



*Documento preliminare per il
Piano Strategico
della Città di Salerno e l'Area Vasta*

Dicembre 2006

Questo documento è stato elaborato dal Comitato Tecnico Scientifico incaricato di predisporre il “Piano Strategico della Città di Salerno e l’Area Vasta”.

Il Comitato Tecnico Scientifico è così composto:

Prof. Raimondo Pasquino (Coordinatore)

Dott. Carlo Borgomeo

Prof. Guido D’Angelo

Prof. Luciano Feo

Prof. Massimo Lo Cicero

Prof. Fabrizio Mangoni di S. Stefano

Stesura: dicembre 2006

INDICE

	Pag.
1. Il nuovo contesto.....	4
2. La segreteria del Piano ed il criterio di base per la selezione dei singoli progetti.....	10
3. La banca dei progetti e delle idee.....	13
4. Le future dimensioni possibili della città di Salerno in una configurazione di Area Vasta.....	15
5. Lo scheletro economico della nuova Salerno: nove direttrici per la crescita economica della città di Area Vasta.....	20
Direttrice strategica 1 <i>Università, ricerca, innovazione tecnologica, poli di ricerca, formazione di capitale umano.....</i>	20
Direttrice strategica 2 <i>Il nuovo porto commerciale e la riconversione del vecchio porto commerciale in altre dimensioni operative; una politica per i nuovi approdi turistici e la sistemazione dell'intera linea di costa tra il Comune di Vietri e quello di Eboli.....</i>	21
Direttrice strategica 3 <i>La rete dei trasporti alla scala dell'Area Vasta di Salerno.....</i>	23
Direttrice strategica 4 <i>Una piattaforma logistica integrata nel comune di Mercato San Severino: la nascita dell'interporto a Battipaglia.....</i>	25
Direttrice strategica 5 <i>Una politica per l'ambiente che leghi la produzione di energia e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani.....</i>	26
Direttrice strategica 6 <i>La riqualificazione edilizia dell'area urbana esistente: una mappa del nuovo disegno urbano ed una gamma di tecnologie e di tipologie per</i>	

<i>ricostruire la forma e gli usi del comune di Salerno, inteso come polo terminale dell'Area Vasta che, da sud a nord, si trasforma nella nuova città lineare capace di dare una forma urbana compiuta al collegamento funzionale tra Salerno ed Avellino.....</i>	27
Direttrice strategica 7 <i>Le politiche industriali e la modernizzazione delle filiere esistenti: l'agro-alimentare; la logistica; la distribuzione commerciale; la frontiera delle nuove tecnologie.....</i>	28
Direttrice strategica 8 <i>La nuova gamma dei prodotti e dei servizi dell'industria turistica: i beni culturali come esternalità positiva; il turismo d'affari e quello di intrattenimento; la riqualificazione del litorale tra Salerno ed Agropoli; il recupero ed il rilancio della costiera amalfitana; l'indotto turistico e residenziale degli sviluppi della politica di cooperazione tra Università, centri di ricerca ed imprese.....</i>	30
Direttrice strategica 9 <i>Le politiche sociali ed un nuovo regime di welfare: le politiche per il mercato del lavoro e i supporti per la disoccupazione strutturale; gli investimenti per i giovani.....</i>	31

1. Il nuovo contesto

Fino a qualche anno fa, tranne rare eccezioni, l'analisi delle variabili in grado di incidere sullo sviluppo economico delle città ed effettivamente controllabili dalle istituzioni pubbliche, e dalle organizzazioni riconoscibili degli interessi costituiti, non aveva raccolto l'attenzione degli analisti o dei *policymaker*.

La convinzione che l'urbanistica facesse premio sull'architettura - per quanto riguarda la forma della città - e che, nel medesimo tempo, essa dovesse prevalere sull'analisi della dinamica economica, della quale la città è una manifestazione e nello stesso tempo uno strumento, era molto diffusa. Questo "imperialismo disciplinare" dell'urbanistica si è consolidato anche grazie alla combinazione, inevitabile, tra le "regole" dettate dagli urbanisti ed i sistemi giuridici esistenti, trasformando l'urbanistica in una sorta di pianificazione rigida, l'inerzialità della quale è garantita dalla sua interazione con i sistemi normativi esistenti. Insomma, le città, ed il governo della loro dinamica, sono tornati, solo nella congiuntura recente, al centro dell'attenzione nella politica economica comunitaria, nazionale e regionale.

La vitalità progettuale che ha investito il fenomeno urbano non riguarda solo la dimensione "fisica" ma anche e, soprattutto, il campo delle strategie e delle politiche per lo sviluppo territoriale. In molti centri, infatti, la ripresa di progetti di ricostruzione del territorio urbano e di riqualificazione delle sue diverse parti, e l'avvio di percorsi di sperimentazione di nuove pratiche di intervento e di programmazione finalizzate allo sviluppo, sta modificando nelle modalità e nei contenuti, l'azione pubblica.

Anche i processi di globalizzazione, che hanno investito l'economia e la società negli ultimi anni, hanno indotto una nuova percezione del ruolo delle città, che tendono ad essere assimilate ad imprese o, comunque, ad istituzioni di natura economica, determinando, parallelamente, la crisi degli strumenti più tradizionali di pianificazione urbana e territoriale e rendendo più urgente la formulazione delle politiche di sviluppo secondo modalità e tecniche alternative.

La diffusione della pianificazione strategica, alla scala di un'area vasta sotto il profilo territoriale, rappresenta uno dei principali effetti di tale processo. Un mutamento di prospettiva, per certi versi radicale, che sta individuando proprie ed autonome metodologie di analisi e gestione dei processi di sviluppo urbano.

Nel presente documento tale approccio metodologico interseca diversi campi disciplinari legati, da un lato, alla pianificazione urbanistica e territoriale e, dall'altro, in campo economico, alle teorie dello sviluppo, all'economia della comunicazione e dell'informazione, alla finanza ed alla teoria delle istituzioni.

L'obiettivo è fornire un contributo che risulti funzionale al governo dei processi di sviluppo, che tenga conto della dimensione interattiva, implicitamente multidisciplinare e derivante dalla combinazione dei comportamenti, e dei giudizi, di una complessa platea di persone fisiche e giuridiche.

Siamo di fronte alla sfida dell'ultimo ciclo delle politiche di coesione e crescita promosso e finanziato dall'Unione Europea. La politica economica viene incanalata verso la realizzazione delle infrastrutture, materiali ed immateriali, ed il controllo delle esternalità urbane; le politiche macroeconomiche dei governi nazionali perdono di rilievo ed i fondamenti giuridici del processo economico diventano omogenei tra paesi e regioni. In questo nuovo scenario istituzionale le città diventano fondamentali "unità di regolazione". In esse, infatti, si manifestano disequilibri economici rilevanti ed è in esse, pertanto, che si devono progettare ed attuare le politiche per contrastarli.

Nei nuclei urbani, infatti, si cela una quota consistente del potenziale di sviluppo di un Paese. I governi delle città, proprio per questo, devono sviluppare politiche e metodologie idonee alla utilizzazione ed alla regolazione di questo potenziale.

Il Piano Strategico rappresenta, in definitiva, una concreta manifestazione della capacità, da parte di singole comunità ed istituzioni locali, di sviluppare strategie ed avviare politiche

susseguenti, nonché di trarre vantaggio dalle politiche che altri soggetti (Stato, organismi internazionali, imprese multinazionali) perseguono.

