree pedonali), va propriamente denominato "Piano della mobilità".

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Il Programma Urbano dei Parcheggi (P.U.P.), istituito dalla legge 122 del 24 marzo 1989 Disposizioni in materia di parcheggi. Tale legge, al comma 1 dell'art.3, afferma che i Comuni, sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del piano urbano del traffico sono tenuti alla realizzazione del programma urbano dei parcheggi.

Il P.U.P. indica le localizzazioni ed i dimensionamenti, le priorità di intervento ed i tempi di attuazione, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo e dotati anche di aree attrezzate per veicoli a due ruote, nonché le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane.

In tale complesso quadro normativo la presente proposta mira alla costruzione del sistema della mobilità per Vallo della Lucania, con scelte direttamente recepite nelle disposizioni strutturali del PUC, mentre il PUT assume la funzione di disposizione programmatica ed operativa, sia per limiti temporali (validità biennale) sia per limiti di carattere finanziario (interventi da realizzarsi a costo zero o nell'ambito delle disponibilità del bilancio comunale); le scelte del P.U.P., localizzazioni e dimensionamenti, priorità di intervento e tempi di attuazione, sono parte integrante del P.U.M. e sono recepite integralmente nel P.U.C. nel piano operativo.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Analisi

Vallo della Lucania, nonostante un numero di residenti non elevato, rappresenta, di fatto, il cuore pulsante di un territorio molto vasto; condizione determinata dalla presenza di un gran numero di funzioni di livello territoriale (Istituti scolastici, Palazzo di Giustizia, Ospedale, Banche, sedi di enti territoriali) che ogni giorno, in particolare nelle ore antimeridiane, attraggono migliaia di persone.

Dai dati del censimento 2009 (n. residenti totali 8.854) , il centro di Vallo conta quasi 6.500 residenti, ma in esso sono presenti attrezzature e funzioni, in gran parte operative solo nella fascia antimeridiana, che attirano un numero notevolissimo di utenti; come ad esempio la popolazione scolastica che, per gli istituti superiori, in gran parte di provenienza extra Vallo, è di circa 3100 studenti ai quali sono da aggiungere 500 tra docenti e personale ausiliario.

Tali numeri sono ricavabili dalla comparazione tra dati del censimento di Vallo per la fascia 5-14 equivalente agli alunni della scuola primaria (1.100 unità) e per la fascia 15-24 nella quale rientrano gli studenti degli istituti superiori (1.200 unità) con i dati relativi all'anno scolastico 2007-2008 dai quali risulta che gli alunni delle scuole secondarie e superiori sono ben 4.187 (di cui ben 3.629 per la scuola superiore).

Da questi dati, tenendo conto che la quota degli iscritti alle scuole superiori (14-18) assorbe solo una parte delle 1.200 unità censite, emerge quindi che il numero dei ragazzi provenienti da comuni al di fuori di Vallo è certamente superiore ai 3.000 ragazzi, che in gran parte raggiungono Vallo con il trasporto collettivo; del resto appare significativa la comparazione tra i dati del flusso passeggeri su trasporto collettivo tra periodo scolastico (flusso medio giornaliero 3.900 passeggeri) e periodo festivo (flusso medio 1.100 passeggeri).

Altri poli di attrazione che attraggono numerosi visitatori sono le due strutture sanitarie presenti a Vallo (Clinica Cobellis e Ospedale san Luca, con un totale di circa 350 posti letto, quotidianamente frequentate tra visitatori ed operatori, da circa 1.400 persone), ed il Tribunale che, tra operatori e visitatori, vede la presenza di circa 500 persone

In questo quadro, in cui ovviamente l'alto numero di persone che frequentano Vallo é di per sé un elemento positivo, risulta evidente il ruolo di Vallo della Lucania come centro a funzionamento "part time" in cui la prevalenza di attrezzature (Istituti scolastici, Palazzo di Giustizia, Enti locali etc.) operanti prevalentemente nelle fasce antimeridiane, determina un uso della città condizioni fortemente differenziato nell'arco della giornata.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Tale situazione, che ha conseguenze su aspetti urbanistici e sociali, nel settore della mobilità comporta impatti concentrati nelle ore di punta, in particolare al momento dell'ingresso e dell'uscita dalle scuole; situazione che tra l'altro risulta aggravata dalla concentrazione di flussi veicolari promiscui alle principali percorrenze pedonali..

Rispetto ai riferimento dell'ultimo Put, dalla comparazione dei dati del censimento dal 2001 ad oggi è riscontrabile un lieve aumento in termini di popolazione ma un incremento di circa il 10% del numero di famiglie, diretta conseguenza delle mutate caratteristiche quantitative della composizione dei nuclei familiari.

Probabilmente tale condizione ha determinato un leggero incremento del parco autoveicoli e consequenzialmente dei flussi veicolari; su quest'ultimo aspetto, nel Gennaio 2010, da parte del corpo dei VV.UU., sono stati effettuati rilevamenti nei punti di accesso al centro di Vallo, nell'intervallo di tempo compreso tra le 7,30 e le 9,30, che hanno fornito i seguenti risultati:

flussi veicolari in entrata

da Superstrada	n. 1.591 veicoli
da Pattano – Ascea	n. 720 "
da Massa – Novi Velia	n. 560 "
da via Iannotti	n. 112 "
da via Maiese	n. 358 "
Totale	n. 3.341 "

flussi veicolari in uscita

verso Superstrada	n. 845 veicoli
verso Pattano	n. 188 "
verso Fornacelle – Angellara	n. 442 "
verso Massa	n. 658 "
Totale	n. 2.133

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Da tali dati emerge che, nella fase di punta del mattino, la differenza tra veicoli in uscita e quelli in entrata è di circa 1.200 veicoli che, quotidianamente, raggiungono il centro di Vallo.

Il centro di Vallo (Piazza Vittorio Emanuele), nel periodo compreso tra le 7,30 e le 9,30 vede il passaggio di 821 veicoli da via Murat, 121 da corso de Mattia, mentre i veicoli in transito in via Cammarota sono 1.456 provenienti da via Rubino e 321 da c.so De Mattia.

La sosta risulta oggi organizzata sia su strada, libera e a pagamento, sia su grandi aree di parcheggio libere. Il totale di offerta della sosta è pari a circa 1600 stalli, dei quali circa 1000 liberi, 100 orari, circa 400 a pagamento, e 30 per soli residenti. In linea di massima risulta una omogenea distribuzione degli spazi di sosta, tenendo anche conto che alcuni poli di attrazione, come il Palazzo di Giustizia e l'Ospedale, sono attrezzati con aree riservate interne. Gli stalli oggi utilizzabili, su strada o su aree di parcheggio sono:

STRADE	Libera	Oraria	Tariffa	Residenti
Via Croce	10			
Via Cammarota		60		
Piazza dei Martiri	25			
Piano Spio e largo Calcinai	20			
Via Valenzani	40			
Via di Vietri	25			
Via Rinaldi		30		
Via Parri	50			
Via Torrusio	10			
Via de Hippolytis	20	10	24	
Via de Hippolitis (tribunale)			70	
Via de Giuli (Campo Sportivo)	30			
Via Stasi			25	
Via Madonna del Rosario	15	120		
C.so Murat			14	

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Piazza Vittorio Emanuele II			30	
Via Nicodemo			7	
Via S. Passero	140			
Via A. R. Passero	85		19	
Via Passarelli	10			
Via de Marsilio	15			
Via Valiante	80			
Piazza de Mattia	25		32	
Via Oricchio	15			
Via Mainente	50			
Via Iannotti	25			
Via de Laurentis	20			
Area cattedrale				15
Via Palumbo	70			15
Via Rubino	180			
Via Badolato	30			
Via Cafasso	150			
Largo Calcinai Via Pinto	120		 19	
Totale	1070	100	416	30

TOTALE STALLI n. 1616 su strada e su aree pubbliche

Dal 16 novembre nel Comune di Vallo è stata attivato un servizio gratuito, curato dal Cstp, di trasporto pubblico articolato su due percorsi, percorso A e percorso B; quest'ultimo, per il numero limitato delle corse, 2 al giorno, viene tralasciato ai fini della valutazione della effettiva offerta di trasporto collettivo.

Il percorso A si articola lungo un percorso ad anello (circa 6,5 km.) che parte da largo Calcinai (autostazione) passando per via Lettiero, via Pinto, via Addevico, via Tipoldi, via Badolato, via da Croce, via Cammarota, via parri, via De Hyppolitis, via Sterze, via Luca Petraglia, va S.M. di loreto, via de Marsilio, via Rubino, via Rinaldi, via Nicodemo, piazza V.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Emanuele, via passero, via Valiante, via Iannotti, via mainente, via Orichhio, piazza S. Caterina, C.so De Mattia, piazza V. Emanuele, via pinto, via Cafasso per poi chiudere su largo Calcinai.

Nell'arco della giornata sono effettuate 12 corse, dalle 7,55 sino alle 19,00, con una frequenza tra le varie corse di 45'.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Sistema della mobilità – Progetto

Intervenire contemporaneamente sugli aspetti della pianificazione urbanistica e del sistema della mobilità consente di avviare un processo di riequilibrio territoriale, che, attraverso una migliore integrazione tra insediamenti residenziali, attività produttive e terziarie, attrezzature collettive e strutture per il tempo libero, può porsi l'obiettivo di ridurre gli spostamenti sul territorio e realizzare ambiti urbani compatibilmente polifunzionali.

Tuttavia, per la risoluzione dei problemi causati da un modello di mobilità basato sull'uso del veicolo privato, la pianificazione urbanistica non é comunque sufficiente, per due motivi: il primo relativo ai tempi di applicazione, proiettati nel medio lungo-periodo; il secondo perché i piani urbanistici, per loro intrinseca natura, regolano solo l'uso del suolo e dunque solo gli aspetti fisici ed infrastrutturali della politica dei trasporti, senza alcun potere sugli aspetti normativi e gestionali.

In questo quadro, ai sensi dei riferimenti normativi in precedenza citati e tenuto conto di un percorso parallelo all'elaborazione del Puc, le scelte effettuate per il sistema della mobilità definiscono un quadro di azioni e di interventi articolati in un periodo di cinque anni (arco temporale di validità del Piano della Mobilità ai sensi della Legge della Regione Campania, n. 3/2000, art. 15), individuando una prima fase temporale di due anni che assume anche la valenza del Piano Urbano del Traffico (art. 36 del decreto legislativo 285/92 e Direttive del Ministero dei LL.PP. del 24/06/95).

In tale scelta il Put assume la funzione di prima fase di attuazione del PUM, con la definizione di misure che non prevedano elevati finanziamenti ma possano essere realizzati sulla base delle voci di capitoli di spesa ordinari del Bilancio Comunale o su modalità gestionali differenti dalle attuali.

