

## PROGRAMMA ELETTORALE DELLA LISTA



### “CambiAMO SCISCIANO”

#### **PARTECIPA SCEGLI CAMBIA**

“più grave del pur grave degrado economico e sociale è la rassegnazione. Bisogna reagire con coraggio e costruire la Speranza!” (Giovanni Paolo II)

La nostra scelta di campo è stata determinata dalla voglia di essere liberi, diversi e alternativi.

**LIBERI** da condizionamenti di pacchetti elettorali precostituiti;

**DIVERSI** nella pianificazione e nella gestione del territorio e della macchina amministrativa;

**ALTERNATIVI** all’onnipotenza del potere!

Abbiamo scelto Scisciano perché lo amiamo, è il nostro paese e deve essere il paese dei nostri figli, dei nostri nipoti, dei nostri giovani. Per questo dobbiamo consegnare loro un paese **VIVO, ATTRATTIVO, EDUCANTE**. Per questo il nostro programma si snoderà in 3 macroaree in cui troveranno posto delle sottounità che daranno vita ad interventi specifici e mirati sul territorio.

Dobbiamo migliorare il benessere della persona che in quanto tale non può vivere al di fuori di una rete di relazioni, di corpi sociali strutturati.

### **AMBIENTE, TERRITORIO E SOSTENIBILITA**

#### **1) PIANIFICAZIONE URBANISTICA E LAVORI PUBBLICI**

- a) Recupero e riuso di aree dismesse, edifici e luoghi abbandonati;
- b) Abbattimento delle barriere architettoniche;
- c) Rivalutazione e gestione di aree verdi come luoghi di aggregazione (Piazzetta San Martino, Spartimento, Palazzuolo);
- d) Comunità energetiche sostenibili;
- e) Elaborazione Piano Urbanistico comunale adeguato alle nuove esigenze del territorio (*allegato A*);
- f) Valorizzazione e prosecuzione delle progettualità e degli appalti in corso;
- g) Completamento e potenziamento della rete fognaria ed idrica, con sostituzione di interi tratti di rete idrica del territorio comunale che in certe zone risalgono agli anni '60. In particolare si registrano forti perdite di rete e portata di acqua minima nella zona Spartimento, in cui si è costretti a dotarsi di autoclave già dal primo piano di abitazione, e notevoli criticità si verificano per gli abitanti della zona di Palazzuolo a causa di allagamenti frequenti.

## 2) *VIABILITA' E SALUTE*

Rendere più sicuro il vivere in strada e ridurre quanto più è possibile il consumo di CO<sub>2</sub> con:

- a) piste ciclabili e percorsi pedonali attrezzati;
- b) istituzione di un servizio pubblico;
- c) piano di viabilità per ridurre il traffico del centro urbano.

## 3) *EDUCAZIONE AMBIENTALE*

- a) Migliorare la raccolta dei rifiuti riducendo rifiuti alla fonte con un progetto che va dall'economia lineare all'economia circolare "Zero Waste";
- b) Sistema di pesatura elettronica;
- c) Centro del riuso finalizzato ai beni ancora utilizzabili;
- d) Biblioteca degli attrezzi, condivisione e conoscenza per la manutenzione e riparazione dei beni;
- e) Protezione civile e ambientale con corsi di formazione per la tutela ambientale;
- f) Manifestazioni di promozione ambientale in collaborazione con *legambiente*;
- g) Un albero per la vita: piantumazione di un albero per ogni nuovo nato.

## 4) *RECUPERO SPAZI AGRICOLI*

- a) Orti sociali con l'istituzione di un mercatino con prodotti a km 0;
- b) Favorire l'istituzione di cooperative di giovani per insediamenti di nuove colture (apicoltura, floricoltura).

## 5) *OTTIMIZZAZIONE MACCHINA AMMINISTRATIVA*

- a) Creazione staff di consulenza specialistica per individuazione canali di finanziamento (fondi europei, regionali, ecc.) finalizzato alla realizzazione di progettualità per la crescita del paese;
- b) Innovazione di uffici attraverso processi di digitalizzazione, nell'ottica di un'amministrazione trasparente ed efficiente.