Esso è il frutto di una condivisione e non di una imposizione gerarchica: il sostantivo – Piano – vale molto meno, ed in effetti può essere fuorviante, evocando la scomparsa delle ragioni del mercato, rispetto all'aggettivo – Strategico – che evoca, al contrario, la condivisione dei fini e dei percorsi ritenuti idonei al raggiungimento dei traguardi comuni attraverso processi di scambio o di negoziazione collettiva dei traguardi condivisi e degli strumenti per raggiungerli.

Obiettivo primario del Piano Strategico, che si vuole costruire con la partecipazione della comunità e degli interessi legittimi organizzati, è quello di consolidare vaste coalizioni di attori locali, pubblici e privati, singoli e collettivi, attorno ad una elaborazione di contenuti mediante la partecipazione e il consenso dei cittadini, la soddisfazione dei bisogni dei quali è il vero traguardo del piano medesimo. Si tratta, in altre parole, di “un’operazione fiducia” tesa ad accumulare “capitale sociale”: la principale risorsa per l’azione che deve guidare il cambiamento e la dinamica economica del territorio di riferimento.

Ferma restando l’autonomia decisionale del Comune di Salerno sulle prospettive strategiche del suo territorio, la dimensione e le implicazioni di area vasta, generate dall’applicazione del Piano Strategico possono prospettare la necessità di momenti di coordinamento con altri Comuni e con la Provincia. Va in questa direzione la costruzione di una “cabina di regia”, istituita dalla Provincia per coordinare le scelte del Piano Strategico con la programmazione territoriale e dello sviluppo del territorio ad essa riconducibile.

La costituzione di un organismo di coordinamento politico tra gli enti locali che intendono condividere le indicazioni del Piano, ed arricchirle con scelte coerenti per i propri territori, è uno degli esiti auspicati, in quanto rafforza la probabilità di attuarne i contenuti e ne facilita l’attuazione, riducendo gli effetti di segmentazione e la debolezza derivante da una eccessiva frammentazione decisionale. Sulla base di altre esperienze si può ipotizzare una sorta di Conferenza

di Area vasta, costituita dal Comune di Salerno, dalla Provincia di Salerno e dai Comuni interessati cui affidare il coordinamento politico delle azioni comuni.

Occorre richiamare l'attenzione sul fatto che la caratteristica positiva della pianificazione strategica – che attiva processi di condivisione per le “visioni sul futuro” su una base volontaria, flessibile, e a geografia variabile – si fonda sul coinvolgimento di numerosi attori locali e sulla capacità di individuare obiettivi e progetti in una prospettiva di lungo periodo. Collegare progettualità diverse e politiche settoriali distinte, cercare le interdipendenze tra le azioni che si intende avviare, incrociare gli effetti sui luoghi e sulle azioni immateriali, distribuirne nel tempo le priorità, sono i compiti del Piano Strategico.

Il Piano Strategico definisce un processo, identifica e definisce uno spettro di problemi da affrontare, ricerca l'interazione tra gli attori che ne condividono gli obiettivi, non dispone alcuna disciplina giuridica dei diritti e dei rapporti che intercorrono tra gli attori. Le forme di coordinamento tra gli questi ultimi possono essere variegata per tipologia ed approccio. Tavoli di coordinamento e condivisione di obiettivi tra enti locali e amministrazioni pubbliche, protocolli d'intesa, forum cittadini e territoriali, conferenze tematiche, banche dati di idee e di progetti, ecc., sono solo alcuni strumenti per la costruzione dei contenuti del Piano. Si tratta di strumenti destinati al confronto e alla costruzione di idee, aperti a “chi ci vuol stare”, e non momenti istituzionalmente definiti.

Il ricorso a tali strumenti di ampia partecipazione (anche per evitare un assemblearismo generico ed improduttivo) implica l'attivazione di una componente fortemente “valutativa” del Piano, nella fase orientata alla selezione delle azioni che si propongono e all'identificazione dei criteri di “*Rating*” dei progetti.

Questo documento preliminare avanza una proposta di metodo per la valutazione delle azioni, e identifica alcune direttrici strategiche, delineandone le caratteristiche principali.

Su ciascuna delle direttrici, il Piano raccoglierà i progetti e le idee che emergeranno dai confronti. Alla banca delle idee e dei progetti, che

deriverà da tali processi, attingeranno il Comune, gli investitori privati, i cittadini interessati, i comuni dell'Area Vasta di riferimento, gli altri enti locali e le amministrazioni pubbliche interessate, per attivare risorse pubbliche, incentivi alle imprese, finanze di progetto, interventi delle banche e degli altri intermediari finanziari che agiscono sul mercato.

Nella successiva fase di scelta ed attivazione delle azioni e dei progetti operativi, risulterà utile la definizione di un “*Rating*”, ovvero la valutazione della coerenza dell'azione con le strategie pubbliche e private dei singoli progetti.

A tale funzione potrebbe essere deputato il Comitato per il Monitoraggio del Piano Strategico, previsto dalle linee guida dei Piani Strategici di Città, elaborate dal Ministero delle Infrastrutture, che può configurarsi anche come Segreteria Tecnica del Piano Strategico, che ne segue la formazione sin dalla discussione del documento preliminare. Evidentemente questo *Rating*, come verrà meglio detto di seguito, potrebbe variare nel tempo.

A valle di questa valutazione, ciascun attore attiverà le procedure necessarie all'attuazione delle azioni e dei progetti, in base a quanto previsto dalla Normativa vigente.

L'elaborazione del Piano Strategico costituisce anche un contributo alla individuazione di possibili traguardi da conseguire mediante le risorse attivabili dal quarto ciclo delle politiche di coesione e crescita finanziate dall'Unione Europea nel periodo 2007-2013.

Le prime indicazioni della regione Campania in proposito si leggono negli indirizzi del documento strategico regionale relativo ai fondi strutturali europei approvato dalla Giunta Regionale della Campania.

2. La segreteria del Piano ed il criterio di base per la selezione dei singoli progetti

Durante la fase di formazione delle idee condivise, che rappresentano il “cuore” del Piano Strategico, il Comune promotore, e gli altri soggetti che partecipano, devono individuare le risorse umane da impegnare nella organizzazione delle azioni necessarie.

La struttura organizzativa di supporto al processo può essere identificata nella “Segreteria del Piano”.

Dal punto di vista organizzativo, essa è costituita da un nucleo operativo in grado di svolgere tutte le funzioni preparatorie all’avvio del processo.

La realizzazione del Piano si manifesta attraverso la condivisione dei traguardi ed il confronto sulle modalità per raggiungerli tra le organizzazioni riconosciute degli interessi sociali ma anche mediante la creazione di una vera e propria “Banca delle Idee e dei Progetti”. Essa deve rappresentare, nel medesimo tempo, un serbatoio di ipotesi ed un’officina per la creazione di organizzazioni capaci di realizzare e gestire i singoli progetti.

Il criterio per la selezione dei singoli progetti, da includere nel Piano Strategico, è rappresentato schematicamente nel grafico illustrato in Fig.1.