La proposta del sistema di mobilità per Vallo, anche sulla base del Put vigente e della sua parziale applicazione, è finalizzata a definire un sistema di mobilità ecosostenibile in grado soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini ad un livello di servizio accettabile, con soluzioni finalizzate alla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, alla riduzione dei consumi energetici, a migliorare le condizioni di accessibilità alle principali funzioni collettive, a ridurre il volume di traffico veicolare nel centro storico, a garantire migliori condizioni di sicurezza, soprattutto nei luoghi con alta frequenza di utenze deboli; inoltre, in risposta alle particolari condizioni di Vallo, centro caratterizzato da numerose funzione pubbliche di carattere sovra comunale e quindi con alto potere attrattivo, il Piano individua soluzioni in grado di garantire la sostenibilità dei pesi veicolari determinate da tali polarità.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Piano Urbano Traffico

Il P.U.T. , per sua definizione normativa, è inteso come strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, mirato alla realizzazioni di interventi e di azioni gestionali per il miglioramento della circolazione dei veicoli, dei pedoni, dei mezzi pubblici, realizzabili nell'arco temporale di un biennio, con l'obiettivo, inoltre di preservare e migliorare la fruizione dell'ambiente urbano

Del resto la localizzazione di Vallo della Lucania all'interno di un Parco nazionale, rappresentandone tra l'altro il centro di maggior importanza, suggerisce scelte strategiche indirizzate al perseguimento di uno sviluppo sostenibile, che, nell'ambito specifico dei trasporti, si traduce in azioni imperniate su concetti di mobilità sostenibile.

Come affermato in precedenza, le proposte contenute nel P.U.T sono da intendersi anche come prima fase di attuazione del P.U.M.

Assetto della circolazione e rete viaria

In modo semplificativo il sistema viario di Vallo può essere sintetizzato in tre componenti principali, la SP 430 che connette il comune con gli altri centri del Cilento e col il sistema autostradale, via Angelo Rubino, asse che scorre tangenzialmente al centro su tre lati a servizio del centro e delle varie frazioni al contorno, Pattano, Massa e Angellara, la viabilità interna a servizio specifico del centro.

Questo disegno generale, schematicamente funzionale, anche sulla base della parziale applicazione del PUT vigente, deve tener conto delle interferenze che le varie polarità presenti comportano sulla fluidificazione del traffico e sulla sicurezza dei pedoni.

In questo quadro emergono quindi alcune criticità di seguito elencate:

1. Rete pedonale discontinua e non sicura con particolare riferimento su via Angelo Rubino
2. Presenza di poli ad alta attrazione in prossimità dello svincolo della SP 430 (polo scolastico, centro commerciale)
3. Presenza di distributore di carburanti all'uscita dello svincolo
4. Carico concentrato di pesi veicolari diretti all'Ospedale S. Luca ed al Palazzo di Giustizia su via Contrada Croce tra via Rubino e via Cammarota

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

5. Concentrazione di funzioni ad alto potere attrattivo nel tratto di via Rubino compreso tra via Valenzani e via Pignataro.
6. Incrocio non regolamentato via Rubino-via Fornacelle, con assenza di percorsi pedonali sicuri.
7. Compresenza nelle ore di punta di intensi flussi veicolari e flussi pedonali nel tratto di via Rubino compreso tra via Rinaldi e via Pinto.
8. Immissioni con svolta a sx da via Rubino su strade perpendicolari e verso funzioni ad alto potere attrattivo (parcheggi, terminal bus) con consequenziali interferenze sulla circolazione veicolare.

Rispetto a questo quadro, gli interventi di progetto, nella consapevolezza di dover agire con misure che non comportino costi eccessivi per l'amministrazione e possano essere applicabili nell'arco del biennio del PUT, mirano a razionalizzare l'attuale schema di viabilità con mirati interventi, sia di carattere generale che specifico.

In linea generale lo schema della circolazione veicolare si articola sull'ossatura portante dello svincolo della SP430, via Badolato e via Rubino, asse tangenziale su cui si innestano una serie di anelli di circolazione, in prevalenza indipendenti tra loro, a servizio di aree e funzioni dal forte potere attrattivo, ed articolati in modo da ridurre i flussi di attraversamento nel centro storico e a ridurre i carichi dei pesi veicolari nel tratto di via Rubino a maggior concentrazione di funzioni e con la presenza di un elevato numero di pedoni (tra via Valenzani e via Pignataro).

In tale disegno quindi sono riconoscibili quattro macro itinerari a servizio dei principali poli di attrazione:

1. l'anello a servizio delle aree pubbliche di parcheggio localizzate su via Rubino (svincolo, via Badolato, via Tipoldi, via Rubino, svincolo) al fine di alleggerire, nelle ore di punta, via Rubino e la viabilità di connessione con l'Ospedale e il Palazzo di giustizia
2. l'anello a servizio dell'Ospedale (svincolo, via Contrada Croce, via Cammarota, via Valenzani, via Rubino, svincolo) con incrocio da regolamentare su via Rubino
3. l'anello a servizio del Palazzo di Giustizia (svincolo, via Contrada Croce, via Parri, via de Hippolytis, via Parri, via Cammarota, via Valenzani, via Rubino, svincolo.
4. l'asse di penetrazione di via Cammarota, piazza dei Martiri, c.so Murat, via Passaro, via de Marsilio, a servizio del centro storico, con ritorno su via Rubino.

Al di là della definizione dello schema di circolazione , con consequenziali misure finalizzate al miglioramento della segnaletica e alla riorganizzazione della sosta, sono necessari anche alcuni interventi specifici sulla viabilità primaria ed in particolare su via Rubino, come di seguito elencati:

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

- Regolamentazione dei varchi carrabili, pubblici e privati, su Via Rubino (con particolare attenzione alle dimensioni del varco, alla continuità della rete pedonale, alle caratteristiche di immissione) del distributore di carburanti Api in prossimità dello svincolo e dell'incrocio di via Pinto, dell'accesso all'area di vendita autoveicoli Max auto, dell'accesso al Polo scolastico, del distributore Agip, del centro commerciale Despar, degli accessi a edifici privati nel tratto di via Rubino compresi tra via Rinaldi e via Angellara, con particolare attenzione agli spazi di sosta antistanti le attività commerciali localizzate in prossimità dell'incrocio con via Piedi scale, accesso stazione Agip di via Contrada Croce
- Regolamentazione della sosta su via Rubino, in particolare nell'area antistante la Gamet, nel tratto compreso tra gli uffici dell'Agenzia delle entrate e l'incrocio con via Lettieri
- Riorganizzazione degli accessi delle aree di parcheggio pubblico su via Rubino, privilegiando l'ingresso da via Tipoldi, con razionalizzazione dell'incrocio su via Badolato, e percorso a senso unico via Tipoldi, via Lettiero e via Calcinai, con uscita con svolta a dx su via Rubino. Ciò consentirebbe di ridurre le interferenze che i veicoli diretti ai parcheggi da via Rubino comportano con la svoltà a sx; il sistema così organizzato, particolarmente utile per i flussi provenienti dalla SP430 e diretti alle aree pubbliche di parcheggio, si articolerebbe come anello continuo, senza svolta a sx, (svincolo, via Badolato, via Tipoldi, via Rubino, svincolo).

Oltre alle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 5/11/2001, e successive modificazioni e integrazioni, la realizzazione, l'adeguamento e la manutenzione delle infrastrutture viarie extraurbane devono rispettare le direttive e gli indirizzi del presente piano.

La realizzazione, l'adeguamento e la manutenzione di una strada al di fuori del centro abitato, dovrà riguardare l'insieme costituito dalla sede stradale, nonché delle relative fasce di ambientazione, intendendo con tale termine un insieme di aree, adiacenti alla carreggiata, adibite ed organizzate per l'inserimento di tutte le opere e misure necessarie alla mitigazione e/o compensazione degli impatti derivati dalla presenza del tracciato e dal suo esercizio in relazione alle componenti rumore, atmosfera, suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, vegetazione, per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura, per la predisposizione di dispositivi di sicurezza per la fauna selvatica nei confronti della viabilità, e di dispositivi di collegamento di eventuali corridoi ecologici preesistenti attraversati dall'infrastruttura; la progettazione delle fasce di ambientazione dovrà essere oggetto di specifico e unitario progetto paesaggistico.

Nelle trasformazione degli spazi aperti va favorita la riconoscibilità dei tracciati ancora presenti sul territorio riconducibili a tipi di divisioni agrarie antiche, evitando la perdita di leggibilità della traccia storica che può derivare da

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

spostamenti o alterazioni degli allineamenti originari, gli allargamenti degli assi stradali, le costruzioni ravvicinate al bordo dei tracciati, l 'asfaltatura dei percorsi in terra battuta o in selciato, le alterazioni nell'andamento del sistema delle acque e sia conservata e completata la sottolineatura con filari alberati degli orientamenti delle partizioni storiche dei lotti e siano mantenuti gli impianti delle colture legnose tipiche del paesaggio agrario storico, le siepi e le residue fasce boscate lungo i corsi d'acqua, come pure i tabernacoli , le cappelle, le edicole, gli abbeveratoi e gli altri luoghi legati alle tradizioni del mondo rurale.

Le fasce di ambientazione, avranno la seguente profondità:

- per le strade extraurbane principali: m. 30 per lato;
- per le strade extraurbane secondarie di rilievo provinciale: m. 20 per lato.

Le fasce di rispetto e le aree in corrispondenza ed all'interno degli svincoli, come definite dal Codice della strada (artt. 3 e 16) e come precisato all'art. 28 del Relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 495/92) sono da considerare come porzioni di territorio rurale, non interessabili da previsioni di nuovi insediamenti urbani. Le fasce di rispetto e le aree in corrispondenza ed all'interno degli svincoli assumono le caratteristiche di fasce di ambientazioni e concorrono alla costruzione della rete ecologica.

Nella progettazione e nella realizzazione di nuove strade dovranno essere individuate soluzioni rapportate agli obiettivi da perseguire a salvaguardia della diversità delle parti attraversate (tessuti storici, tessuti urbani contemporanei, paesaggi agrari), delle relazioni percettive e dei punti privilegiati di fruizione visiva, con riferimento alle cortine urbane, alle aree di margine, alle caratteristiche delle fasce di rispetto stradale e ai fini dell'inquinamento acustico, ai valori estetici emergenti, ai tipi di pavimentazioni esistenti, agli elementi di segnaletica stradale, pubblicitaria e di informazione e relative installazioni tecniche fuori terra, alle vetrine e mostre aggettanti sulla sede stradale, agli elementi arborei e arbustivi, ai sottoservizi, alle linee e attrezzature in gestione e abbandonate, ai tracciati del traffico dei mezzi pubblici, privati e dei pedoni, agli accessi agli edifici e ai passi carrabili, agli elementi di arredo presenti, alle recinzioni per tipologia e dimensioni, ai materiali della sezione stradale e agli elementi di arredo peculiari.

Ai fini della riqualificazione eco-sostenibile della rete viaria esistente, con particolare riguardo per le fasce verdi latistanti i sedimi, è obbligo dei proprietari, pubblici e privati, attivare azioni e misure per riqualificare le fasce perimetrali e gli elementi di demarcazione delle proprietà, predisponendo, laddove possibile, fasce perimetrali di verde, a diverso grado di profondità, compatibili e integrate con i contesti vegetazionali attraversati e con le norme di settore.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Rete pedonale e percorsi ciclabili

In riferimento alla scala dei valori riportata dalle direttive ministeriali e che individua al primo punto la circolazione dei pedoni, si é proceduto ad un indagine sul territorio ed in particolare sulla viabilità primaria, per comprendere le attuali condizioni della rete pedonale, con particolare attenzione laddove la promiscuità con intensi flussi veicolari risulta penalizzante per il movimento pedonale.