## **SCUOLA**

Vogliamo sostenere il lungo processo di crescita dei nostri alunni con uno sguardo lungo e profondo garantendo, per tutte le fasce di alunni,

### 1) *SERVIZI*

- a) Riqualficazione della Mensa scolastica, con recupero delle Mensa Interna;
- b) Trasporto gratuito alunni e diversamente abili, anche per attività extracurricolari;
- c) Organizzazione di mobilità sostenibile per alunni che distano 1km dalla scuola per ridurre l'utilizzo di auto.

### 2) *INFRASTRUTTURE*

- a) Parcheggio scuola elementare Palazzuolo;

- b) Scuola materna Frascatoli;
- c) Refettorio scuola elementare;
- d) Lavori di adeguamento e manutenzione su tutti gli edifici scolastici con pulizia degli spazi esterni.

### 3) *SCUOLA APERTA AL TERRITORIO*

- a) Supporto nella programmazione del POF;
- b) Coinvolgimento degli alunni nelle manifestazioni nazionali ufficiali;
- c) Consiglio Comunale dei Ragazzi;
- d) Protocollo d'intesa con l'Ente Teatro Autonomo per le manifestazioni ufficiali della scuola.

## **SOCIALITA'**

La socialità presuppone l'unicità e la centralità della persona e richiede percorsi unitari e coordinati. Bisogna allargare il ventaglio di relazioni intergenerazionali e dare l'opportunità permanente.

### 1) *RETE ASSOCIATIVA*

- a) Forum dei Giovani con un Punto informagiovani;
- b) Proloco;
- c) Valorizzazione delle Associazioni di Volontariato e sportive con protocolli d'intesa per progettazioni comuni.

### 2) *SPAZI PUBBLICI, PROMOZIONE CULTURALE E SPORTIVA*

- a) Utilizzo del Teatro con apertura quotidiana favorendo la programmazione dell'Ente teatro con il supporto di professionisti e la collaborazione con le compagnie teatrali del territorio;
- b) Ripristino Biblioteca Comunale con programmazione di sistema bibliotecario in rete con altre biblioteche comunali e pubblicazione di Quaderni monotematici di storia locale;
- c) Istituzione di un festival del libro e concorso per fiabe e premio d'arte;
- d) Rivalutazione del Centro sociale polivalente con la promozione dell'Università della terza età;
- e) Valorizzazione e impegno alla realizzazione del progetto del Campo Sportivo inteso come Polo Strategico di aggregazione, di rianimazione cittadina favorendo non solo all'attività calcistica, ma dando la possibilità di crescita anche alle attività di minor rilievo ostacolate dall'indisponibilità delle attrezzature necessarie allo svolgimento delle stesse. Un nuovo volto allo Stadio Comunale, aperto al pubblico non solo in occasione di eventi sportivi, diventerebbe una vera e propria centralità urbanistica.

### 3) *INCLUSIONE E ACCOGLIENZA*

- a) Centro di prima accoglienza per minori non accompagnati con protocolli d'intesa con associazioni nazionali in rete;
- b) Valorizzazione Progetto Sai a beneficio non solo per i soggetti accolti, ma anche per gli abitanti del territorio;
- c) Sostegno alla genitorialità, lotta alla povertà educativa, sostegno alla disabilità attraverso i progetti promossi dall'ambito n. 23;
- d) Istituzione di un Forum delle Famiglie teso alla prevenzione del disagio giovanile e delle devianze.
- e) Progetto benessere presso le terme di Telese per gli anziani;
- f) Istituzione di servizio trasporto presso centri di Fkt per disabili e anziani.

Per la realizzazione delle progettualità i fondi saranno attinti dal PNRR e da fondi comunitari. Si presterà maggiore rilevanza a

- 1) Tecnologie e innovazioni digitale;
- 2) Economia più sostenibile a circolare;
- 3) Infrastrutture e mobilità sostenibili;
- 4) Formazione ed aggiornamento delle competenze professionali;
- 5) Inclusione sociale con sostegno alle fasce più vulnerabili della popolazione.

