



**CONFERIMENTO CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI AL RACCORDO
SALERNO - AVELLINO COMPRESO L'ADEGUAMENTO DELLA S.S. 7 E 7 BIS
FINO ALLO SVINCOLO DI AVELLINO EST DELLA A16**

TRATTI 1° - 2° - 3° - 4°



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Relazione

ANAS s.p.a. Compartimento della Viabilità per la Campania
Area Nuove Costruzioni

Responsabile del Procedimento: Dott. Ing. Giovanni Proietti
Capo Compartimento: Dott. Ing. Nicola Marzi

COMPOSIZIONE TRATTI

TRATTO 1: da Km 0+550,00 a Km 4+000,00
TRATTO 2: da Km 4+013,79 a Km 11+860,26
TRATTO 3: da Km 11+860,26 a Km 14+200,00
TRATTO 4: da Km 14+200,00 a Km 25+900,00

PROGETTAZIONE ED ELABORAZIONE S.I.A.

TRATTO 1: Bonifica s.p.a.
TRATTO 2: CORE. Ingegneria s.r.l.
TRATTO 3: Dott. Ing. Salvatore Frasca Dott. Ing. Marco Murolo
TRATTO 4: Dott. Ing. Giancarlo D'agostino

ELAB. SIA TRATTI 1-2-3-4

Febbraio 2007	
REV. A	Luglio 2004
REV. B	Aprile 2005
REV. C*	Aprile 2007
REV. D	
file : SIA_COP	

* Integrazione dello Studio di Impatto Ambientale rev B, redatto per i lotti 1, 2 e 4 con quello del Lotto 3 (Galleria Montepergola)

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

INDICE

PREMESSA	4
1 1ª PARTE – L'INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO NEL PROGRAMMA DI ADEGUAMENTO DEL RACCORDO AUTOSTRADALE SALERNO – AVELLINO.....	5
1.1 LA ZONIZZAZIONE	6
1.2 ASSETTO DELLA RETE STRADALE DI RIFERIMENTO	8
1.3 LA DOMANDA DI TRASPORTO	9
1.3.1 Il Programma dei rilievi di traffico	11
1.3.2 Il modello matematico di aggiornamento delle matrici.....	12
1.4 I MODELLI DI SIMULAZIONE	15
1.4 I MODELLI DI SIMULAZIONE	15
1.4.1 Il modello di assegnazione.....	15
1.5 L'ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE	16
1.6 GLI SCENARI DI PREVISIONE DELLA DOMANDA	18
1.7 LA VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO	19
1.7.2 Parametri trasportistici	19
1.7.3 Indici di inquinamento atmosferico.....	29
1.8 ESPlicitAZIONE DEI POTENZIALI DI GENERAZIONE ED ATTRAZIONE DI CIASCUNA ZONA O/D IN RELAZIONE ANCHE AI DATI TERRITORIALI DI RESIDENZA/ADDETTI ED ATTIVITÀ.....	31
1.9 VALUTAZIONE DELL'ADERENZA DEI COEFFICIENTI DI INCIDENTALITÀ ADOTTATI RISPETTO AI VALORI DERIVATI DAI DATI DELLA RETE ATTUALE E DAI VALORI DI FLUSSO STIMATI	35
1.9.1 Risultati completi (andamenti orari) dei rilievi di traffico effettuati	37
2 2ª PARTE - L'INTERVENTO DI RACCORDO AUTOSTRADALE SALERNO – AVELLINO IN RAPPORTO ALLA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE E PROVINCIALE E AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI.....	37
2.1 LINEE GUIDA PER LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE.....	37
2.1.2 Sistemi territoriali locali.....	37
2.1.3 Pianificazione paesistica	37
2.1.4 La bozza del Piano Territoriale Regionale	37
2.2 PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE 2000 – 2006.....	37
2.2.5 Le strategie di intervento e gli obiettivi del programma.....	37
2.2.6 Gli Assi Strategici	37
2.2.7 L'Asse 1: risorse naturali	37
2.2.8 L'Asse 2: risorse culturali	37
2.2.9 L'Asse 3: risorse umane	37
2.2.10 L'Asse 4: sviluppo locale.....	37