Il Piano ritiene che la rete pedonale possa rappresentare anch'essa un tassello dell'offerta di mobilità; per tale motivo tutte le indicazioni relative al modello di mobilità urbana prefigurato mirano a restituire valore al sistema delle percorrenze pedonali, attraverso la diminuzione dei flussi veicolari di attraversamento delle città e attraverso misure di messa in sicurezza e di qualificazione della rete pedonale; per tale motivo l'organizzazione della mobilità urbana e la gerarchia nell'utilizzo degli spazi stradali viene conformata alla scala di valori che privilegia in primo luogo la circolazione dei pedoni, come espressa al punto 3.2 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" emanate dal Ministero dei LL.PP. il 24/6/1995, a tal fine si ritiene che debbano assumere carattere di priorità gli interventi mirati ad aumentare i livelli di sicurezza dei pedoni nel rispetto del D.P.R. 503/96 per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli spazi pubblici.

In tale quadro il Piano definisce una rete continua di percorsi, sicuri, di qualità, gradevoli di connessione tra le aree a maggiore densità abitativa e le funzioni ed attrezzature di carattere collettivo, incernierati su una rete pedonale di struttura, che, insieme alle zona a traffico limitato, alle aree ambientali, alle aree pedonali e ai percorsi protetti per le utenze deboli, nonché agli interventi di moderazione della velocità (zone 30 Km/h) contribuisce al recupero di accettabili livelli di qualità urbana e di vivibilità.

In questa ottica nelle fasi di analisi si sono individuate le criticità della rete pedonale che possono essere così elencate:

- promiscuità flussi veicolari e ciclopedonali
- assenza di continuità degli attraversamenti pedonali in presenza di incroci, di varchi carrabili, di accessi ad aree attrezzate o impianti di distribuzione carburante
- percorsi pedonali ed accessi non sicuri a attrezzature con alta frequenza di pedoni (scuole, chiese, uffici pubblici, banche, centri commerciali, arenile, area mercatale, giardini pubblici e impianti sportivi)
- margini stradali indefiniti
- scarsa regolamentazione accessi strade trasversali e aree attrezzate (commerciali, stazioni di servizio)

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

- assenza o inadeguatezza dimensionale marciapiedi su lunghi tratti di assi primari (via Rubino)
- bassi livelli di sicurezza negli incroci (assenza segnaletica orizzontale, assenza continuità percorrenze pedonali)
- ostacoli alla percorrenza (errato posizionamento elementi di arredo urbano, rampe handicappati in curva, cordoli)
- discontinuità della pavimentazione

Rispetto a tali punti le misure tese al miglioramento delle condizioni di sicurezza dei pedoni devono affrontare più aspetti, alcuni mirati al miglioramento delle caratteristiche delle infrastrutture stradali, altri relativi alla gestione della velocità degli autoveicoli e alla separazione tra flussi pedonali e flussi veicolari.

In linea generale è opportuno, da parte dell'Amministrazione, avviare un'operazione di "manutenzione continua" attraverso la quale procedere all'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali e delle intersezioni, alla sistemazione delle fasce di pertinenza stradale.; in parallelo realizzare interventi tesi alla moderazione della velocità nei punti critici, alla realizzazione di percorsi pedonali protetti nelle aree con alta frequenza di utenze deboli, a garantire la continuità della rete pedonale.

Il piano prevede che per il carattere di urgenza che essi rivestono dovuto a garantire condizioni di sicurezza per i pedoni, dovranno essere realizzati con priorità gli interventi relativi alla riconfigurazione del tratto di via Rubino compreso tra il Parco della Musica e l'incrocio con via Angellara, con la realizzazione di una rete pedonale continua e sicura, oggi assente, nonostante la presenza di numerose attrezzature collettive e funzioni con alta frequentazione di pedoni.

La riconfigurazione di via Rubino consentirebbe, tra l'altro, di poter realizzare un percorso ciclabile su sede propria.

Al fine di consentire un "uso" pedonale della città, il piano individua la rete pedonale di struttura, a servizio delle principali funzioni presenti nel centro di Vallo; essa parte da Piazza dei Martiri, prosegue su C.so Murat, e C.so de Mattia, intercettando via Rinaldi e via Pinto; questa ossatura, con l'incastro del percorso continuo da realizzare su via Rubino e della trasversale che dal Parco della Musica raggiunge il centro del paese, costituisce la griglia principale pedonale sulla quale prevedere interventi che garantiscano la continuità, la sicurezza e la qualità delle percorrenze.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Nelle altre strade secondarie prive di marciapiedi ed interessate da flussi veicolari, dovranno essere predisposti opportuni spazi per la percorrenza pedonale individuati attraverso specifica segnaletica orizzontale realizzata con fascia continua tracciata sulla strada, oppure dissuasori di sosta, oppure cambio dei materiali della pavimentazione.

Il piano individua ancora aree ambientali finalizzate alla protezione di alcune zone caratterizzate da elementi ambientali, culturali, storico-monumentali, commerciali, particolarmente significativi o con la presenza di un elevato numero di utenze deboli; in esse, come riportato dalla normativa vigente, dovranno essere attuate misure per la moderazione della velocità, attraversamenti pedonali segnalati, zona 30 e 10 Km/h, la messa in sicurezza delle percorrenze pedonali e degli accessi alle attrezzature.

Queste aree sono in gran parte concentrate nel centro di Vallo, inglobando in parte il tratto di via Rubino compreso tra via De Masellis e via Rinaldi; tra l'altro questa parte è interessata, nelle ore di punta, dalla presenza di un elevato numero di studenti provenienti dal terminale bus e diretti agli Istituti scolastici localizzati sulla parte opposta di via Rubino.

In merito all'attivazione di misure di limitazione della circolazione, il Piano, sulla base di una situazione consolidata e "metabolizzata" dai cittadini e dagli operatori commerciali, conferma le soluzioni in atto relative alla z.t.l. di C.so de Mattia.

L'attivazione delle misure sopra indicate consente, tra l'altro, di poter realizzare, con pochi interventi integrativi, un anello ciclabile, con pendenze nella norma, in grado di servire gran parte delle funzioni presenti nel centro di Vallo; esso si sviluppa lungo via Rubino chiudendosi ad anello su via Cammarota, C.so Murat, via Oricchio, sino all'incrocio di Angellara.

A causa delle diverse caratteristiche delle strade utilizzate, il percorso ciclabile si articola con varie tipologie: su sede propria lungo via Rubino, in promiscuo sull'asse centrale da via Cammarota sino all'incrocio di Angellara, passando per la z.t.l. di corso De Mattia.

Trasporto pubblico

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Come accennato nella parte di analisi, oggi Vallo è servita da un servizio di trasporto collettivo che, per le sue caratteristiche (frequenze e percorsi), non può essere considerato come un'offerta strutturata di trasporto collettivo ma, più realisticamente, come una componente marginale del sistema di mobilità.

D'altra parte le limitate dimensioni del Centro storico, la concentrazione di funzioni nella parte centrale, la possibilità, per chi raggiunge Vallo con il trasporto privato o le linee di trasporto provinciali, di poter raggiungere con brevi percorrenze pedonali i luoghi di destinazione, non determina una generale domanda di trasporto pubblico.

In prospettiva, però, un servizio efficiente e frequente potrebbe garantire un potenziale uso della città che va oltre la limitata area centrale, consentendo di mettere in rete luoghi oggi estranei.

In questa ottica si ipotizza una modifica dell'attuale servizio mirata ad incrementare le frequenze nella parte centrale, prevedendo di poter collegare le parti periferiche del centro e le frazioni attraverso il servizio a chiamata.

L'itinerario proposto mette in connessione tra loro il Parco della Musica, il polo scolastico di via Badolato, i parcheggi pubblici, il terminale bus, le principali funzioni presenti nel centro, l'Ospedale.

Rispetto agli attuali itinerari, questa proposta riduce notevolmente le percorrenze, mettendo in rete comunque tutte le principali funzioni, al fine di poter incrementare le frequenze ed offrire un servizio di trasporto "ordinario" ed "appetibile" da parte dei cittadini; si ritiene che, per raggiungere questi obbiettivi, occorre che il trasporto collettivo garantisca un servizio efficiente in termini di frequenza (con passaggi nelle ore di punta non superiori a 10' per senso di marcia), di offerta qualitativa complessiva in termini di pulizia, certezza dei tempi, utilizzo di mezzi idonei, di percorsi di connessione tra le principali strutture ed i parcheggi posti sul perimetro di Vallo, di collegamento con le frazioni con corse nelle ore di punta e servizio a chiamata durante il giorno.

Per la diversa configurazione del servizio da quello attualmente operante, appare necessario un diverso modello gestionale del trasporto collettivo, tenuto conto dei costi maggiori; per tale motivo l'organizzazione del trasporto collettivo, per non gravare sul bilancio comunale, andrebbe inserito in un sistema complessivo di gestione del sistema di mobilità nel quale rientri la gestione della sosta su strada e delle aree di parcheggio pubblico, la segnaletica stradale, l'organizzazione di linee mirate ad utenze specifiche: scuolabus (studenti), percorsi estivi (Vallo/centri costieri), percorsi turistici (Gelbison, Parco Nazionale), servizio per gli addetti ed utenti Ospedale e Tribunale.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

A tal fine sarebbe opportuno individuare uno specifico contratto di servizio, ripagabile sulla base degli introiti della tariffazione della sosta, del costo dei biglietti e di eventuali contributi integrativi dell'A.C.