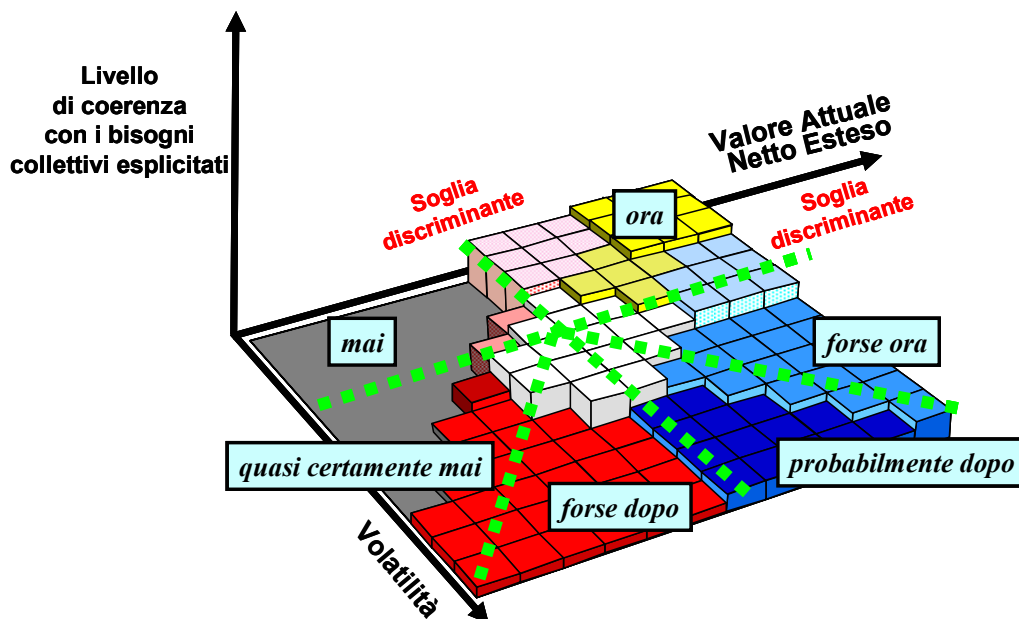


Fig.1: La strategia come portafoglio di opzioni – Il valore della flessibilità.

I progetti vanno valutati sulla base di tre criteri ordinatori. Il piano di base di tale ipotetico cubo viene individuato attraverso il VANES (Valore Attuale Netto Esteso) e la volatilità di ognuno dei progetti possibili. In alto a sinistra nel piano di base della Fig.1, si collocano i progetti ad alta capacità di creazione di valore e relativamente stabili in termini di risultato atteso. Simmetricamente, in basso a destra, si collocano i progetti con limitata capacità di creare valore, ma anche con una estrema volatilità del risultato atteso. In una dimensione assai limitata di probabilità essi potrebbero, domani, generare valore in ragione della volatilità del risultato atteso. Ovviamente, il valore attuale netto esteso si riferisce ad una dimensione finanziaria, misurabile a prezzi di mercato, del risultato ottenibile attraverso il progetto. I progetti inclusi nel Piano, tuttavia, devono poter essere valutati anche attraverso la loro capacità di generare capitale fisso sociale o capitale umano: grandezze che non si possono misurare solo attraverso i prezzi di mercato. Evidentemente tali progetti richiedono strumenti di realizzazione che vadano oltre le dimensioni dei mercati, reali o finanziari, e che siano tali da integrare risorse pubbliche e private in una logica reciproca di *partnership*,

differenziata secondo la distanza che intercorre tra i beni ed i servizi prodotti e la loro processabilità attraverso i mercati. Questa rispondenza alle direttive, formulate nei documenti di programma elaborati dalle pubbliche amministrazioni, rappresenta il terzo asse di riferimento tracciato nel grafico della Fig.1. È evidente che questa terza coordinata attrae, in un dato momento, dunque secondo una prospettiva “istantanea”, singoli progetti che dal piano si proiettano lungo la terza dimensione. Questi progetti, caratterizzati dalla capacità di creare valore, dalla stabilità dei risultati attesi e dall'intrinseca rilevanza collettiva dei loro risultati, sono i naturali candidati alle forme di finanziamento pubblico disponibili ed alle tecniche della *public private partnership* per la loro realizzazione.

Periodicamente questa metodologia consente alla segreteria del Piano di individuare e di proporre, agli organismi che ne amministrano la realizzazione, un insieme dei progetti “possibili” da trasferire alla fase di realizzazione operativa.

3. La banca dei progetti e delle idee

L'insieme dei progetti "possibili" può essere ordinato e catalogato all'interno di un *database*. In quest'ultimo i *record* vengono archiviati per un periodo di tempo indefinito - anche per i progetti attuati e completati - al fine di offrire informazioni utili ai soggetti economici in relazione alla pianificazione di nuove iniziative.

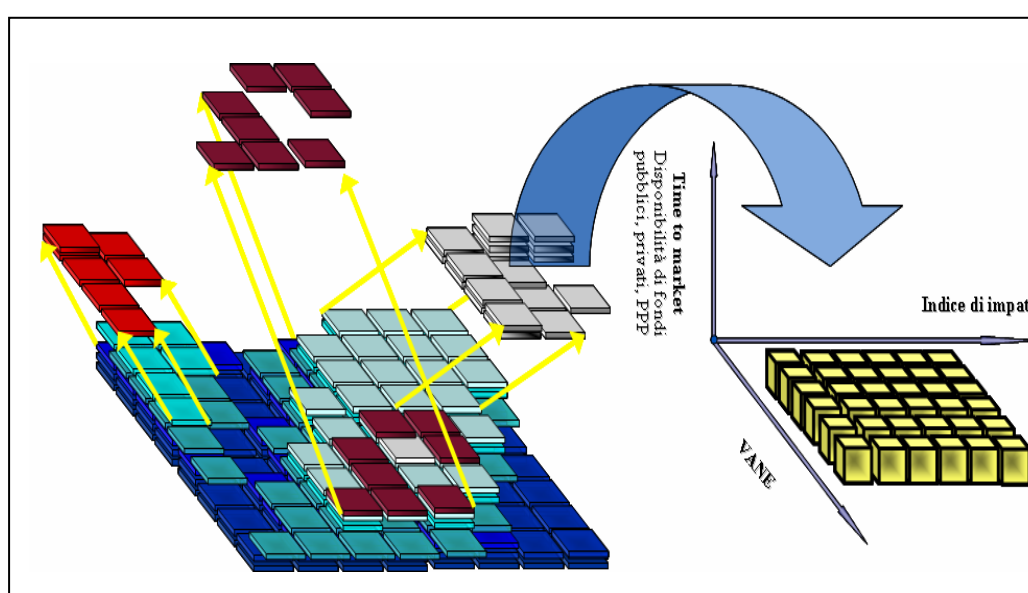


Fig.2: *Data warehouse* (DW).

La struttura dati possiede le caratteristiche di un *data warehouse* (DW) e non deve essere intesa semplicemente come un *database* fisico (relazionale e multidimensionale), ma come un vero e proprio archivio intelligente, dotato di strutture per gestire le informazioni sui progetti e come un supporto alle decisioni degli attori pubblici e privati coinvolti nella crescita della città.

I progetti vengono catalogati sulla base di dati integrati e suddivisi in *cluster* rispetto a tre variabili discriminanti:

- il valore economico atteso in termini di analisi finanziaria in condizioni di incertezza (VANES);

- un giudizio derivante da una analisi di impatto (indice di impatto);
- una misura del *time to market* che consenta la definizione dei tempi di realizzazione e di maturazione degli effetti che si possono includere nel perimetro, diretto e indiretto, del singolo progetto.