Tutti i cittadini sono chiamati a partecipare attivamente alla vita politica in modo tale che ci sia una collaborazione attiva tra chi amministra e chi usufruisce del servizio. La Partecipazione sarà alimentata dai vari strumenti e canali di comunicazione e da pubblici dibattiti. Qualsiasi programmazione richiede fiducia e presuppone un continuo mettersi in gioco. Sicuramente non tutto può essere compreso in questo elenco schematico. Lungo il cammino si possono aprire nuove possibilità progettuali che sicuramente non tralascieremo.

Il cammino non sarà facile ma “chi ha posto mano all'aratro non deve guardare indietro ma avanti fin dove arriva il solco”.

## **ALLEGATO A**

### **SMARRIMENTO DI IDENTITA' E NUOVA VOCAZIONE DI UN TERRITORIO**

#### **Lo stato delle cose.**

Scisciano vive una profonda crisi d'identità urbana: non è più un territorio ad economia rurale, ma nemmeno è diventato un centro ricco di attività commerciali e produttive; non presenta più una fisionomia urbanistica prevalentemente monocentrica, ma non ha ancora assunto compiutamente una struttura policentrica con una rete integrata di nuclei funzionali: insomma non è né carne né pesce.

Questo smarrimento di vocazione urbana, corrispondente alla perdita di significati e funzioni, almeno in parte, è stato causato dalla natura dello stesso strumento urbanistico vigente, equivalente, nella sostanza, ad un programma di fabbricazione monofunzionale privo di vere indicazioni strategiche per lo sviluppo del territorio.

Scisciano infatti ha avuto una crescita puramente residenziale che non è stata accompagnata adeguatamente dalle necessarie attrezzature e infrastrutture di servizio, una tendenza all'espansione abitativa destinata forse ad accentuarsi a causa delle dinamiche in atto dei flussi migratori di decompressione urbana dall'area vesuviana napoletana, a maggiore rischio vulcanico, verso l'acerrano pomiglianese e l'agronolano, quindi anche verso il nostro territorio comunale (sia pure in misura minore).

L'economia locale è caratterizzata negativamente dall'assenza di una solida e organizzata realtà commerciale e terziaria, mentre le varie attività produttive, storicamente isolate e disperse sul territorio, hanno avuto la possibilità soltanto teorica di avviare un processo di insediamento nella zona urbanistica "D" preposta allo scopo, pianificata tardivamente tramite P.I.P., ma comunque insufficiente per ospitare un vero polo artigianale e di supporto all'industria.

Le aree edificabili a Scisciano, inoltre, sono pressoché sature e ciò ha contribuito al diffondersi del controverso fenomeno della realizzazione "a macchia di leopardo" di fabbricati rurali, successivamente convertiti in abitazioni.

Il vigente *piano di recupero* del centro storico è in corso di attuazione, ma non è uno strumento sufficiente a garantire un intervento coerente ed efficace sull'intero patrimonio esistente, sia perché limitato alle sole zone urbanistiche "A11", sia perché operante in assenza di una innovativa politica di incentivi negoziati rivolta ai proprietari degli immobili ricadenti nella sua perimetrazione.

Il quadro sopra delineato evidenzia l'urgenza di ridefinire l'identità urbana di Scisciano, la necessità di ripensare il territorio per conferire un inedito significato alle cose e agli spazi, per promuovere uno sviluppo ecosostenibile e garantire un futuro migliore all'intera comunità locale.

### **Proposte di linee - guida per il governo del territorio**

Non abbiamo soluzioni miracolose a portata di mano, ma certo possiamo provare a suggerire qualche possibile traccia progettuale su cui ragionare, possiamo fornire qualche contributo di idee alla futura pianificazione urbanistica comunale.

Per quanto riguarda l'**impostazione tematica** occorre sicuramente caratterizzare il territorio per ridefinirne l'identità, in termini innovativi, ma partendo dalle radici ancora potenzialmente vive della nostra storia locale.