2.2.11 L'Asse 5:città	37
2.2.12 L'Asse 6: reti e nodi di servizio.....	37
2.3 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	37
2.3.1 Infrastrutture ferroviarie	37
2.3.2 Infrastrutture stradali	37
2.3.3 Aeroporti	37
2.3.4 Porti.....	37
2.3.5 Centri Mercè.....	37
2.4 PIANO REGIONALE DI SMALTIMENTO DEI RIFIUTI	37
2.4.1 I Rifiuti Solidi Urbani	37
2.4.2 I Rifiuti Industriali.....	37
2.4.3 I Rifiuti Sanitari.....	37
2.4.4 Rifiuti da demolizione di autoveicoli e da smaltimento di pneumatici usurati.....	37
2.4.5 Carta e imballaggi.....	37
2.4.6 Produzione di composti	37
2.4.7 Fanghi provenienti dalla depurazione delle acque.....	37
2.4.8 Ambiti Territoriali Ottimali per lo Smaltimento.....	37
2.5 IL PATRIMONIO STORICO, ARCHITETTONICO, ARCHEOLOGICO E PAESAGGISTICO	37
2.6 QUADRO PROVINCIALE.....	37
2.6.1 La Provincia di Salerno: il Piano Provinciale di Coordinamento Territoriale.....	37
2.6.2 La Provincia di Avellino: Il Preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	37
2.6.3 La Provincia di Avellino: i P.I.T., i Patti Territoriali, i Contratti d'area.....	37
2.7 PROGETTI INTEGRATI TERRITORIALI	37
2.7.1 Gli ambiti di realizzazione dei Progetti Integrati Territoriali.....	37
2.8 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE.....	37
2.8.1 Il Piano Regolatore Generale di Salerno.....	37
2.8.2 Il Piano Regolatore Generale di Pellezzano.....	37
2.8.3 Il Piano Regolatore Generale di Baronissi.....	37
2.8.4 Il Programma di Fabbricazione di Fisciano.....	37
2.8.5 Il Piano Regolatore Generale di Montoro Inferiore.....	37
2.8.6 Il Piano Regolatore Generale di Montoro Superiore	37
2.8.7 Il Piano Regolatore Generale di Solofra	37
2.8.8 Il Piano Regolatore Generale di Serino.....	37
2.8.9 Il Piano Regolatore Generale di S. Michele di Serino.....	37
2.8.10 Il Piano Regolatore Generale di Cesinali.....	37
2.8.11 Il Piano Regolatore Generale di Atripalda.....	37
2.8.12 Il Programma di Fabbricazione di Manocalzati	37
2.8.13 Il Piano per gli Insediamenti Produttivi di Manocalzati.....	37

3	3ª PARTE – L’INTERVENTO IN RELAZIONE AL REGIME DEI VINCOLI.....	37
	3.1 VINCOLI PAESISTICO – AMBIENTALI, NATURALISTICI E STORICO - ARCHEOLOGICI.....	37
	3.2 INDICAZIONI P.A.I. (PANI PER L’ASSETTO IDROGEOLOGICO).....	37
4	4ª PARTE – L’ANALISI COSTI BENEFICI.....	37
	4.1 INQUADRAMENTO DELL’ANALISI.....	37
	4.2 COSTI DI REALIZZAZIONE E COSTI DI GESTIONE DELL’AMMODERNAMENTO DEL RACCORDO SALERNO – AVELLINO.....	37
	4.3 BENEFICI TRASPORTISTICI.....	37
	4.3.14 Variazione di Costo Generalizzato del Trasporto.....	37
	4.3.15 Variazione della Sicurezza.....	37
	4.4 BENEFICI AMBIENTALI.....	37
	4.4.16 Variazione Inquinamento Atmosferico.....	37
	4.5 ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICA.....	37
	4.5.17 Valutazione – Base.....	37
	4.5.18 Analisi di Sensitività.....	37
	4.5.19 Considerazioni conclusive.....	37
	ALLEGATO A: PROSPETTI ILLUSTRATIVI DELL’ANALISI COSTI-BENEFICI.....	37
5	5ª PARTE – CONCLUSIONI.....	37
	5.1 L’INTERVENTO IN RELAZIONE AI PARAMETRI TRASPORTISTICI.....	37
	5.2 L’INTERVENTO IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE.....	37
	5.3 L’INTERVENTO IN RELAZIONE AL REGIME VINCOLISTICO.....	37
	5.4 L’INTERVENTO IN RELAZIONE ALL’ANALISI COSTI-BENEFICI.....	37

ALLEGATO 1 – Studio di traffico: Andamenti orari per tipologia di veicolo in tutte le sezioni di rilevamento

PREMESSA

Il raccordo autostradale interessato dal presente progetto ricade interamente nella Regione Campania e si sviluppa nei territori della provincia di Salerno e Avellino.