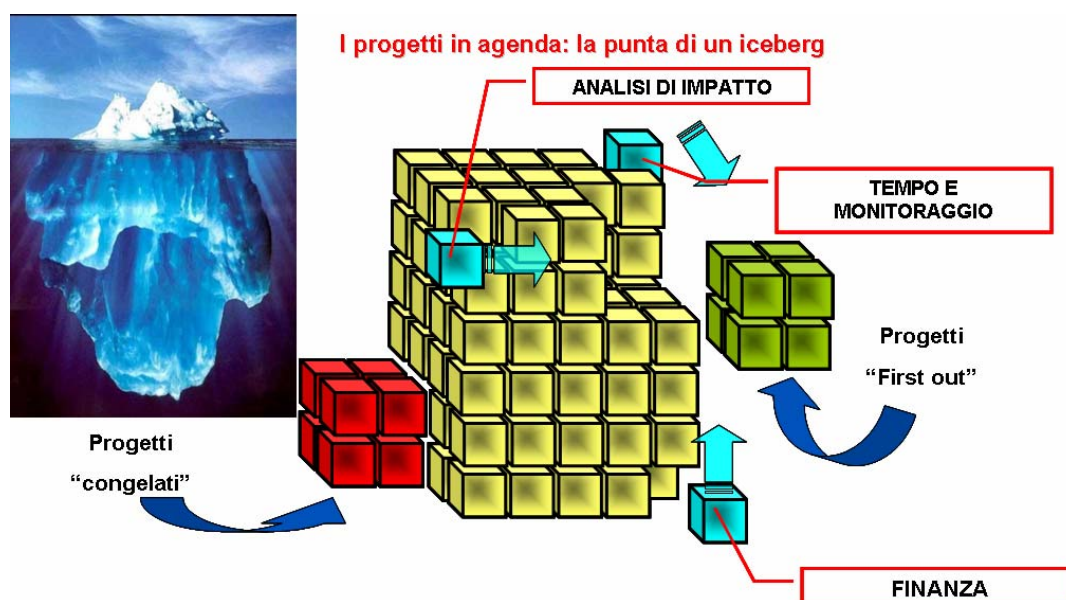


Fig. 3: I progetti in agenda: la punta di un *iceberg*.

I progetti, insomma, si aggregano come se fossero parte di un *iceberg* (Fig.3.) che presenta sempre una punta emergente ed un “cuore” nascosto ma, anche, una sorta di “coda” costituita dai progetti che escono dalla lista delle opportunità dinamiche e rimangono congelati in attesa della possibile circostanza – derivante dall’incertezza oggettiva dell’ambiente – che la volatilità del sistema e del contesto li riporti all’attualità.

4. Le future dimensioni possibili della città di Salerno in una configurazione di Area Vasta

La città di Salerno è attualmente la più grande area urbana prossima all'unica area metropolitana, quella di Napoli, localizzabile nel mezzogiorno di Italia. La città possiede antiche e solide radici, una cultura industriale ed un'importante rete di infrastrutture tangibili ed intangibili (dai trasporti ai centri di produzione e sviluppo della conoscenza).

L'area metropolitana di Napoli tende ad assumere la funzione di snodo logistico e centro di servizi capace di servire, con queste funzioni, l'intero mezzogiorno continentale. Essa si proietta verso la funzione di una vera e propria "porta del mezzogiorno continentale" capace di connettere le economie presenti al suo interno con il nuovo flusso di traffici che attraversa il mediterraneo e, nel medesimo tempo, di collegare le regioni del nord Europa con gli sviluppi potenziali dell'area balcanica e delle coste del nord Africa.

La prossimità con Napoli e l'autonoma identità urbana di cui dispone la città di Salerno rappresentano i pilastri della sua crescita potenziale nel medio periodo: la città può e deve diventare la più grande area urbana del mezzogiorno continentale. Per cogliere tale opportunità essa deve riferirsi ad un territorio di Area Vasta nel quale già si leggono attualmente i nodi di riferimento di una grande città lineare che si sviluppa a Nord, ed attraverso un sistema di valli, verso la città di Avellino ed a sud-est in una vasta piana, verso i comuni di Eboli e Battipaglia (Fig.4).

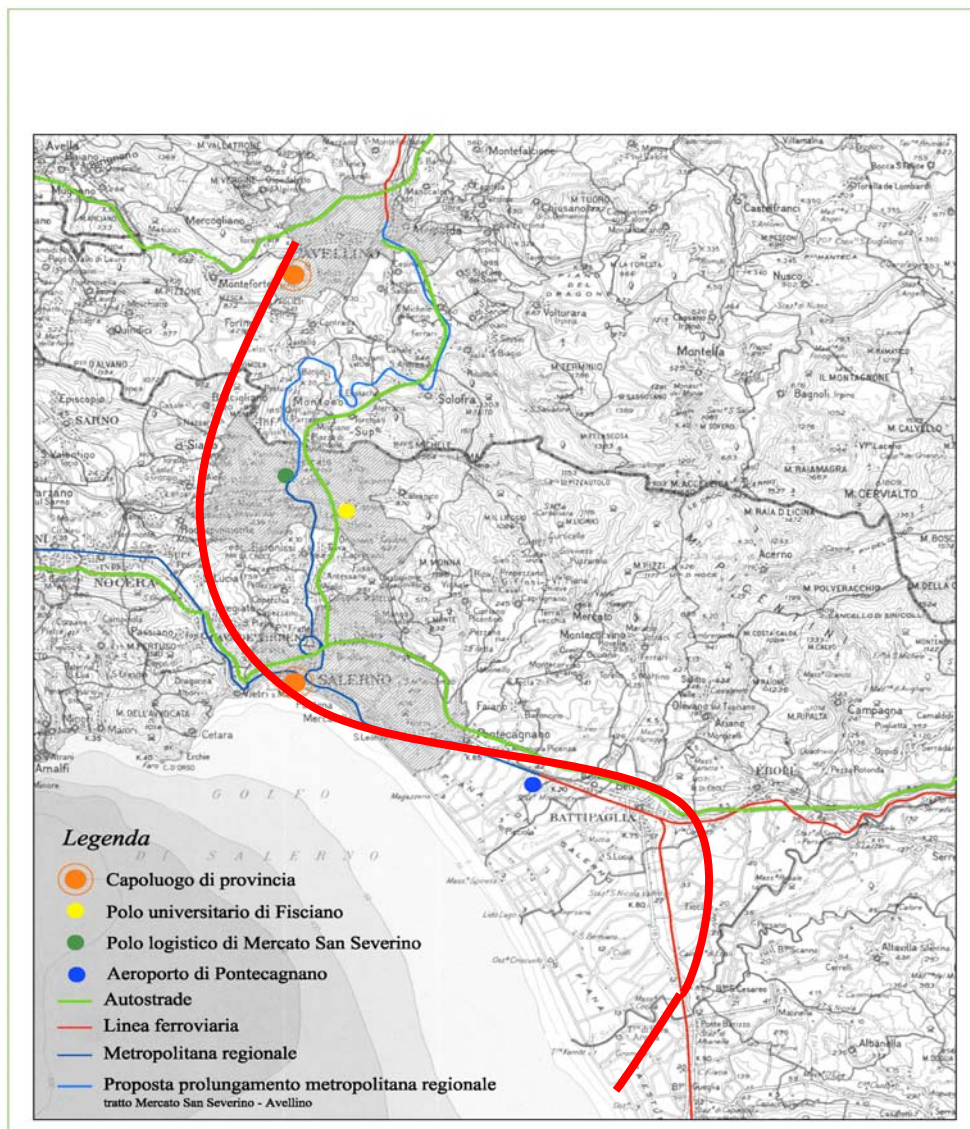


Fig. 4: Una prima rappresentazione della nuova dimensione di Area Vasta per la città di Salerno.

La prospettiva di sviluppo policentrico affermata dal PTR e dai più recenti documenti strategici a livello europeo, delinea la possibilità di assumere un riferimento importante per il Piano Strategico di Salerno, nella costruzione e nel rafforzamento di un sistema di “Città in rete”

costruito intorno a tre capoluoghi di provincia relativamente vicini: Salerno, Avellino, e Benevento. Si tratta di interpretare attraverso questo assetto geografico un rafforzamento ad est dell'incrocio tra il corridoio europeo n°1 ed il corridoio n°8.