Organizzazione della sosta

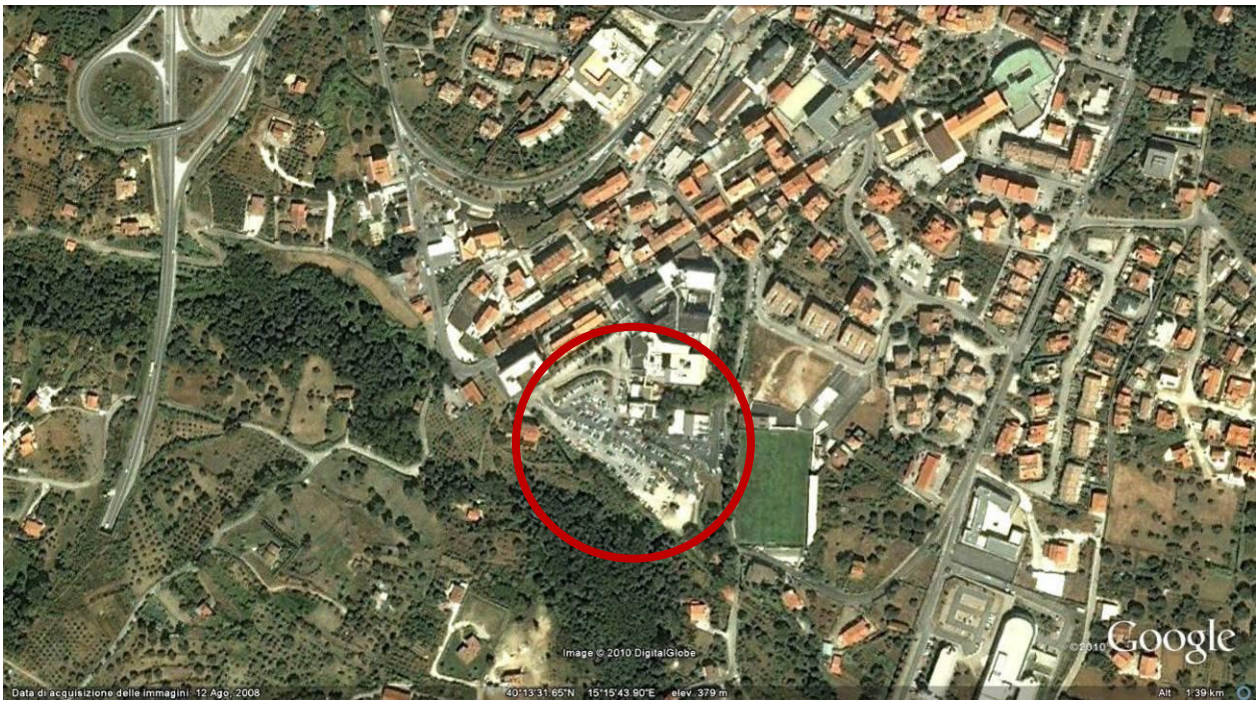
Le particolari caratteristiche funzionali del Centro di Vallo comportano un notevole numero di presenze nelle ore antimeridiane che, nel pomeriggio, diminuiscono in modo sostanziale; ciò si traduce in una domanda di sosta differenziata nelle varie fasi del giorno.

Sulla base delle analisi effettuate l'offerta di sosta su strada e nelle aree di parcheggio pubblico riesce a soddisfare le esigenze di parcheggio; del resto, in un'ottica di gestione sostenibile del territorio, non appare utile e necessario incrementare il numero degli stalli disponibile, tenuto conto che, per il non funzionamento pomeridiano di molte attività di livello sovra comunale, gran parte di essi risultano vuoti per metà giornata.

Il Piano conferma l'attuale organizzazione della sosta su strada con modifiche relative alla razionalizzazione degli stalli localizzati sui tratti di viabilità primaria nei quali le minori dimensioni della carreggiata comportano difficoltà per la fluidificazione del traffico (tratto a doppio senso di marcia di via Cammarota, piazza dei Martiri, parte di via Passaro, via Rubino).

Va evidenziato comunque che gran parte delle aree di parcheggio si presentano con caratteristiche fortemente impattanti, nella tipologia delle pavimentazioni, della illuminazione, dei bordi di margine, nell'assenza di verde; tale condizione è particolarmente significativa per l'area di parcheggio dell'Ospedale.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.



Nella consapevolezza che, soprattutto in un Parco Nazionale e in un centro a vocazione turistica, la cura degli spazi aperti è un elemento determinante per l'immagine e la vivibilità della città, si ritiene che gran parte delle aree di parcheggio debbano essere oggetto non solo ad interventi di adeguamento normativo ma anche di concreti interventi di riqualificazione; tra l'altro, ciò potrebbe costituire un'occasione un'opera di ricucitura del paesaggio a più vasta scala,.

In questa fase il PUT individua alcune precise prescrizioni, tese innanzitutto a ridurre il consumo di suolo e la frammentazione degli spazi aperti e ad inserire in modo più adeguato le aree di sosta nel contesto urbano e paesaggistico; ponendo attenzione alle qualità architettonica degli interventi, auspicando l'uso di tecniche e metodologie proprie dell'architettura bioclimatica, con particolare attenzione alla permeabilità delle pavimentazioni, alla tipologia delle recinzioni, preferendo siepi armate, alla previsioni di sistemi illuminanti a basso i intensità, evitando soluzioni su palo, alla realizzazione di cospicui interventi di forestazione urbana, salvaguardando le essenze autoctone esistenti.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

PIANO URBANO PARCHEGGI

Il P.u.p. come previsto dalla normativa vigente, sulla base di una valutazione del fabbisogno e tenendo conto del piano urbano del traffico, indica le opere e gli interventi necessari per adeguare e qualificare l'offerta della sosta su aree pubbliche, con particolare attenzione alle soluzioni localizzate in prossimità della viabilità primaria ma non interferenti con essa, ed in prossimità di funzioni dall'alto potere attrattivo.

Va evidenziato che le ridotte dimensioni dell'abitato e la concentrazione di funzioni, non comportano la necessità di realizzare parcheggi di scambio, tenuto conto che tutte le aree di parcheggio pubblico, in gran parte già esistenti, sono localizzate in prossimità delle principali funzioni e pertanto esse possono essere intese come parcheggi di destinazione, pertanto le modalità d'uso dei parcheggi previste sono: parcheggi di destinazione (destinati alla sosta dei veicoli in uso ai visitatori e ai fruitori dei servizi) parcheggi stanziali (destinati alla sosta dei veicoli in uso ai residenti e agli addetti).

Nel merito delle aree di parcheggio pubblico, con il completamento dell'intervento sull'area di via Rubino che ha visto il raddoppio dei posti, il dimensionamento dell'offerta di sosta appare compatibile con la domanda consequenziale agli interventi ipotizzati nel piano operativo del PUC; non tralasciando, tra l'altro, di ulteriori quote di stalli derivanti dall'attuazione degli standard urbanistici previsti.

Gran parte dell'offerta di sosta è localizzata nella parte bassa di via Rubino, in prossimità dell'area nella quale sono presenti il maggior numero di funzioni di Vallo e a ridosso del Centro Storico.

Gli interventi definiti nel piano sono relativi, a differenza dei parcheggi denominati Pd1, Pd12, Pr1, alla razionalizzazione ed alla riqualificazione degli spazi aperti già oggi utilizzati come parcheggi pubblici.

Il Parcheggio Pd1 è previsto come un nuovo intervento, da realizzare in contemporanea con la costruzione della Cattedrale, con una capacità di circa 120 posti auto su due livelli interrati e con la caratteristica di poter utilizzare la copertura come una "nuova piazza" a ridosso dell'edificio religioso,, assumendo una funzione di cerniera urbana tra l'area a valle e quella a monte di via Rubino, in connessione con la griglia pedonale di struttura e terminale del sistema ettometrico di collegamento con il Parco della Musica.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Con il parcheggio Pd12 si prevede di poter trasformare l'attuale area di via Stasi, già utilizzata come area di sosta, in una struttura su due livelli, a servizio della parte alta del centro storico.

Con Pr1 si individua il parcheggio a servizio dell'Ospedale. Su parte dell'area esistente si prevede la realizzazione di un parcheggio interrato, per circa 360 posti, con la sistemazione della copertura a verde.

Tale proposta nasce dalla necessità di incrementare l'attuale offerta di sosta ma nel contempo ridurre il forte impatto ambientale e percettivo che l'attuale situazione comporta, con un consumo di suolo non sostenibile.

In particolare il Programma parcheggi individua le seguenti aree pubbliche per le quali prevede le relative prescrizioni di seguito riportate.

Elenco parcheggi pubblici

Localizzazione	Tipologia	posti auto	Livelli	Prescrizioni Piano Mobilità
Pd 1 area Mercato	interrato	200	2-3	sistemazione copertura da destinare a spazio pubblico (piazza) mitigazione opere parcheggio (rampe di accesso, ventilazione) tipologia rampa rettilinea
Pd2 via Rubino	multipiano	110	2	in corso di realizzazione
Pd3 via Rubino	a raso	30	1	miglioramento accessibilità veicolare e pedonale conservazione essenze arboree autoctone esistenti e sostituzione essenze alloctone, incremento essenze arboree, utilizzo pavimentazioni drenanti e sistemi di illuminazione a raso a bassa intensità, riqualificazione bordi di delimitazione
Pd4 via Rubino	bordo strada	20	1	salvaguardia continuità rete pedonale e ampliamento marciapiedi, modifica attuale sistemazione con predisposizione stalli in parallelo e realizzazione alberata stradale

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Pd5 via Valenzani	slargo stradale	20	1	salvaguardia continuità rete pedonale e ampliamento marciapiedi, razionalizzazione stalli, miglioramento percorrenze pedonali, incremento essenze arboree
Pd6 piazza De Mattia	a raso	50	1	misure di mitigazione ambientale (illuminazione, pavimentazione, verde, accesso, percorrenze pedonali)
Pd7 via Oricchio	slargo stradale	30	1	razionalizzazione stalli, miglioramento percorrenze pedonali, incremento essenze arboree
Pd8 via Rubino	a raso	20	1	misure di mitigazione ambientale (illuminazione, pavimentazione, verde, accesso, percorrenze pedonali)
Pd9 via Rubino	bordo strada	40	1	salvaguardia continuità rete pedonale, conservazione filare alberi esistente
Pd10 via Passero	a raso	30	1	razionalizzazione stalli, conservazione essenze arboree autoctone esistenti, incremento essenze arboree, deimpermeabilizzazione area ed utilizzo di pavimentazioni drenanti, utilizzo sistemi di illuminazione a raso a bassa intensità, riqualificazione bordi di delimitazione
Pd 11 via de Marsilio	a raso	80	1	continuità rete pedonale, razionalizzazione stalli, conservazione essenze arboree autoctone esistenti incremento essenze arboree, deimpermeabilizzazione area ed utilizzo di pavimentazioni drenanti, utilizzo sistemi di illuminazione a raso a bassa intensità, riqualificazione bordi di delimitazione
Pd 12 via Stasi	multipiano	160	2	progetto raddoppio struttura
Pd 13 via Parri	a raso	60	1	continuità rete pedonale, razionalizzazione

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

				stalli, conservazione essenze arboree autoctone esistenti incremento essenze arboree, deimpermeabilizzazione area ed utilizzo di pavimentazioni drenanti, utilizzo sistemi di illuminazione a raso a bassa intensità, riqualificazione bordi di delimitazione
Pr1 Ospedale	multipiano	420	2	progetto di ampliamento con riduzione superficie occupata dal parcheggio sull'area attuale misure di mitigazione ambientale (illuminazione, pavimentazione, verde, accesso, percorrenze pedonali)
Pr2 Palazzo di Giustizia a raso		120		misure di mitigazione ambientale (illuminazione, pavimentazione, verde, accesso, percorrenze pedonali)

Parcheggi stanziali

La realizzazione dei parcheggi stanziali è possibile nelle aree di standard individuate nel PUC e destinate a tale funzione oppure, su richiesta dei privati, su aree compatibili con quanto definito nel seguente Piano, sulla base di specifico studio di fattibilità tecnica, congruità economico ed ambientale, da sottoporre all'approvazione degli uffici tecnici comunali.