In quest'ambito, il progetto afferisce ai territori comunali di Salerno, Pellezzano, Baronissi, Fisciano, Montoro Superiore, Montoro Inferiore, Solofra, Serino, San Michele di Serino, Cesinali, Atripalda e Manocalzati.

Il presente studio intende fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione sia territoriali che settoriali, verificandone la coerenza; il progetto è stato pertanto analizzato nel suo complesso con riferimento alla sue implicazioni con la programmazione generale e di settore, alle differenti scale territoriali (nazionale, regionale, provinciale e comunale) e con la pianificazione territoriale ed urbanistica.

Sono state inoltre verificate le indicazioni e le limitazioni relative all'uso del territorio dettate dalla normativa e dalla pianificazione ambientale a livello nazionale e locale.

Lo studio sulla coerenza/conformità delle programmazioni e pianificazioni territoriali/urbanistiche e di settore e l'opera è stato condotto nel seguente modo:

- ricostruzione del quadro programmatico e pianificatorio in essere e, per quanto noto, anche in itinere;
- verifica della rispondenza tra tale quadro ed il progetto di opera.

Lo studio del quadro programmatico e pianificatorio è stato mirato anche a recepire conoscenze ed informazioni utili al progetto (caratteristiche dell'ambiente, vincoli ambientali, etc.).

Gli atti pianificatori presi in considerazione per la compilazione del quadro di riferimento programmatico possono essere così classificati:

- **ATTI DI PIANIFICAZIONE NAZIONALE E REGIONALE:**

LINEE GUIDA PER LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE

- perimetrazione piani territoriali paesistici
- aree tutelate
- parchi di interesse regionale e nazionale
- siti di importanza comunitaria

PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE 2000 – 2006

- definizione ambiti di sviluppo
- progetti integrati territoriali

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

PIANO REGIONALE DI SMALTIMENTO DEI RIFIUTI

SISTEMA VINCOLISTICO

- **ATTI DI PIANIFICAZIONE PROVINCIALE:**

PIANO PROVINCIALE DI COORDINAMENTO TERRITORIALE

PROGETTI INTEGRATI TERRITORIALI

PATTI TERRITORIALI

ACCORDI DI PROGRAMMA

- **ATTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE:**

- PIANI REGOLATORI GENERALI
- PIANI DI SETTORE

**1 1ª PARTE – L'INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO NEL PROGRAMMA DI ADEGUAMENTO DEL RACCORDO AUTOSTRADALE SALERNO –
AVELLINO**

1.1 LA ZONIZZAZIONE

L'importanza della direttrice in esame, collegamento strategico tra la A16, la A30 e la A3 per gli spostamenti a lunga e media percorrenza e direttrice principale per gli spostamenti locali tra le aree del Napoletano, Salernitano ed Avellinese, ha portato a costruire una zonizzazione dell'area di studio su due livelli distinti. La zonizzazione interna è di tipo Comunale, sono stati considerati interni 184 Comuni. La zona appartenente all'area di studio è stata considerata volutamente ampia, per permettere di valutare l'impatto dell'intervento stradale sia sull'itinerario prescelto, sia sulla viabilità complessiva dell'area intesa come un singolo sistema di trasporto.

Vista la forte densità insediativa dell'area e la contiguità tra i centri urbani che la caratterizza, i Comuni sono stati raggruppati in 33 zone distinte. Il principio di aggregazione dei Comuni in un'unica zona è basato sull'accessibilità alla rete di trasporto stradale. Sono quindi stati considerati appartenenti ad una unica zona i Comuni che, per collegarsi alla rete stradale principale, utilizzano lo stesso punto di accesso.