Questo significa realizzare le condizioni favorevoli per:

1. promuovere attività artigianali di pregio, fondate sul criterio della qualità ed orientate alla produzione tipica di "nicchia", unico modo per competere in un mercato globale;
2. sostenere l'economia del verde e del benessere, intesa come insieme di attività agrituristiche nonché dedicate alla cura psicofisica e all'assistenza della persona;
3. riscoprire i beni culturali e le bellezze naturali della Campania, inserendo il territorio locale, quale stazione di sosta e transito, in un circuito virtuoso di flussi turistici, grazie anche alla buona rete di collegamenti esistenti;
4. favorire l'insediamento di attività di ricerca e innovazione biotecnologica, quali centri di studio e formazione specialistica;
5. sperimentare percorsi formativi specialistici attraverso laboratori interagenti con il mondo universitario.

Per quanto concerne invece i **criteri urbanistici** da adottare nella redazione del futuro piano comunale, proponiamo le seguenti linee strutturanti:

- logica della modificazione e delle interstizialità territoriali;
- riqualificazione del tessuto architettonico e ambientale esistente;
- policentrismo per nuclei multifunzionali di riorganizzazione urbana;
- approccio di livello intercomunale e sovracomunale.

Ossia:

*Modificazioni compatibili e interstizialità* quali modalità di crescita edilizia

accettabile, secondo il criterio del “*costruire nel costruito*” con interventi di completamento e ricucitura del tessuto urbano, con la possibilità di allineamenti delle cortine e colmando i vuoti residuali già integrati nella rete di servizi e infrastrutture esistenti. Rifiuto quindi di nuove lottizzazioni espansive, di impatto massivo sul territorio, a favore invece di integrazioni puntuali e di recupero.

*Riqualificazione* architettonica ed ambientale intesa come rinnovamento dell’esistente attraverso interventi basati sui criteri costruttivi e tecnologici del risparmio energetico, sull’utilizzo di materiali bioecologici, su politiche di incentivi fiscali e premialità planovolumetriche negoziate (per esempio, sgravi di tributi e di oneri concessori in cambio di soluzioni per il risparmio energetico; realizzazione agevolata di mansarde abitabili in cambio dell’installazione di pannelli solari e fotovoltaici; bonus di cubatura in cambio di cessione aree private ad uso pubblico).

Due scelte concettuali fondamentali quindi per raggiungere il triplice obiettivo di limitare lo sfruttamento edificatorio del territorio a tutela dell’ambiente naturale, salvaguardare la nostra residua memoria storico – architettonica con il riuso intelligente e compatibile nonché di rilanciare l’economia locale attraverso l’attività edilizia.

Altro importante criterio progettuale è una strategia di riorganizzazione urbana tramite un *policentrismo di nuclei multifunzionali*, autonomi ma integrati in rete:

gli insediamenti esistenti e futuri, opportunamente dotati del supporto di servizi, infrastrutture e attrezzature, dovrebbero costituire un sistema territoriale equilibrato e innescare un processo di sviluppo sostenibile tramite nuove funzioni urbane miste (agriturismo di qualità, turismo congressuale, spazi per eventi culturali e sportivi, filiera produttiva di beni e servizi, parcheggi, piste ciclabili, parchi ludici, ecc.). Tale riassetto territoriale consentirebbe di avere ambiti urbani autosufficienti sotto l’aspetto funzionale e socioeconomico: ogni frazione, ogni insediamento avrebbe una propria vita urbana di qualità in quanto non esisterebbe più un unico baricentro.

Chiaramente una simile impostazione ha senso se inserita in una rete territoriale ampia, se riferita ad un *livello intercomunale e sovracomunale*, sia per quanto concerne il coordinamento di attività e iniziative con i Comuni limitrofi (es.: viabilità, isole ecologiche, ecc.) che per quanto riguarda le indicazioni regionali (PTR) e provinciali (PTCP) di governo del territorio.

