

**COMUNE DI RECALE**

Provincia di Caserta, Regione Campania

L.R. N. DEL 2008 E REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE NUM 5 DEL 04/08/2011  
ADEGUAMENTO DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE

Progettista: Arch. Valeria Mileva

Collaborazione alla progettazione: Arch. Ferdinando Sparano e Geom Isabella Iorio

Consulenze: Geom. Domenico Rosato

Il Responsabile Unico del Procedimento:  
Avv. Fulvio Savastano

Il Sindaco:  
Dott. Raffaele Porfidia

**Denominazione degli elaborati di piano:**

- |   |  |
|---|--|
| ✓ Relazione sull'adeguamento del Piano Urbanistico Comunale al vigente PTCP di Caserta;   | - Relazione generale   |
| ✓ Piano delle Zone: Suddivisione del territorio in zone omogenee ed individuazione degli ambiti territoriali non suscettibili di trasformazione - STANDARD URBANISTICI - scala 1:2.000; | - As / Analisi e struttura   |
| ✓ Norme Tecniche di Attuazione, adeguate al PTCP;   | - AS 1 - Inquadramento territoriale - Scala I: 25.000  |
| ✓ Relazione al Piano Urbano dell'Accessibilità - art.56 Norme del Vigente PTCP;   | - AS 2 - Indagine generale sul patrimonio edilizio esistente - Analisi volumetriche - Scala 1; 2.000                                       |
| ✓ Piano Urbano dell'Accessibilità - perimetro urbano e fasce di rispetto;   | - AS 3 -Riconoscimento del territorio - Scala 1: 2.000   |
| ✓ Piano Urbano dell'Accessibilità - Flussi di Traffico;   | - AS 4 - Classificazione generale del territorio - Scala 1: 2.000  |
|   | - SPI progetto   |
|   | - SP 1 -Nuovi ambiti territoriali e infrastrutturazione - Scala 1: 5.000   |
|   | - SP 3 - Reti e funzioni connesse alla mobilità e infrastrutture - Scala 1: 5.000 Studi geologici e classificazione sismica del territorio |
|   | - Studi agro vegetazionali del territorio ed uso agricolo del suolo Studi di Valutazione ambientale strategica                             |
|   | - Zonizzazione acustica  |

**Titolo:**

Relazione al Piano Urbano dell'Accessibilità - art.56 Norme del Vigente PTCP;

Scala: 1: 5.000

**Elaborato:**

Giugno 2021

L'adeguamento del PUC del Comune di Recale al PTCP della Provincia di Caserta, ricadendo il Comune di Recale nell'ambito di Caserta, richiede ai sensi dell'art 58 delle Norme, l'approvazione del Piano Urbano dell'accessibilità inteso quale Piano di Settore della mobilità.

L'art. 58 delle Norme del vigente PTCP testualmente recita:

*“ 1. I comuni degli ambiti di Caserta e Aversa e quelli superiori a 10.000 abitanti, nella formazione del PUC redigono, quale piano di settore, il piano urbano dell'accessibilità.*

*2. Sulla base della documentazione conoscitiva, i comuni valutano la sostenibilità del carico urbanistico sulla rete viaria, verificando la capacità delle strade in esercizio e di progetto rispetto ai flussi di traffico esistenti e indotti dai nuovi insediamenti.*

*3. I comuni definiscono, in sede di formazione del PUC, i limiti fisici del centro urbano, ai fini dell'applicazione delle fasce di rispetto, in rapporto alla classificazione gerarchica della rete viaria provinciale.*

*4. I comuni stabiliscono per quali casi e quali condizioni l'attuazione degli interventi ricadenti in aree destinate ad interventi di trasformazione urbanistica e di nuovi insediamenti debba essere subordinata alla verifica da parte del proponente ed a carico dello stesso delle ricadute indotte sul sistema dell'accessibilità.*

*5. I PUC localizzano le aree per i nuovi insediamenti e stabiliscono la conformazione degli stessi avendo cura di evitare o, almeno di contenere lo sviluppo parallelo e direttamente connesso ai tracciati della viabilità principale.*

*6. I PUC possono stabilire misure e incentivi per realizzare e incrementare la rete di percorsi ciclopedonali urbani, possibilmente separati e protetti dalla viabilità ordinaria.*

*7. La pianificazione della rete dei percorsi ciclopedonali di livello urbano, deve tenere conto dei percorsi extraurbani già realizzati o in progetto, assicurandone la connessione.*

*8. I PUC stabiliscono gli indirizzi per favorire la modalità di spostamento alternativo all'uso dei veicoli privati, al fine di ridurre i carichi di punta sulla rete stradale.”*

### **Premessa.**

Si premette che il PUC vigente pur in assenza dello specifico elaborato Piano Urbano per l'accessibilità, a fronte delle problematiche connesse alla mobilità locale e sulla scorta della conoscenza storica delle criticità presenti, ha previsto uno sviluppo della rete viaria esistente che ampliata e integrata con quella di progetto, desse la migliori risposte possibili.

Il Sistema viario di Recale, riferito al centro abitato così come sviluppatosi spontaneamente fino alla fine degli anni '60 e successivamente disciplinato dalle indicazioni degli strumenti urbanistici approvati, può essere definite del tipo a griglia, e si articola almeno per la rete centrale intorno ai due assi principali ortogonali, Nord – Sud ed Est – Ovest costituiti rispettivamente dalla via Roma con prosieguo in via S. Salvatore e da Via Municipio con prosieguo in via Marconi.

In continuità con gli assi principali e replicandone l'ortogonalità, la viabilità interna si aggancia a quella periferica e si proietta verso i confini territoriali fino a congiungersi con le vie di comunicazione più importanti.