A sostegno di tale prospettiva il sistema Salerno-Avellino, è già una realtà, supportata dall'esistenza di un ampio capitale fisso sociale condiviso:

- Campus di Baronissi-Fisciano dell'Università degli Studi di Salerno;
- Metropolitana dell'Irno;
- Polo logistico di Mercato San Severino;
- Progetto di prosecuzione, con elettrificazione della linea ferroviaria da Fisciano ad Atripalda, con eventuale prolungamento nel centro di Avellino;
- Raccordo elettrificato della metropolitana regionale verso il Campus di Baronissi-Fisciano dell'Università di Salerno.

Tale ipotesi va supportata da un'alleanza tra le città ed i principali comuni che si collocano sulla direttrice della rete. Si tratta di immaginare alcuni elementi comuni di strategia volti ad esaltare specifici ruoli delle città principali. Alcuni elementi in materia di politiche di trasporto su ferro e su gomma sembrano confortare quest'ipotesi.

È evidente la rilevanza strategica di questa ipotesi: l'intervento su medie città e su un sistema di centri minori in rete, è più facilmente identificabile e di maggiore efficacia di un intervento su una conurbazione complessa come quella napoletana. Il rafforzamento dell'armatura urbana di questa spina policentrica rappresenta un indubbio contributo alla soluzione di alcuni problemi dell'area napoletana (in termini di possibile riequilibrio demografico e funzionale dell'area metropolitana di Napoli).

Questo nuovo segmento urbano si va ad intensificare lungo un asse sud-nord ed interseca l'asse di collegamento tra Nola e Bari, che

attualmente si articola intorno al percorso autostradale e che disporrà, nel medio periodo, anche di una linea ferroviaria ad alta capacità.

A partire da Salerno, ed in direzione Eboli-Battipaglia, si sviluppa l'altro braccio del sistema urbano di Area Vasta ipotizzato che include il progetto di valorizzazione della linea di costa a sud di Salerno, un fascio infrastrutturale stradale e ferroviario, l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano, l'interporto di Battipaglia, il polo agroalimentare di San Nicola Varco (Eboli) ed, infine, l'ipotesi di un nuovo Porto Isola al largo della costa di Eboli.

In questa configurazione l'Area Vasta, cui si riferisce il Piano Strategico, interseca sia la linea ferroviaria ad alta velocità, che si conclude nella stazione di Battipaglia, che la direttrice autostradale Roma-Caserta-Salerno-Avellino ma, anche, il fascio infrastrutturale che nascerà intorno al corridoio europeo n°8, lungo la direttrice est-ovest che collega la Puglia e la Campania.

Verso nord, questo sistema urbano offre una rilevante opzione di espansione attraverso la connessione con un altro sistema, localizzato lungo la dorsale appenninica, rappresentato dall'asse Foggia-Benevento-Telese-Caianello: una traversa logistica ed urbana capace di legare orizzontalmente un ulteriore insieme di medie città meridionali, tra le due coste, quella adriatica e quella tirrenica.

Verso sud, infine, esso rappresenta il naturale punto di approdo del fascio di infrastrutture che si articola intorno all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

La "visione" corrispondente a questo assetto, modifica sensibilmente quella tradizionale che colloca Salerno ai margini meridionali dell'area metropolitana di Napoli, con uno sguardo prevalentemente rivolto alla direttrice Cava-Nocera.

La nuova dimensione sovracomunale che il Piano Strategico propone potrebbe anche sollecitare una riflessione regionale sull'istituzioni delle aree metropolitane. Anche senza pensare da subito ad una istituzionalizzazione della dimensione metropolitana del sistema di città proposto, come riferimento di area vasta, cominciare a praticare

alleanze e condividere visioni di sviluppo complementari, appare particolarmente utile.

Quest'attività potrebbe essere anche confortata in sede di predisposizione dei PTCP, che dovranno, secondo il PTR in corso di approvazione, recepire i documenti strategici che saranno elaborati dai STS (Sistemi Territoriali di Sviluppo) del PTR interessato (D5-Sistema urbano di Salerno, C4-Irno, C3-Solofrana, D2-Sistema urbano di Avellino, A8-Partenio, D2-Sistema urbano di Benevento).

5. Lo scheletro economico della nuova Salerno: nove direttrici per la crescita economica della città di Area Vasta

Le basi materiali della crescita di questa nuova dimensione dell'area urbana, relazionata alla sua Area Vasta, sono molteplici.

La diversificazione dei settori - capaci di alimentare l'espansione economica - rende più stabile, e dunque ancor più robusta, la sua crescita futura: perché la immunizza dal rischio che nasce dalla eccessiva specializzazione settoriale quando esso si combina con la variabilità congiunturale, alla scala settoriale, ed il processo di integrazione economica internazionale, che rende sempre più globale il mercato con cui devono confrontarsi i produttori locali.

Una prima ricognizione di questo fascio diversificato di opportunità conduce ad individuare le seguenti nove direttrici di approfondimento intorno alle quali sviluppare i progetti da inserire nella banca delle idee e dei progetti che alimenterà il processo di pianificazione strategica nel medio e lungo termine.

Direttrice strategica 1

Università, ricerca, innovazione tecnologica, poli di ricerca, formazione di capitale umano.

La ricerca scientifica e la formazione di livello superiore giocano un ruolo principale - forse proprio quello determinante - nel garantire la identità economica della nuova Salerno. L'Università cittadina ha sviluppato negli ultimi anni la realizzazione di un Campus, all'interno del quale si integrano sia attività formative che processi di ricerca unitamente a complesse attività di ricerca applicata ed innovazione tecnologica, spesso condotte anche in regime di *public private partnership*. La localizzazione del Campus è stata realizzata proprio nell'area centrale della direttrice di collegamento tra il comune di Salerno e quello di Avellino: esso rappresenta oggettivamente uno dei tratti essenziali che garantirà la connettività interna e la contiguità territoriale della nuova area urbana per Salerno di Area Vasta.

Proprio le strutture domiciliate nel campus potranno promuovere ulteriori innovazioni organizzative, alimentando borse di studio e contratti di ricerca, ma anche *joint venture* con primari gruppi industriali, per dare vita ad una vera e propria filiale della produzione e della gestione di conoscenza applicabile ai processi lavorativi ed alla creazione di nuove organizzazioni produttive.

Il passo successivo di questo approccio dovrà essere la creazione di una rete di strutture innovative – con una composizione variabile e progressivamente intermedia – dall’architettura dei parchi scientifici a quella dei distretti per la logistica e la ricerca industriale, fino alla creazione di vere e proprie officine per la ricerca applicata e l’innovazione di prodotto, e di processo, nell’ambito degli stessi impianti industriali.

In tal modo sarà possibile radicare sul territorio risorse umane e giovani intelligenze di alto profilo generate dal territorio stesso. Nello stesso tempo questa politica attirerà ulteriori risorse dall’esterno, implementerà e intensificherà le relazioni virtuose tra ricerca e produzione, aumenterà connessioni e collegamenti con altri agglomerati urbani, nazionali ed internazionali, nei quali si produce conoscenza e la si applica ai processi di crescita economica.

Direttrice strategica 2

Il nuovo porto commerciale e la riconversione del vecchio porto commerciale in altre dimensioni operative; una politica per i nuovi approdi turistici e la sistemazione dell’intera linea di costa tra il Comune di Vietri e quello di Eboli.