Le proposte dovranno essere redatte in conformità del Piano Urbano Traffico e del Piano della Mobilità e non costituire interferenza con le indicazioni in essi contenute; la realizzazione di tali tipologie potrà effettuarsi esclusivamente su aree già impermeabilizzate.

I parcheggi, a raso o interrati, possono essere realizzati, con esclusione delle aree agricole, di quelle della zona A, di particolare pregio ambientale e/o paesaggistico e area a verde in contesto urbano, come riportate nelle tavole del PUC nel limite massimo del 30% del lotto, con lotto minimo non inferiore a 2000 mq, con posti-auto per le aree a raso non superiori a 25 e box-auto per i parcheggi interrati non superiore a 50.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Sulle aree impermeabilizzate andranno effettuati interventi di deimpermeabilizzazione e di ripavimentazione con materiali drenanti che consentano la crescita del manto erboso ed è prescritta la conservazione delle essenze arboree preesistenti con l'integrazione con nuove essenze arboree autoctone, per un indice complessivo di piantumazione minimo di 250 esemplari adulti di essenze autoctone, per ettaro.

La sistemazione della copertura dei parcheggi interrati dovrà essere oggetto di specifico progetto architettonico e paesaggistico che miri ad inserire armonicamente l'opera nel contesto architettonico ed ambientale evitando ulteriore frammentazione del paesaggio e ulteriore consumo di suolo; evitando interferenza con zone del territorio sensibili o vulnerabili (paesaggio, biotopi, idrogeologia, ecc.); ponendo attenzione a non innalzare livelli di inquinamento acustico ed atmosferico, con verifica ante e post. intervento; evitando interferenze con la rete pedonale e la realizzazione di parcheggi in prossimità di attrezzature con presenza di utenze deboli (scuole, giardini pubblici, attrezzature sportive etc.).

Ai fini della tutela della qualità ambientale e paesaggistica del territorio la realizzazione di parcheggi nel sottosuolo di aree libere, agricole, a verde ornamentale, etc, deve essere effettuata in modo da garantire la conservazione in loco degli alberi o arbusti secolari e di alto valore botanico, agricolo o paesistico.

All'uopo al progetto dovrà essere allegata specifica preventiva relazione tecnica da parte di architetto paesaggista, nella quale sia chiaramente evidenziato lo stato dei luoghi ante, con cartografie storiche ed ortofoto di data non inferiore a cinque anni, e simulazione tridimensionale dell'area con l'inserimento dell'intervento progettato, inoltre l'adeguatezza dello spessore di terreno o l'assenza di alberi secolari e di alto valore botanico, agricolo o paesistico sono preventivamente accertati con perizia giurata redatta da un professionista iscritto all'ordine dei dottori agronomi e forestali o periti agrari.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

PIANO DELLA MOBILITÀ

All'interno di una strategia complessiva mirata alla costruzione di un modello di mobilità sostenibile, il piano di mobilità viene a configurarsi come sommatoria delle azioni e degli interventi avviati nella fase del Piano Urbano del traffico e delle opere infrastrutturali realizzabili sulla base di specifici finanziamenti o su adeguata programmazione dei fondi di bilancio comunale, nell'arco dei cinque anni dall'approvazione.

In questo quadro le scelte progettuali effettuate tengono conto anche di altri fattori, relativi ad opere in corso di completamento o individuate nel Piano operativo del Puc, che influenzano le scelte in divenire del P.U.M..

Tra gli interventi più significativi, in grado di mutare l'attuale assetto di Vallo, possono essere inclusi la realizzazione del primo tratto della variante all'abitato di Vallo della Lucania, la realizzazione dei nuovi comparti di espansione di edilizia residenziale verso il Parco della Musica e a valle di via Rubino, la realizzazione della nuova cattedrale con la relativa trasformazione dell'immediato contesto, il trasferimento del terminal bus.

Nuova variante e via Badolato

Il primo tratto di variante parte da via Badolato, all'intersezione della quale si prevede la realizzazione di una rotatoria, serve le nuove aree di espansione residenziale ed il nuovo terminale bus per poi interrompersi con un'altra rotatoria in connessione con una trasversale di via Rubino, le cui caratteristiche geometriche escludono che essa possa rappresentare un segmento stradale di viabilità primaria di connessione tra la nuova variante e via Rubino.

In questo quadro, quindi, la parte di variante realizzata si configurerà, almeno sino a quando non sarà previsto il suo completamento, come un tratto di strada cieco, con una funzione limitata al servizio di alcune unità residenziali e del nuovo terminal bus.

Morfologicamente e paesaggisticamente, quest'asse stradale, inglobando un'area molto vasta a valle di via Rubino, verrà a configurarsi come nuovo margine dell'edificato di Vallo e nuovo limite della città; pertanto appare necessario che nella sua realizzazione siano tenute in conto le indicazioni contenute in

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

questo Piano, con particolare riferimento al trattamento delle fasce di ambientazione poste ai lati del tracciato.

La realizzazione dei nuovi comparti in prossimità del parco della Musica e la realizzazione del tratto della nuova variante, con il richiamo di nuovi flussi veicolari ed il passaggio di un numero consistente e concentrati in brevi intervelli di autobus diretti al nuovo Terminal, determineranno un incremento dei pesi veicolari su via Badolato e uno stravolgimento delle sue attuali caratteristiche funzionali, in particolare per la parte che congiunge lo svincolo della provinciale con il Parco della Musica..

La strada si presenta, nonostante alcuni interventi, ancora con una sua omogenea qualità paesaggistica caratterizzata dalla presenza di muri di delimitazione delle proprietà, di accessi ad edifici storici, di essenze arboree dall'alto valore percettivo e ambientale; al fine di salvaguardare queste caratteristiche di via Badolato, è necessario che nuovi interventi relativi a probabili adeguamenti della sede carrabile non comportino conseguenze impattanti sulla continuità degli attuali bordi; in tale quadro il tracciato ciclopedonale individuato nel piano può costituire l'occasione per evidenziare elementi architettonici e paesaggistici significativi e, nelle situazioni in cui già sono stati realizzati interventi che hanno modificato la "continuità" paesaggistica della strada (svincolo, accesso impianto carburanti, nuovi varchi carrabili, accessi area PIP e polo scolastico), rappresentare lo strumento per definire interventi di "ricucitura" mirati a garantire l'originaria omogeneità e continuità paesaggistica di via Badolato.

Nuovo Terminal Bus

Nelle indicazioni del PUC viene previsto lo spostamento del Terminal Bus dall'odierna localizzazione con accesso da via Rubino ad un'area accessibile dalla nuova variante, in posizione più marginale rispetto all'attuale.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Questa scelta contribuisce a recuperare un'area centrale che oggi si presenta come un ampio slargo asfaltato, da destinare a spazio verde e per attrezzature sportive, ma comporta una maggiore distanza tra punto di stazionamento degli autobus e area centrale di Vallo; questa situazione diventa particolarmente rilevante per le migliaia di studenti che quotidianamente raggiungono Vallo.

La nuova localizzazione del terminal determina la necessità di un incremento delle percorrenze dei bus, sia in andata che in ritorno; infatti, al fine di garantire un servizio efficace, essi dovranno comunque raggiungere via Rubino per poter rendere facilmente accessibili le attrezzature scolastiche presenti lungo il percorso, per poi svoltare agevolmente nella nuova rotatoria prevista all'incrocio con via Lettieri, prima del tratto previsto come zona 10, area di connessione tra la parte a valle di via Rubino ed il centro storico, ripercorrere via Badolato e raggiungere il nuovo Terminal utilizzando la nuova variante.

Rispetto a ciò il Pum ritiene necessario realizzare anche una migliore connessione pedonale in grado di unire il terminal con il centro; per tale motivo si ipotizza un breve tratto pedonale, innestato sull'asse di connessione trasversale che unisce il parco della Musica con il centro storico.

PUM scelte progettuali

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Nella ridefinizione dell'assetto della circolazione sulla base delle indicazioni per piano operativo del PUC, ed in particolare in virtù delle principali variazioni dello stato di fatto, sopra riportate, emerge che l'attuale sistema distributivo dei flussi veicolari, prevalentemente basato sull'asse principale di via Rubino e su alcuni anelli secondari a servizio del centro storico, sarà influenzato da una diversa distribuzione di funzioni sul territorio, con particolare rilevanza per l'incremento di quelle che il Puc ipotizza nella parte bassa di via Badolato e a valle di via Rubino, e per la realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali: il tratto della nuova variante, la nuova accessibilità per l'Ospedale, la riconfigurazione di via Rubino e la realizzazione di nuove rotatorie.

Ciò non comporta significative modifiche allo schema distributivo individuato nel PUT ma ne definisce una ulteriore ottimizzazione; in particolare per la nuova accessibilità all'Ospedale, per la riduzione di flussi veicolari sul tratto centrale di via Rubino (area nuova cattedrale), attraverso la nuova accessibilità ai parcheggi e la nuova rotatoria su via Lettieri per garantire il ritorno degli autobus.

La riorganizzazione del sistema della sosta individuata nel PUT e le indicazioni del Programma Urbano Parcheggi, definiscono un quadro complessivo di offerta di posti auto in grado di rispondere al meglio alla domanda attuale e futura di sosta.

Tra l'altro, il rispetto degli standard urbanistici per i comparti di nuova edificazione, garantisce un'adeguata risposta anche alle aree di nuova edificazione.

Inoltre va evidenziato che l'adeguamento delle aree di sosta alle prescrizioni individuate nel Put, diventa una complessiva operazione di riqualificazione paesaggistica ed ambientale di aree che oggi si presentano con caratteristiche poco attente alla qualità del contesto di un Parco nazionale.

Al fine di "tenere insieme" le varie parti, il PUM definisce una griglia di percorrenze pedonali nella quale alle parti già individuate nel PUT, si aggiungono i tratti in grado di mettere in rete anche sia le parti storiche del tessuto urbano sia interventi recenti o programmati che, per la loro potenzialità aggregativa, non possono restare isolati nel contesto urbano; in particolare ci si riferisce al Parco della Musica e ai nuovi comparti residenziali previsti al suo contorno.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Per tale motivo il Piano individua nel tracciato del corso d'acqua che attraversa trasversalmente Vallo, dal Parco della Musica sino ed oltre il centro storico, l'asse di connessione pedonale e di ricucitura tra parti oggi tra loro separate e raggiungibili solo con l'utilizzo dell'auto.

In questo quadro si ipotizza la riqualificazione della parte di via Lettieri parallela al corso d'acqua, la previsione di una sentieristica pedonale in connessione con il Parco della Musica e la previsione di un sistema ettometrico che, lungo questo percorso, metta in connessione i nuovi comparti residenziali previsti nella parte bassa di via Badolato, il Parco della Musica, il parco urbano di via Lettieri, il sistema di parcheggi di via Rubino, il nuovo polo urbano della cattedrale.

Va evidenziato che questo nuovo asse viene a coincidere con il tracciato del corso d'acqua, la cui riqualificazione paesaggistica, a fronte dell'insostenibilità ambientale dell'attuale sistemazione degli argini, può rappresentare un chiaro "segno" sul territorio, non solo fisico e percettivo, ma di forte impatto comunicativo sulle modalità d'intervento in un'area urbanizzata, principale centro del Parco Nazionale.