Gli scambi con l'esterno, ovvero la domanda a lunga percorrenza, sono stati simulati costruendo una zonizzazione di tipo provinciale, che consente di integrare la domanda di scambio interna all'area con la domanda di scambio tra l'area di studio ed il resto dell'Italia.

La figura 1.1 mostra l'area di studio considerata e la relativa zonizzazione locale, mentre la tabella successiva evidenzia come i Comuni dell'area sono stati raggruppati in zone.

Come si nota sia dalla figura che dalla tabella, per meglio valutare i flussi sul raccordo Avellino – Salerno, la zonizzazione in prossimità della direttrice in esame è molto dettagliata (uno – due Comuni per zona).



Fig. 1.1 La zonizzazione dell'area di studio

Tab. 1.1 I Comuni dell'area di studio

COMUNI	ZONA
ARIENZO - AIROLA - ARPAIA - BONEA - BUCCIANO - CAUTANO - FORCHIA - FRASSO TELESINO - MOIANO - MONTESARCHIO - PAOLISI - SANT'AGATA DE' GOTI - TOCCO CAUDIO - VITULANO - ROTONDI	0CX001
BENEVENTO - APOLLOSA - CAMPOLI DEL MONTE TABURNO - CASTELPOTO - FOGLIANISE - SAN LEUCIO DEL SANNIO - SAN NICOLA MANFREDI - SANT'ANGELO A CUPOLO	0CX002
NOLA - CAMPOSANO - CASAMARCIANO - CICCIANO - CIMITILE - COMIZIANO - LIVERI - PALMA CAMPANIA - ROCCARAINOLA - SAN GENNARO VESUVIANO - SAN PAOLO BEL SITO - SAVIANO - TUFINO - VISCIANO - AVELLA - MARZANO DI NOLA	0CX003
BATTIPAGLIA - EBOLI - PONTECAGNANO FAIANO - BELLIZZI	0CX004
SALERNO - CAVA DE' TIRRENI - CETARA - MAIORI - PELLEZZANO - SAN MANGO PIEMONTE - VIETRI SUL MARE	0CX005
AMALFI - POSITANO - AGEROLA - BOSCOREALE - CASOLA DI NAPOLI - GRAGNANO - LETTERE - PIMONTE - POMPEI - SANT'ANTONIO ABATE - SANTA MARIA LA CARITA' - ANGRI - CONCA DEI MARINI - CORBARA - FURORE - MINORI - PRAIANO - RAVELLO - SANT'EGIDIO DEL MONTE ALBINO - SCAFATI - SCALA - TRAMONTI	0CX006
CARBONARA DI NOLA - POGGIOMARINO - SAN GIUSEPPE VESUVIANO - STRIANO - DOMICELLA - LAURO - MONTEFORTE IRPINO - MOSCHIANO - PAGO DEL VALLO DI LAURO - QUINDICI - TAURANO - SARNO	0CX007
FORINO - BRACIGLIANO - SIANO	0CX008
NOCERA INFERIORE - NOCERA SUPERIORE - CASTEL SAN GIORGIO - PAGANI - ROCCAPIOEMONTE - SAN MARZANO SUL SARNO - SAN VALENTINO TORIO	0CX009
MONTECORVINO PUGLIANO - MONTECORVINO ROVELLA - OLEVANO SUL TUSCIANO	0CX010
BONITO - FONTANAROSA - FRIGENTO - GESUALDO - GROTTAMINARDA - LUOGOSANO - MIRABELLA ECLANO - MONTEMILETTO - SANT'ANGELO ALL'ESCA - TAURASI - TORRE LE NOCELLE - VENTICANO	0CX011
CASTELFRANCI - CASTELVETERE SUL CALORE - MONTEMARANO - PATERNOPOLI - SAN MANGO SUL CALORE - TORELLA DEI LOMBARDI - VILLAMAINA	0CX012
CASSANO IRPINO - MONTELLA - NUSCO - VOLTURARA IRPINA	0CX013
BAGNOLI IRPINO - ACERNO	0CX014
CANDIDA - CHIUSANO DI SAN DOMENICO - LAPIO - MANOCALZATI - MONTEFALCIONE - PAROLISE - SALZA IRPINA - SAN POTITO ULTRA - SORBO SERPICO	0CX015
GIFFONI SEI CASALI - GIFFONI VALLE PIANA	0CX016
CASTIGLIONE DEL GENOVESI - SAN CIPRIANO PICENTINO	0CX017
CALVANICO - FISCIANO	0CX018