Infine, a nostro avviso, risulta necessario intervenire urgentemente sulla **viabilità**, prevedendo:

- un asse stradale tangente al centro urbano, collegante direttamente via Selva, immaginata quale sede di un futuro casello autostradale, con il prolungamento di via Cesare Battisti verso San Vitaliano (nei pressi di palazzo De Falco);
- studio di fattibilità relativo ad un collegamento tra l'uscita SS 268 in località Somma Vesuviana / Spartimento e l'intersezione di via Selva, in prossimità del futuro e auspicabile casello autostradale, come via di fuga in caso di eruzione vulcanica;
- dispositivi di sicurezza stradale (marciapiedi, dissuasori di velocità, rotonde, ecc.) e arredo urbano diffuso, piste ciclabili e parcheggi di servizio (per teatro, per scuole, ecc.).
- realizzazione di rotatorie in corrispondenza dell'incrocio via Cerqua S. Antonio / via Garibaldi e della suddetta intersezione di via Selva.

Il primo obiettivo elencato, in particolare, riguardante l'idea di un asse stradale intercomunale Scisciano – San Vitaliano sarebbe in grado di migliorare la circolazione veicolare sulla rete viaria provinciale e di evitare l'attraversamento obbligato dei centri abitati almeno dei due comuni suddetti.

L'inserimento di tale progetto nel programma delle opere pubbliche consentirebbe, in generale, di migliorare la mobilità metropolitana e la sicurezza stradale, nonché, in particolare, di liberare il centro urbano di Scisciano da attraversamenti obbligati di traffico pesante provenienti dalla S.P. 62, diretti verso Saviano, e da S.P. 433 – Marigliano, quindi ipotizzando anche di conseguenza la pedonalizzazione di Piazza XX Settembre.

Il tracciato viario immaginato collegherebbe direttamente la strada provinciale S.P. 154 (Scisciano – San Vitaliano – SS 7bis) con S.P. 62 (Taverna delle Zoccole – tratto di corso Frascatoli) e potrebbe proseguire fino all'incrocio con S.P. 433 (Marigliano – San Giuseppe – Scisciano), in prossimità del cavalcavia autostradale (verso Scisciano – via Selva).

Tale asse stradale, interamente pianeggiante, correrebbe prevalentemente in parallelo all'autostrada A16 e lungo la relativa fascia di rispetto, con notevoli economie di indennità di esproprio.

La bretella viaria ipotizzata infatti avrebbe inizio proprio ai piedi del cavalcavia autostradale passante sopra la strada S.P. 154 – lato Scisciano – e, attraverso il sottopassaggio dello stesso, potrebbe facilmente collegarsi anche alla S.P. 491 (San Martino – San Vitaliano), innestandosi fino all'altra estremità della S.P. 62 – ramo verso Saviano – quindi integrandosi perfettamente nella rete viaria provinciale esistente.

Dall'altro lato, invece, in direzione Marigliano, la strada prevista terminerebbe nella rotatoria proposta all'intersezione con via Selva S.P. 433, intersecando prima via Frascatoli S.P. 62.

Le motivazioni progettuali derivano dai seguenti evidenti vantaggi:

- deviazione dei flussi veicolari, soprattutto dei mezzi pesanti, verso percorsi esterni ai centri abitati, ma comunque colleganti un vasto territorio intercomunale (Marigliano, Scisciano, San Vitaliano, Saviano);
- sostituzione, di fatto, del tratto urbano sciscianese di via Taverna delle Zoccole passante per il centro paese;
- nuovo asse stradale pianeggiante, facilmente realizzabile e a costi contenuti (lungi tratti dello stesso seguirebbero tracciati viari esistenti, sia pure sterrati, per un'incidenza pari a circa il 50% dello sviluppo complessivo di 1000 metri lineari);
- collegamento delle case sparse di San Vitaliano con il rispettivo centro paese e migliore accessibilità alla relativa stazione circumvesuviana;
- ottima integrazione nella rete stradale provinciale già esistente.

Dotare il territorio di un'infrastruttura stradale del genere, quindi, significherebbe elevare la qualità della vita delle comunità e offrire alla pianificazione urbanistica una preziosa opportunità per migliorare i propri risultati.