Le riflessioni relative alle caratteristiche di un trasporto collettivo per l'abitato di Vallo, espresse nell'elaborazione del PUT, restano confermate anche per il PUM; infatti le modifiche derivanti dalle scelte del PUC e del PUM non comportano variazioni rispetto alla tipologia di servizio individuate nel PUT; ciò soprattutto in virtù di una valutazione costi-benefici rispetto all'utenza servita e/o potenziale e alla concentrazione delle principali funzioni ed attrezzature in ambiti di ridotte dimensioni e prossime a parcheggi di destinazione.

In questo quadro la scelta del PUM di proporre un sistema etto metrico, a basso costo di realizzazione e di gestione, lungo l'asse trasversale che va dal Parco della Musica sino al Centro Storico,che si configura come soluzione aggiuntiva mirata ad agevolare la mobilità pedonale.

In questa fase, specificando la necessità di uno studio di fattibilità mirato ad individuare le soluzioni tecnologicamente più adeguate, l'ipotesi che si propone è quella relativa ad una piccola monorotaia con cremagliera ad incasso, a guida automatica, con capacità media di 12 persone, velocità non superiore a 20 Km/h in modo da renderla compatibile con i contesti attraversati.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

L'insieme composto da questa infrastruttura leggera, dal corso d'acqua rinaturalizzato e dall'asse pedonale trasversale, costituirebbe un sistema integrato di connessione tra la parte consolidata di Vallo e la nuova area d'espansione, in grado di caratterizzare, anche in modo innovativo, l'abitato di Vallo.

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Schemi progettuali

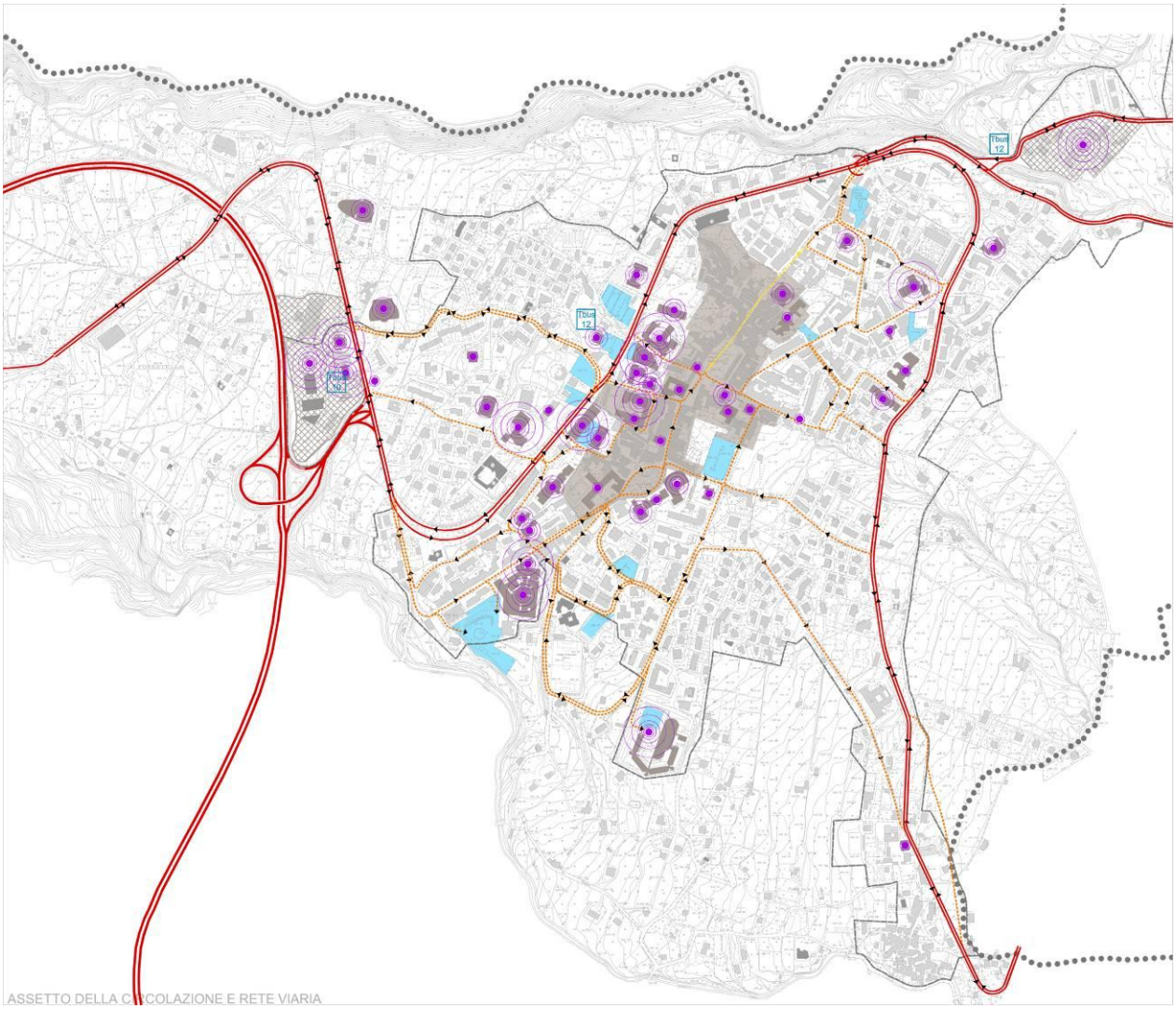
arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

Analisi dell'offerta di sosta

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

PUT. Trasporto pubblico locale - Analisi

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.



PUT. Assetto della circolazione e rete viaria - Analisi

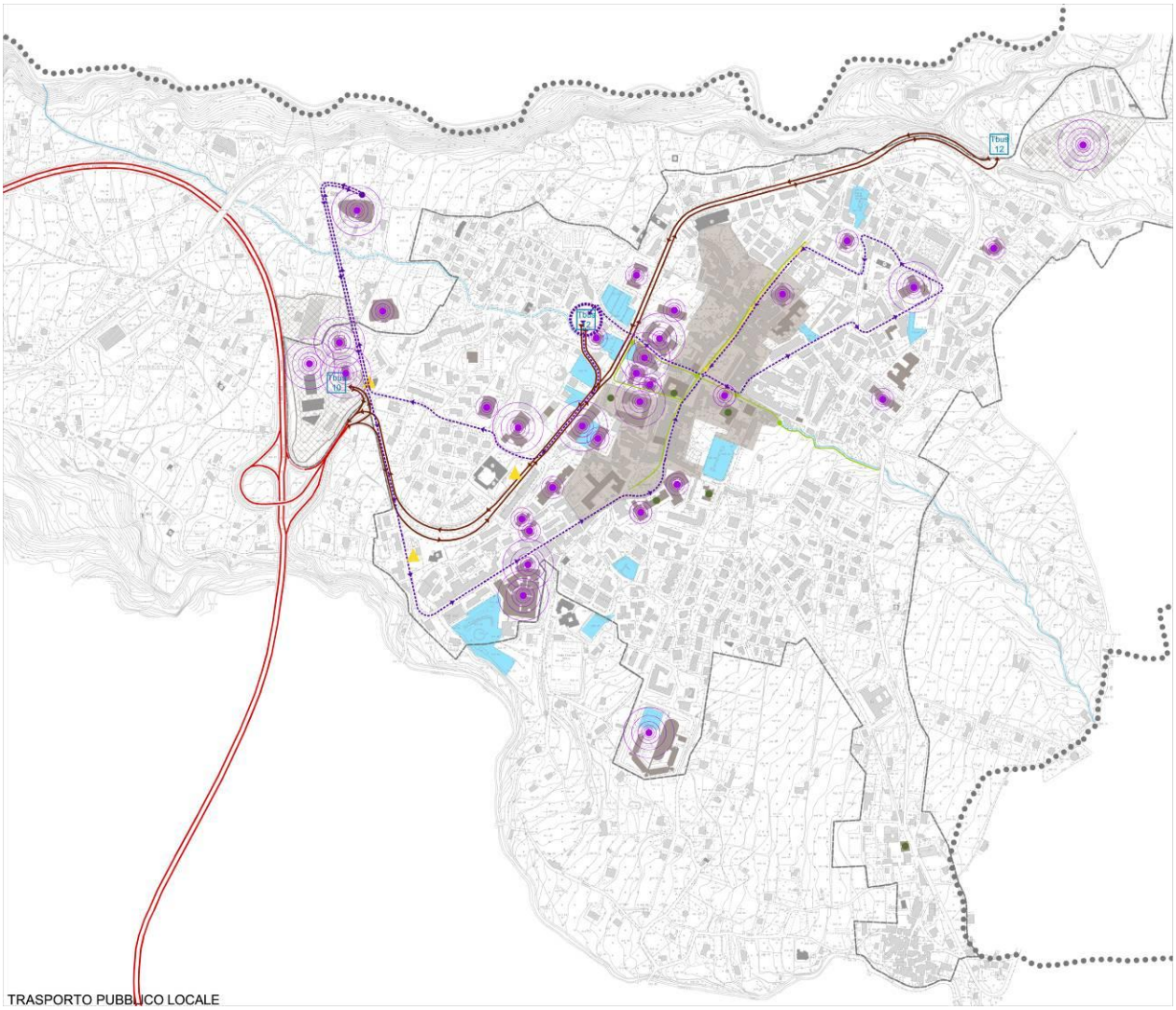
arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