Il progetto infrastrutturale che segna il trapasso dalla dimensione comunale alla dimensione della Salerno di Area Vasta si fonda sulla valutazione, e la successiva realizzazione, di un nuovo grande porto isola, destinato ad intercettare i nuovi flussi di traffico che percorrono le rotte del Mediterraneo, lungo la costa del Comune di Eboli.

Il nuovo porto avrà caratteri assolutamente innovativi ed una piena compatibilità ambientale: non escludendo che, proprio nelle sue adiacenze territoriali, possano essere localizzate infrastrutture ulteriori

per l'ospitalità e l'accoglienza. In tal modo si andranno a creare organizzazioni economiche turistiche capaci di intercettare flussi e spostamenti derivanti da incontri ed eventi della comunità degli affari legata alla logistica, alle assicurazioni ed alla gestione dei trasporti per le merci. Il sistema infrastrutturale che supporterà l'accesso al nuovo porto, rappresenta anche un'occasione per modificare e migliorare l'accessibilità alla fascia costiera e creare nuove opportunità per lo sviluppo del turismo e del tempo libero.

In parallelo con l'individuazione della struttura tecnologica, logistica ed organizzativa del nuovo porto, andrà ridisegnato il sistema dei collegamenti necessari per il traffico delle persone e delle merci da Salerno verso sud. Individuando nel nodo intermedio di Battipaglia il terminale di partenza per questi flussi.

Infine, ma è un tema di grande rilevanza, andrebbero riprogettate tutte le funzioni economiche e le infrastrutture di *back office*, di conseguenza, per l'attuale porto localizzato a nord ovest dell'area urbana esistente.

Nell'ipotesi di realizzazione del nuovo porto isola, l'attuale porto commerciale, sarà rifunzionalizzato per il traffico crocieristico, per i passeggeri e le merci destinati alle Autostrade del mare, per quel segmento della nautica da diporto costituito dalle grandi imbarcazioni. Tale riconversione funzionale richiede evidentemente un completo *restyling* dell'area portuale, avviato già con la nuova stazione marittima.

La riorganizzazione dei porti turistici esistenti e la realizzazione dei nuovi porti programmati dal Piano Urbanistico Comunale (PUC) rappresenta un'opportunità per nuovi investimenti nella creazione di infrastrutture e nelle attività complementari di servizio che incentiveranno un maggior flusso di presenze negli ormeggi.

La collocazione di quattro porti (Santa Teresa, Masuccio Salernitano, Pastena, Porto Arechi) lungo la costa del Comune di Salerno,

rappresenta un potente strumento per riqualificare le funzioni e la fruizione del lungomare.

Direttrice strategica 3

La rete dei trasporti alla scala dell'Area Vasta di Salerno.

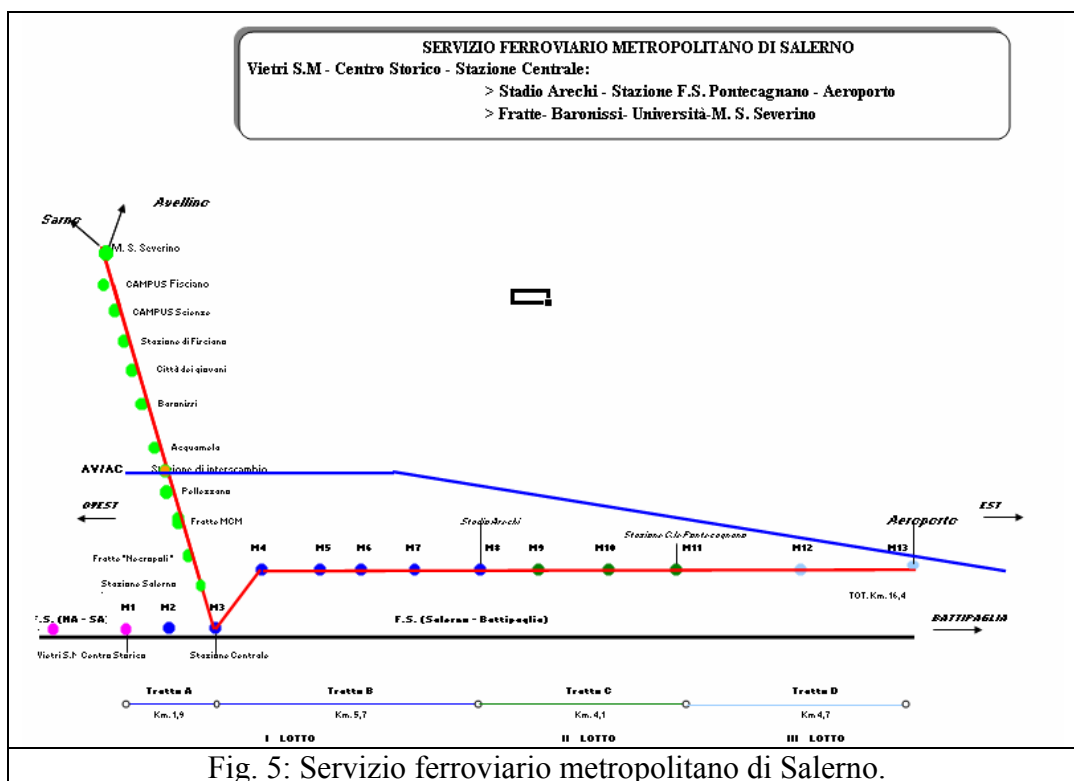
La Regione Campania persegue un disegno strategico per un generale miglioramento del suo sistema ferroviario.

A tale scopo, essa ha attivato il Progetto di Sistema di Metropolitana Regionale, con cui è stata prevista la “messa a sistema” dell’intera dotazione infrastrutturale ferroviaria esistente, sia delle linee di interesse nazionale che di quelle di esclusivo interesse regionale.

In particolare, per quel che riguarda l’area salernitana, gli elementi rilevanti del progetto di servizio sono i seguenti:

- la realizzazione di un collegamento regionale “*non stop*” Napoli Centrale-Salerno e viceversa lungo la linea a monte del Vesuvio;
- la realizzazione del servizio metropolitano da Salerno a Battipaglia con l’integrazione dei servizi per l’Università di Salerno e con il servizio urbano di Avellino a mezzo dell’ammodernamento della tratta e intensificazione del servizio sulla Salerno-Campus Universitario-Mercato S. Severino-Avellino.

In particolare, il servizio ferroviario metropolitano della città di Salerno, in corso di realizzazione a cura dell’Amministrazione comunale, prevede il collegamento del Comune di Vietri sul Mare (Costiera Amalfitana) con la Stazione Centrale FS di Salerno, (utilizzando la vecchia tratta ferroviaria Cava-Vietri-Salerno), la Stazione Centrale FS di Salerno con lo Stadio Arechi, Pontecagnano-Faiano con l’Aeroporto di Salerno-Pontecagnano (Fig.5).



Nel quadro del Sistema Ferroviario Regionale, la linea ferroviaria della conurbazione salernitana rappresenta un elemento significativo di tale progetto generale di sistema di trasporto rapido di massa. A seguito dell'allocazione nei pressi del Campus Universitario nella valle dell'Irno della nuova stazione dell'AV/AC in corrispondenza della linea Salerno-Mercato San Severino, la linea ferroviaria metropolitana di Salerno assume una duplice enorme valenza per il territorio provinciale e cioè quella di "collettore" del trasporto pubblico locale e di "adduttore" alle due stazioni dell'AV/AC poste alle estremità della tratta ferroviaria Battipaglia-Salerno-Mercato San Severino. Questo disegno di riorganizzazione e realizzazione della nuova mobilità nell'ambito della conurbazione salernitana, interconnessa col Sistema di Metropolitana Regionale, assume un'importanza fondamentale e costituisce un'occasione unica per assicurare alle realtà locali un sistema di mobilità sostenibile.