In ogni caso le rete stradale interna, in considerazione della larghezza delle sedi unitamente alla segnaletica adottata, anche in mancanza di una qualsiasi indagine conoscitiva o documentazione di riferimento sulla distribuzione dei carichi di circolazione o dei flussi di traffico si presenta adeguata e proporzionata per lo smaltimento del traffico a cui è interessata.

Criticità presenti nei collegamenti tra le griglie, soprattutto per quelli interessanti l'andamento est -ovest, sono stati per tempo risolti con l'apertura di nuove strade quali ad esempio il collegamento di via Diaz con via Roma, via Tarantino con via Roma via Gibuti con viale dei Pini.

Progetti in essere prevedono l'apertura di strade oggi a fondo cieco per lo svincolo di tutta la zona sud – occidentale di via Municipio corrispondente in massima parte al rione Cesarano.

Per quanto riguarda i collegamenti esterni, emerge subito che il Comune di Recale stretto come è nei confini territoriali ad est ed ovest costituiti rispettivamente

dall'Autostrada del Sole e dalla ferrovia Caserta - Napoli è "obbligato" a cercare soluzioni per l'aggancio ai sistemi viari più importanti attraverso il miglioramento e potenziamento dei percorsi esistenti che portano le direttrici di traffico a scavalcare le barriere viarie costituite dagli assi per il trasporto su gomma e su ferro.

In questa ottica è stato già realizzato un sistema viario che sviluppandosi in parallelo con l'autostrada ad est e con la ferrovia ad ovest, va a costituire una circumvallazione esterna al centro abitato sufficiente a garantire un adeguato collegamento con i limitrofi comuni di Macerata Campania, la via Appia e Viale Carlo III.

### **Piano urbano per l'accessibilità.**

Come già riferito in precedenza, in mancanza di una qualsiasi indagine conoscitiva o documentazione di riferimento sulla distribuzione dei carichi di circolazione o dei flussi di traffico il riconoscimento delle percorrenze viarie maggiormente gravate dal transito di veicoli è stata operata in termini qualitativi (assegnando nel grafico allegato spessori differenziati ai tracciati in ragione del loro maggiore o minore impegno da parte degli spostamenti veicolari).

Si sono, inoltre, differenziati detti tracciati a seconda della prevalente funzione di collegamento extraurbano o interno urbano.

Risulta una distribuzione del traffico articolata tra due direttrici extraurbane principali con andamento est-ovest di collegamento alle due polarità costituite da Caserta e Santa Maria Capua Vetere, connesse da due raccordi secondari trasversali nord-sud, disposti ai confini del territorio comunale, per configurare una maglia portante, alla quale si aggancia la rete urbana a maglie ortogonali, che vede nei tracciati assiali, rispettivamente longitudinale e trasversale, la struttura portante del centro urbano di maggiore traffico.

Il sistema nel suo insieme, mostra una adeguata sostenibilità del carico urbanistico da parte della rete viaria: la capacità delle strade in esercizio e di progetto rispetto ai flussi

di traffico esistenti e indotti dai nuovi insediamenti deve considerarsi verificata, tenendo anche in conto l'esiguità delle aree di espansione insediativa previste dal PUC.

Nel grafico allegato alla presente relazione illustrativa del "Piano urbano dell'accessibilità" sono indicati i limiti fisici del centro urbano, così come delineati dal PUC, quale involuppo delle diverse zone omogenee a destinazione residenziale e produttiva commerciale ed industriale.

Con riferimento a tale perimetro dell'insediamento, la gerarchica dei tronchi viari extraurbani è stata individuata al fine dell'applicazione e rappresentazione cartografica delle fasce di rispetto, ai sensi della vigente normativa e della classificazione provinciale.

La situazione delle infrastrutture viarie e delle aree di nuovo insediamento, nel loro reciproco rapporto, non mostrano criticità o problematiche particolari, potendosi ritenere adeguato il livello di servizio assicurato dalle prime e non sussistenti condizionamenti o penalizzazioni derivanti dalle seconde.

Non si ritiene, pertanto che sussistano le condizioni per le quali gli interventi ricadenti in aree destinate a trasformazione urbanistica ed a nuovi insediamenti debbano essere subordinata alla verifica delle ricadute indotte sul sistema dell'accessibilità.

Infatti, la viabilità principale risulta molto marginalmente interessata da previsioni di nuovi insediamenti, e le relative aree, comunque di modesta dimensione, si collocano in posizioni tali da non gravare direttamente su essa.

Anche se il PUC non interviene, a meno del tracciato "specializzato" di cui si è detto in precedenza, con specifiche disposizioni regolamentari in merito alla realizzazione di una rete di percorsi ciclopeditoni urbani, si segnala che lo stesso rinvia comunque ad un momento attuativo successivo e di dettaglio la creazione di un sistema di passaggi pedonali (anche con la semplice creazione di servitù di passaggio di cortili e supportici), al fine di connettere funzionalmente e di potenziare la labile rete delle strade urbane del nucleo insediato tradizionale ed attraversare il compatto centro storico cittadino.

Infine, per quanto attiene la previsione del ricorso a modalità di spostamento alternativo all'uso dei veicoli privati, al fine di ridurre i carichi di punta sulla rete stradale, si segnala che il PUC recepisce ed intende porre adeguatamente a frutto in tal senso la presenza della stazione ferroviaria, che assumendo una funzione metropolitana, potrà offrire un contributo rilevante per drenare la domanda di spostamenti anche di scala più ampia di quella della sola conurbazione casertana.