PUT. Rete pedonale - Analisi

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

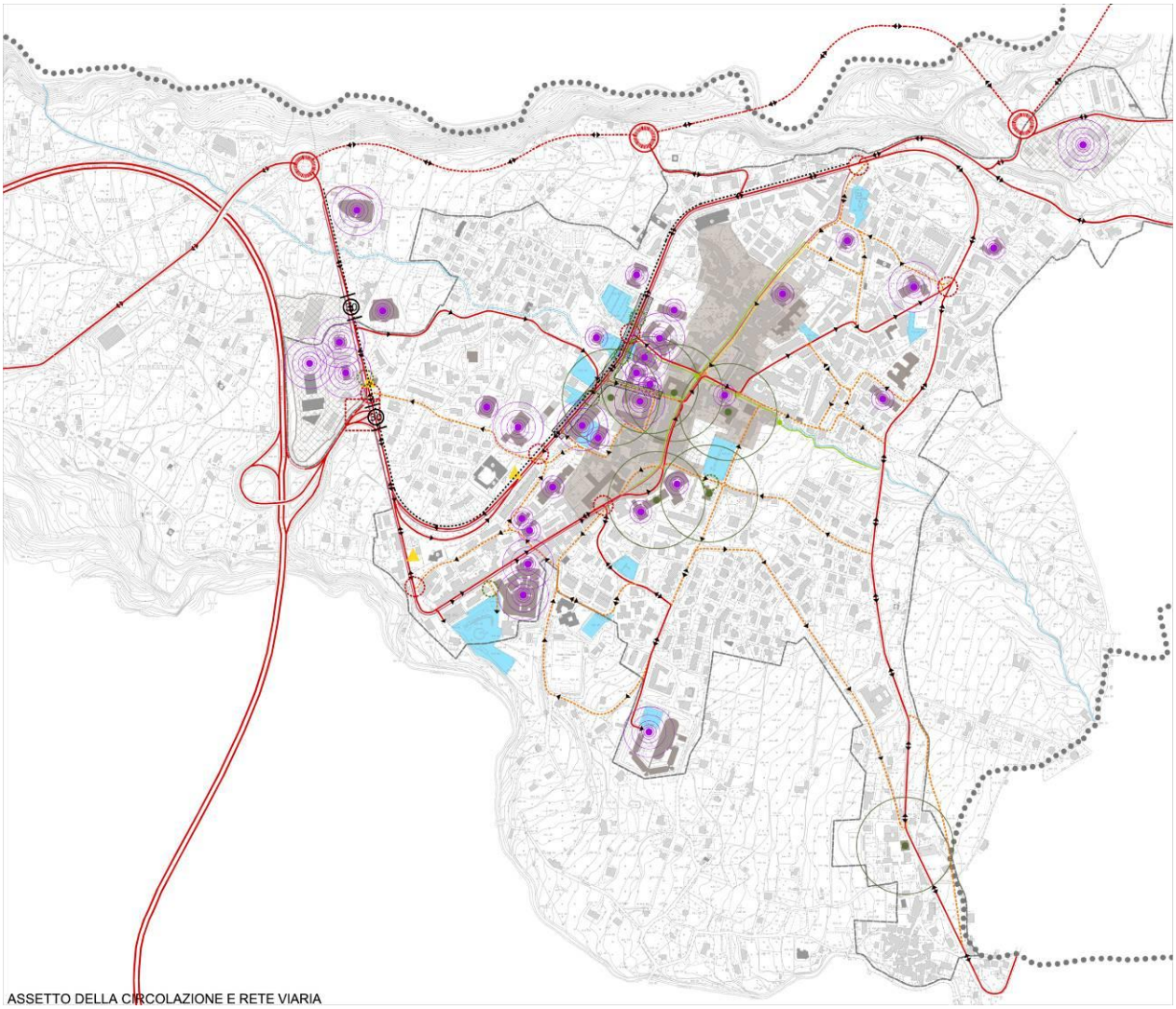
PUT_Organizzazione della sosta - Analisi

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.



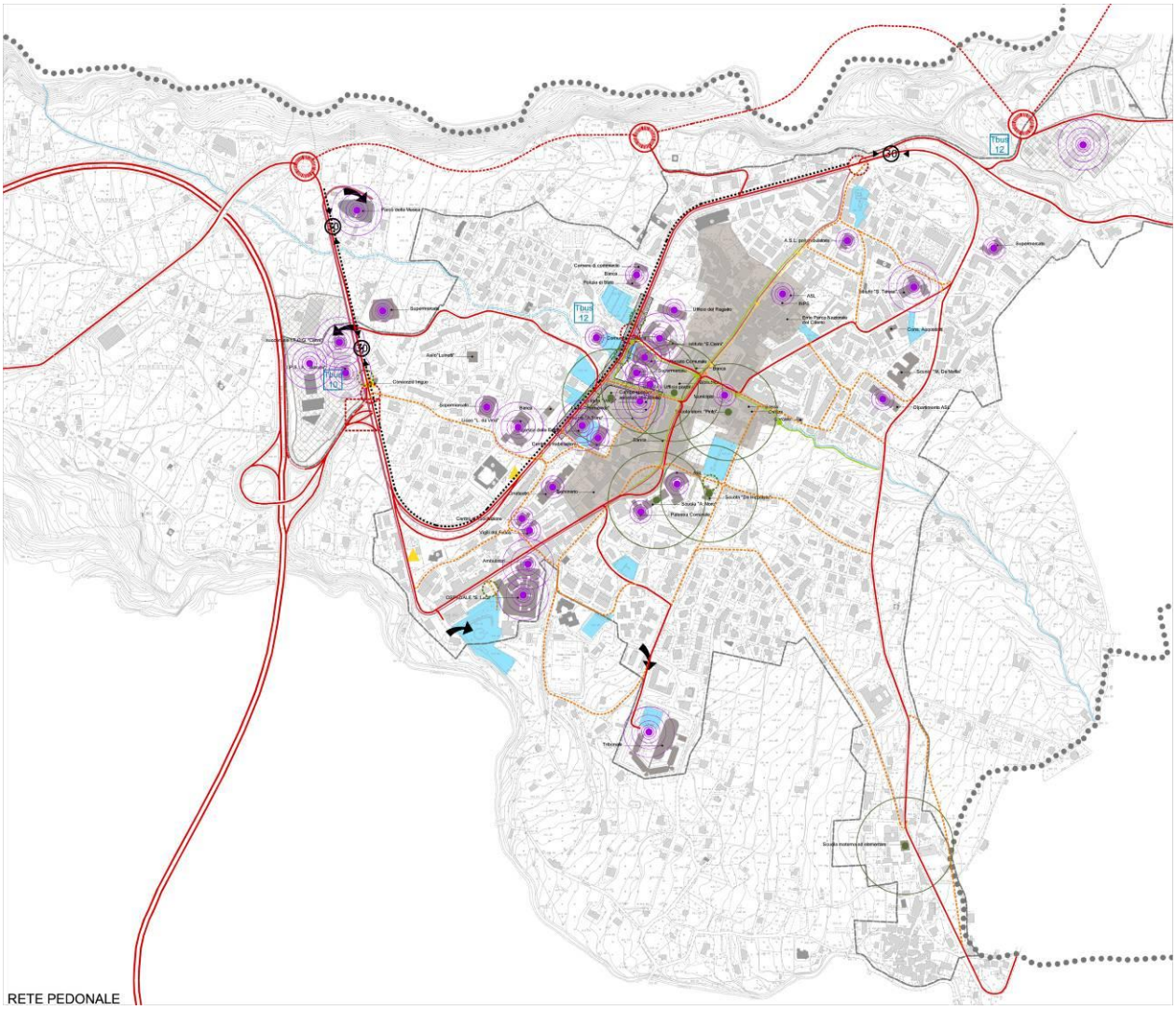
PUT. Trasporto pubblico locale - Progetto

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.



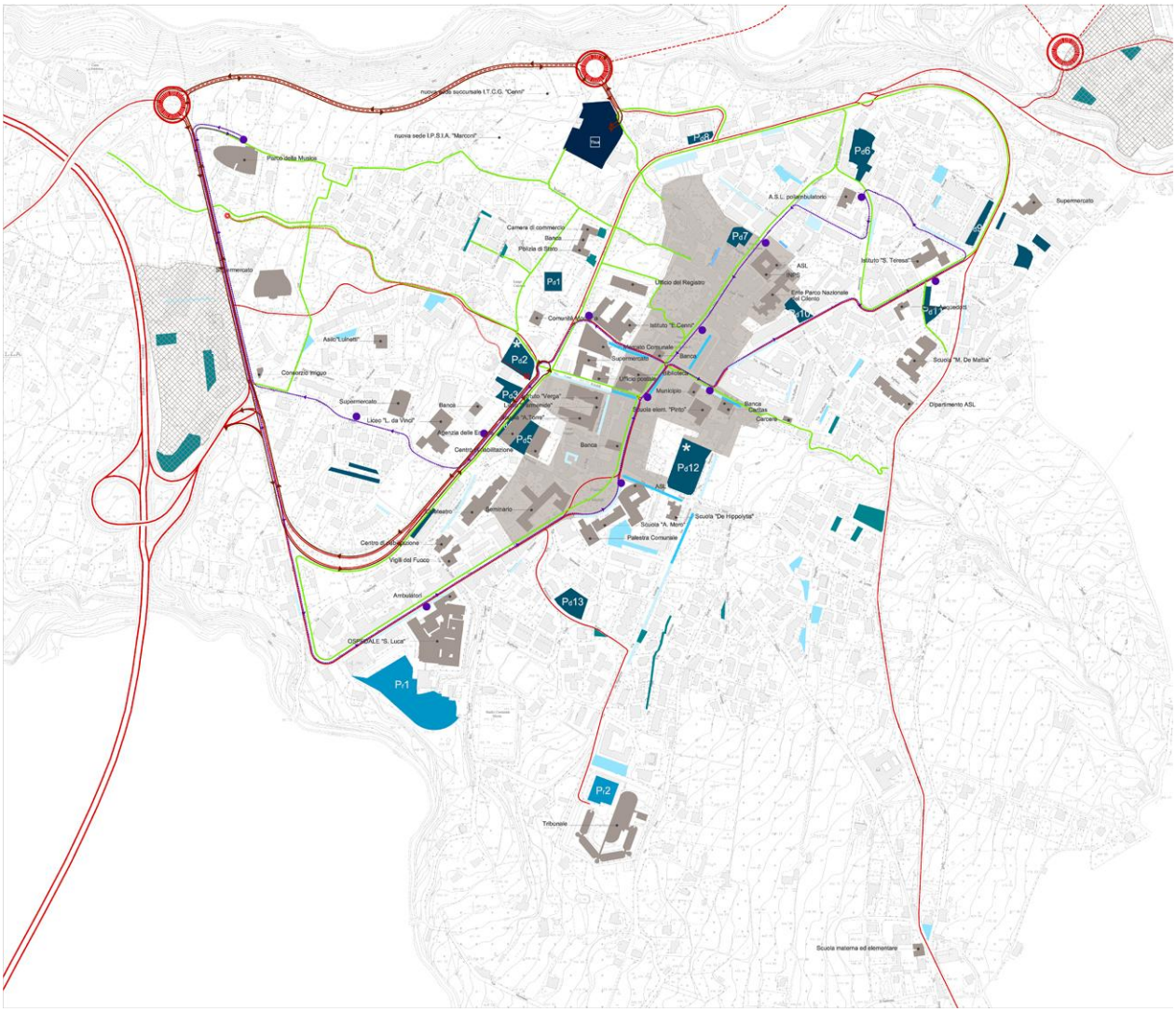
PUT. Assetto della circolazione e rete viaria - Progetto

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.