Direttrice strategica 4

Una piattaforma logistica integrata nel comune di Mercato San Severino: la nascita dell'interporto a Battipaglia.

Il progetto per la realizzazione del Polo Logistico Integrato di Mercato San Severino nasce dalla volontà di offrire una risposta alle esigenze di logistica del territorio attraverso la creazione di un polo complementare a quelli di Salerno, Battipaglia, Marcianise e Nola che si proponga come elemento catalizzante per la nascita di nuove attività imprenditoriali e per lo sviluppo di quelle esistenti.

Il progetto si caratterizza per la significativa integrazione tra logistica e nuove tecnologie informatiche e telematiche, testimoniata dalla partecipazione dell'Università degli Studi di Salerno – uno dei soggetti promotori dell'iniziativa – che insedierà nella struttura un polo scientifico universitario per la promozione di attività di ricerca e di sperimentazione di nuove tecnologie ICT (*Information and Communication Technologies*) nel settore della logistica e dei trasporti.

Il progetto della piattaforma logistica rappresenta, tuttavia, solo un elemento del nuovo sistema logistico integrato provinciale e regionale. È stata avviata, infatti, la realizzazione del primo lotto dell'Interporto di Salerno, presso la zona industriale a sud di Battipaglia. La realizzazione del primo lotto apre nuovi scenari e nuove opportunità per il territorio che richiederanno un ridisegno del sistema infrastrutturale nell'intera area volto a favorire l'integrazione del nodo sia nei corridoi ferroviari ad elevata capacità sia nella ammodernata rete autostradale. La struttura, infatti, potrà usufruire della possibilità di accesso sia alla rete ferroviaria per l'alta velocità, grazie al fatto che nella programmazione nel settore dei trasporti ferroviari la stazione di Battipaglia è destinata ad assumere un ruolo di particolare rilevanza nello sviluppo del sistema ferroviario ad Alta Capacità, sia alla rete stradale, grazie alla vicinanza con il rinnovato svincolo autostradale di Eboli della A3.

Direttrice strategica 5

Una politica per l'ambiente che leghi la produzione di energia e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani.

La grave emergenza della Regione Campania nella gestione dei rifiuti solidi urbani è conseguenza di una pianificazione di settore poco efficace e duramente contrastata dalle comunità residenti nelle aree di localizzazione degli impianti di trattamento.

L'utilizzo di processi termici per il trattamento dei rifiuti solidi urbani rappresenta una soluzione imprescindibile e correntemente utilizzata nei paesi industrializzati per la corretta applicazione del ciclo integrato di smaltimento dei rifiuti solidi urbani, in riferimento alla minimizzazione degli impatti ambientali ed alla opportunità di massima valorizzazione del rifiuto.

L'assetto impiantistico esistente sul territorio comunale, provinciale e regionale unito alla necessità di applicazione di criteri di economia ed efficienza e di massima tutela dell'ambiente e della salute pubblica, fa ritenere opportuna la realizzazione sul territorio comunale di un moderno impianto per il trattamento termico del CDR (combustibile derivato dai rifiuti), con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili, anche in riferimento alla innovazione tecnologica dell'ultimo decennio particolarmente indirizzata alla limitazione della produzione di inquinamento. In particolare, lo stato di grave emergenza rende indispensabile l'utilizzo di una soluzione tecnologica affidabile e sperimentata su scala reale, rapidamente realizzabile e soprattutto tale da consentire opportuna flessibilità, anche in riferimento all'ipotesi residuale di dover utilizzare rifiuti non pretrattati.

Tale realizzazione, accompagnata a quella degli impianti di trattamento della frazione umida promossi in recentissimi accordi istituzionali e dalla effettiva promozione delle attività di raccolta differenziata e recupero, consentirebbe a Salerno il ruolo di guida istituzionale nella chiusura del ciclo di smaltimento dei rifiuti e l'autosufficienza impiantistica e gestionale dell'intero territorio provinciale.

Elemento caratterizzante dovrà essere il coinvolgimento diretto della comunità, eventualmente con il supporto di enti scientifici che certifichino gli impatti previsti ed effettivi, assicurando maggiori certezze alla popolazione residente. La creazione di un' *Authority* locale di regolamentazione, tecnicamente autorevole ed indipendente, con lo scopo di definire procedure di scelta dei siti, rafforzare i sistemi di controllo sul sistema di gestione, promuovere rapporti e comunicare con il territorio, proporre misure compensative agli impatti eventualmente presenti, è da ritenersi funzionale ad assicurare il successo e la effettiva realizzabilità delle più opportune soluzioni tecnologiche.

Direttrice strategica 6

La riqualificazione edilizia dell'area urbana esistente: una mappa del nuovo disegno urbano ed una gamma di tecnologie e di tipologie per ricostruire la forma e gli usi del comune di Salerno, inteso come polo terminale dell'Area Vasta che, da sud a nord, si trasforma nella nuova città lineare capace di dare una forma urbana compiuta al collegamento funzionale tra Salerno ed Avellino.

Le opzioni del nuovo Piano Urbanistico Comunale puntano a diffusi interventi di riqualificazione urbana basati su programmi di perequazione immobiliare e sull'immissione di nuovi ruoli e funzioni nelle diverse parti dell'insediamento urbano.

Il piano strategico individua le aree per le quali si configura la duplice circostanza di una nuova accessibilità su ferro e viaria, che le rendono particolarmente fungibili per operazioni di riqualificazione e per attrarre investimenti privati di medio livello.

Questo comporta che ad investimenti per l'edilizia economica e popolare (assistita dalla finanza pubblica anche in termini di rifacimento e riqualificazione), si vada ad affiancare un'azione di sostegno all'edilizia convenzionata (mediante mutui agevolati e parziali contributi alla copertura dei costi) che rappresenti un incentivo ulteriore al radicamento sul territorio delle risorse umane coinvolte nei programmi di innovazione e trasformazione delle attività produttive.

In questo quadro il rifacimento dei quartieri degradati va perseguito attraverso l'immissione di *mixité* sociale, funzionale, e morfologica, con l'obiettivo di realizzare "quartieri del nuovo millennio".

In quest'ambito, il rifacimento di parti attraverso comparti perequativi o permutate con premialità e cessione di aree ma anche in volumi rappresenta una notevole opportunità per incentivare la convenienza investimenti privati.

Una seconda direttrice della riqualificazione particolarmente rilevante per il Piano Strategico è la realizzazione del nuovo quartiere lungo la litoranea est, che prevede edilizia privata di alta qualità, funzioni urbane, commerciali e direzionali adeguati e integrabili con lo standard auspicato per il nuovo quartiere.

Direttrice strategica 7

Le politiche industriali e la modernizzazione delle filiere esistenti: l'agro-alimentare; la logistica; la distribuzione commerciale; la frontiera delle nuove tecnologie.

I dati statistici sull'andamento delle attività produttive nella città di Salerno descrivono una realtà in profonda trasformazione sotto l'azione di alcuni agenti esterni e interni portatori di cambiamenti nella struttura culturale-identitaria e socio-economica della città, legati in particolare al rilancio dell'Università, delle attività portuali, dei flussi turistici, alla rivitalizzazione del centro storico, oltre che alla generale crisi della grande dimensione industriale manifatturiera e al processo di qualificazione delle attività terziarie.

Le attività industriali tradizionali, indotte e sostenute dall'intervento pubblico, sono passate definitivamente in secondo piano nel paesaggio complessivo dell'economia cittadina, nella quale, invece, assumono aspetto preponderante le attività del terziario.