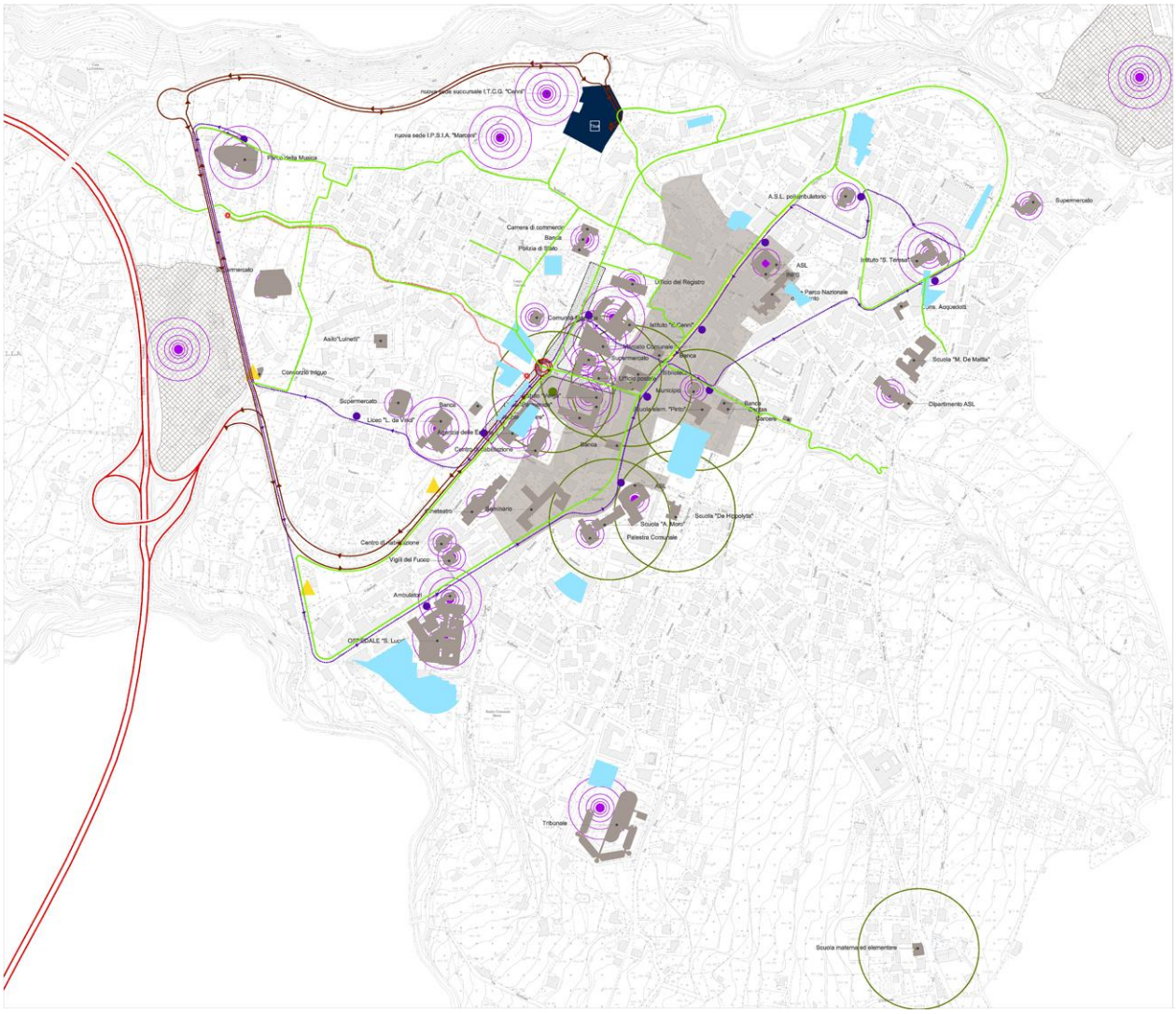
PUT._Rete pedonale - Progetto

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.



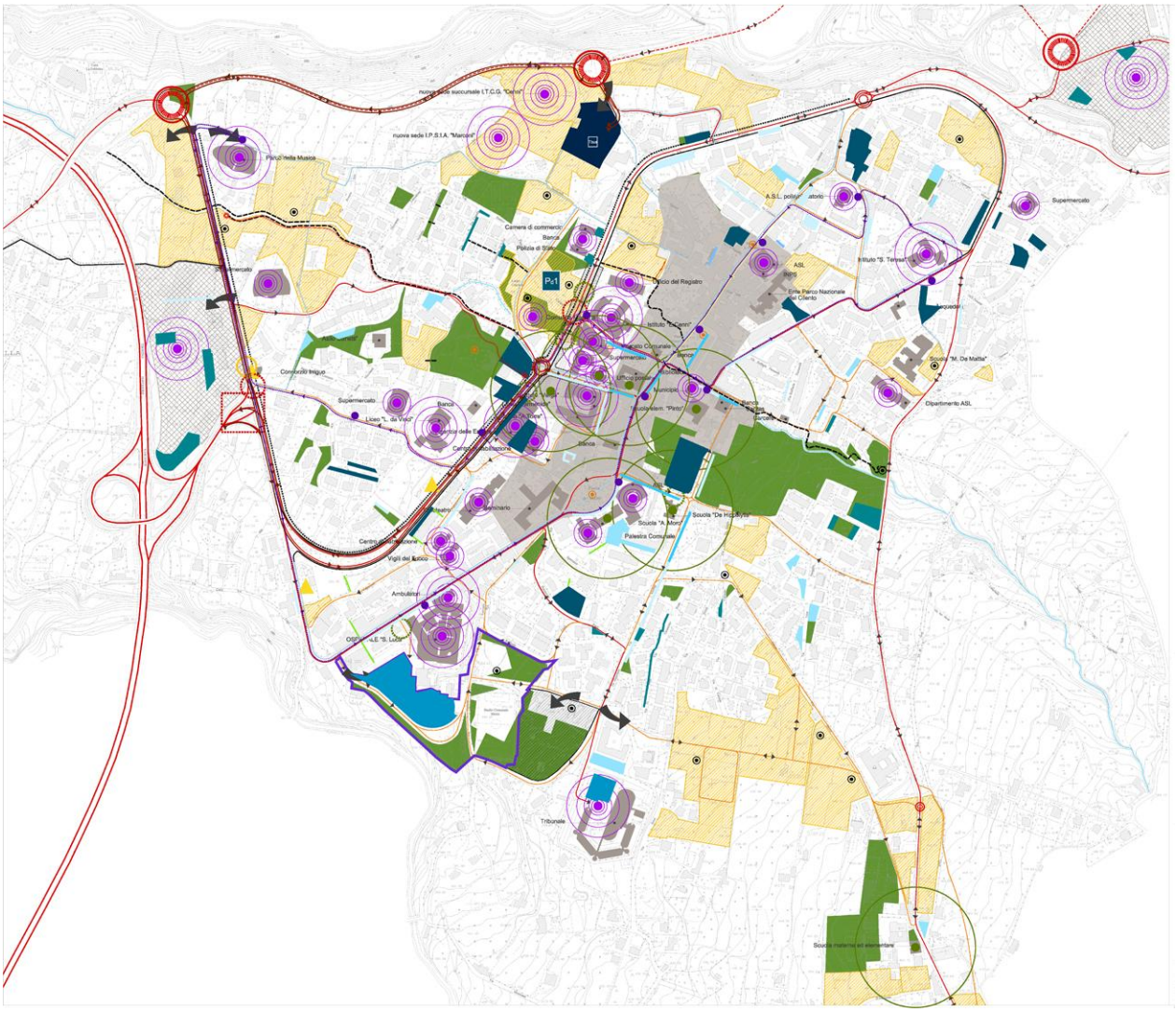
PIANO PARCHEGGI

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.



PIANO TRASPORTO PUBBICO LOCALE

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

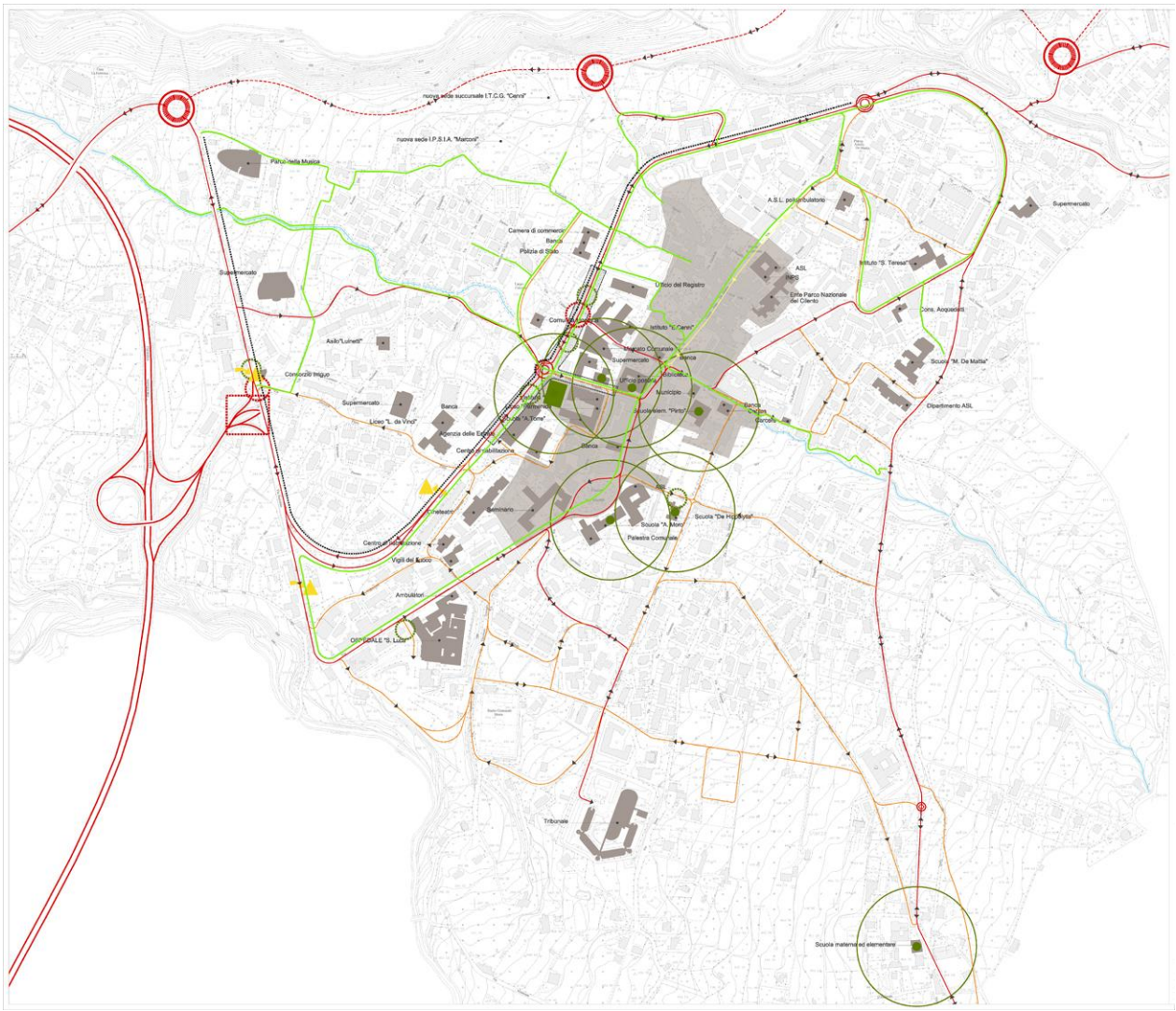


PUM. PIANO URBANO DELLA MOBILITA'

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.

PUM. Schema della rete pedonale

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.



PDC. Piano impianti distribuzione carburanti

arch. Vincenzo Russo - vico Tre Re a Toledo 60, NAPOLI - tel. 081.406120
archirusso@libero.