L'analisi dei dati settoriali segnala lo sforzo che la struttura imprenditoriale della città, nel decennio scorso, ha prodotto in relazione ai processi di profondo cambiamento dell'economia internazionale, sempre più orientata ai servizi immateriali legati alle tecnologie dell'informazione e ai flussi finanziari.

Le imprese operanti nei servizi immobiliari, informatici e della ricerca sono passate, nel periodo 1991-2001, da 1.527 a 3.237 (+112%). Nello stesso periodo, i servizi legati alle attività logistiche (trasporti, comunicazioni, magazzinaggio) hanno registrato un incremento del 76%. Le attività di intermediazione finanziaria sono aumentate del 60%, mentre i servizi turistici del 48%.

Nel complesso, si è assistito ad una proliferazione di nuove attività imprenditoriali legate ai settori del terziario “avanzato”, in rapporto certamente con la crescita dei profili professionali e culturali della forza lavoro presente in città (a sua volta legata all’eccellente offerta formativa dell’Università) e alla capacità di cogliere le crescenti opportunità presenti nella dinamica della domanda di servizi innovativi.

Le “linee di sviluppo attivabili” nell’ambito della direttrice strategica in discorso sono le seguenti:

- politiche di accompagnamento per le imprese operanti nel settore dei servizi avanzati;
- creazione di reti associate e/o consortili per lo sviluppo di attività e progetti condivisi;
- politiche di riqualificazione del tessuto industriale;
- sviluppo del tessuto produttivo agroalimentare;
- la frontiera delle nuove tecnologie.

Direttrice strategica 8

La nuova gamma dei prodotti e dei servizi dell'industria turistica: i beni culturali come esternalità positiva; il turismo d'affari e quello di intrattenimento; la riqualificazione del litorale tra Salerno ed Agropoli; il recupero ed il rilancio della costiera amalfitana; l'indotto turistico e residenziale degli sviluppi della politica di cooperazione tra Università, centri di ricerca ed imprese.

La costruzione di un ambiente urbano di qualità posto alla base del Piano Urbanistico Comunale, rappresenta la principale infrastruttura per lo sviluppo dell'offerta di prodotti turistici capaci di incontrare segmenti importanti di questo mercato. Il PUC basa fortemente le prospettive di sviluppo turistico sulla riorganizzazione della fascia costiera e sulla valorizzazione della città storica. A queste due componenti territoriali si associa la riqualificazione della fascia collinare con la realizzazione del parco del castello di Arechi.

Gli studi preliminari del PUC hanno affrontato il tema della collocazione di Salerno sul mercato dell'offerta turistica, registrando una insufficiente dotazione ricettiva, una discreta presenza di beni culturali e strutture museali di notevole attrattività, una buona dotazione infrastrutturale per spettacoli, manifestazioni all'aperto, e una discreta dotazione congressuale.

Non va poi dimenticato, in questo quadro, la presenza nei territori vicini di grandi attrattori turistici (area Pestana, Costiera Amalfitana, Costa Cilentana). Tale presenza può essere letta come una forte concorrenza ma anche come una potenziale integrazione per un turismo "di rimbalzo". In effetti si propone di mettere in campo una politica per varie segmentazioni del mercato turistico, basata su una possibile integrazione tra utenze diverse, a partire da un pacchetto di servizi comuni (*card*, incentivi, eventi) che rappresentano una infrastruttura immateriale del sistema.

La riorganizzazione dell'offerta portuale turistica non si limita al supporto delle presenze stanziali, ma si pone l'obiettivo di intercettare

imbarcazioni che attraversano il Golfo di Salerno. Come lo sviluppo delle crociere potrà innescare nuovi flussi turistici verso la città.

L'obiettivo di fondo della politica turistica è concorrere al miglioramento del bilancio dei pagamenti della città di Salerno, nella sua configurazione di Area Vasta. Attraverso varie forme di sviluppo nella produzione di servizi turistici si ottiene, infatti, il medesimo effetto macroeconomico di un aumento delle esportazioni: un nuovo mercato, finanziato dalla domanda dei turisti provenienti dall'esterno dell'Area Vasta e dall'estero, che garantisce l'aumento dell'offerta aggregata locale.

Direttrice strategica 9

Le politiche sociali ed un nuovo regime di welfare: le politiche per il mercato del lavoro ed i supporti per la disoccupazione strutturale; gli investimenti per i giovani.

Le nuove dimensioni del regime di *welfare* per l'Area Vasta di Salerno sono tre. La prima riguarda il riordino radicale dei sistemi per l'istruzione e l'erogazione dei servizi sanitari. La seconda promuove una politica che supporti la diffusione dell'autoimpiego e della valorizzazione delle capacità dei singoli, assorbendo una quota significativa della disoccupazione strutturale esistente nel sistema che, nel medio periodo, non potrebbe essere riutilizzata nell'allargamento del sistema delle imprese già esistenti. Infine, e nella medesima prospettiva, la terza dimensione favorisce forme di finanziamento per allargare e potenziare la spinta all'autoimpiego ed alla realizzazione di microprogetti imprenditoriali secondo gli schemi della finanza per i deboli che la *World Bank* ha reso patrimonio condiviso delle politiche di sviluppo alla scala mondiale.

La seconda tipologia di interventi, che integra la tradizionale sfera di azione delle politiche sociali, favorirà forme di *self-employment* o di microimprese, sperimentando la concertazione di iniziative in settori determinati (ambiente, beni culturali, ma anche assunzioni con

innovativi meccanismi di formazione, direttamente gestiti dalle aziende). Sarebbe utile progettare forme di supporto finanziario (contratti di formazione, *stage*, forme di apprendistato, borse di studio) capaci di sostenere il lavoro di risorse umane eccellenti, con l'obiettivo dichiarato di "trattenere" nell'area urbana i salernitani migliori e più meritevoli, sotto il profilo delle capacità lavorative e dei talenti individuali. In questo medesimo contesto logico e metodologico andrebbe strutturato anche un sistema di interventi capaci di "stanare" attività sommerse, accompagnandole in un processo di emersione.

La progettazione di un percorso di microcredito per l'avvio di nuove iniziative imprenditoriali da parte dei soggetti deboli è, infine, il modello da costruire grazie ad una forte regia organizzativa delle autorità pubbliche e degli intermediari creditizi locali, prevedendo organizzazioni affidabili ed un regime idoneo di garanzie.

Il microcredito può essere lo strumento principale per tutti coloro che dispongono di talenti, relazioni e competenze utili per avviare una piccola iniziativa imprenditoriale.

Elenco allegati

Allegato 1. L'azione strategica di piano nel governo locale. Un modello per la gestione delle relazioni tra *stakeholders* nel processo di definizione delle politiche urbane e territoriali.

Allegato 2. L'area vasta di riferimento del Piano Strategico nei documenti di pianificazione sovracomunale.

Allegato 3. Prospettive di sviluppo a medio-lungo termine del porto di Salerno. Proposta di un porto isola a Sud della città.

Allegato 4. Porto isola nel golfo di Salerno: appunti per uno studio di fattibilità.

Allegato 5. Logistica, servizi innovativi e ricerca per sostenere la competitività delle imprese locali. La Piattaforma Logistica Integrata nel comune di Mercato S. Severino.

Allegato 6. Promemoria sull'ipotesi di realizzazione di un impianto termico a servizio del ciclo di smaltimento dei rifiuti solidi urbani nella Provincia di Salerno.

Allegato 7. Il rilancio e la qualificazione delle attività produttive.

Allegato 8. Limiti e procedimenti per l'attuazione degli interventi previsti dal Piano Strategico.