PANNARANO - CERVINARA - SAN MARTINO VALLE CAUDINA	0CX019
ARPAISE - CEPPALONI - PIETRASTORNINA - ROCCABASCERANA	0CX020
ALTAVILLA IRPINA - CHIANCHE - PETRURO IRPINO - TORRIONI - TUFO	0CX021
CAPRIGLIA IRPINA - GROTTOLELLA - MONTEFREDANE - OSPEDALETTO D'ALPINOLO - SANT'ANGELO A SCALA - SUMMONTE	0CX022
SAN MARTINO SANNITA - SAN NAZZARO - MONTEFUSCO - PIETRADEFUSI - PRATA DI PRINCIPATO ULTRA - PRATOLA SERRA - SANTA PAOLINA	0CX023
CALVI - SAN GIORGIO DEL SANNIO	0CX024
BAIANO - MERCOGLIANO - MUGNANO DEL CARDINALE - QUADRELLE - SIRIGNANO - SPERONE	0CX025
AVELLINO - ATRIPALDA	0CX026
SOLOFRA	0CX027
CONTRADA - AIELLO DEL SABATO	0CX028
MONTORO INFERIORE	0CX029
MERCATO SAN SEVERINO	0CX030
BARONISSI	0CX031
SERINO - CESINALI - SAN MICHELE DI SERINO - SANTA LUCIA DI SERINO - SANTO STEFANO DEL SOLE	0CX032
MONTORO SUPERIORE	0CX033

1.2 ASSETTO DELLA RETE STRADALE DI RIFERIMENTO

Il grafo stradale è costruito inserendo tutte le strade di interesse nazionale, regionale e locale all'area di studio, per consentire un'analisi accurata degli spostamenti locali tra i Comuni appartenenti alle zone dell'area. La rete stradale è collegata alla zonizzazione attraverso una serie di vertici, detti "centroidi", rappresentativi dell'intera zona a cui sono associati. Da ognuno di questi centroidi si ritiene che sia originata od attratta la domanda passeggeri o merci appartenente alla zona.

Complessivamente la viabilità stradale dell'area è simulata da 316 archi stradali monodirezionali e 103 nodi di intersezione, per complessivi 1.136 Km di strade. Di questi, circa 300 Km si riferiscono alla rete autostradale (sistema di collegamento A3 – A30 – A16).

In tutto il grafo i nodi sono stati posizionati principalmente sulle intersezioni stradali ed in ogni altro punto nel quale è possibile la scelta tra i diversi itinerari nell'ambito della rete di trasporto. Nei nodi non è considerata attrazione o generazione della domanda, essendo punti di scambio tra i diversi archi del grafo. I nodi sono utilizzati anche per tenere conto delle variazioni di caratteristiche di un percorso, spezzando un arco in più archi con le stesse caratteristiche.

Le caratteristiche principali degli archi stradali sono:

- Tipo di strada (urbana, provinciale, statale, autostrada)
- Lunghezza (Km)
- Velocità di base veicoli leggeri e pesanti (Km/h)
- N° corsie
- Capacità (veicoli/ora)
- Larghezza utile dell'arco
- Pendenza
- Tortuosità
- Tariffa
- Costo
- Curva di deflusso

Sulla base di queste caratteristiche sono calcolati i tempi e i costi di utilizzo dei diversi archi.

Nella figura 1.2 è evidenziata la rete di trasporto stradale nella situazione attuale.



Fig. 1.2 La rete di trasporto stradale nell'area di studio

In rosso è evidenziata la viabilità autostradale, in blu tutta la viabilità statale e provinciale dell'area, in nero il raccordo autostradale Avellino – Salerno in analisi.

1.3 LA DOMANDA DI TRASPORTO

Le matrici O/D merci e passeggeri che costituiscono la base per la stima della domanda attuale dei flussi di traffico sono ottenute da due fonti differenti. Da una parte i dati relativi agli spostamenti delle merci ed i passeggeri che compiono distanze medio-lunghe e che hanno origine o destinazione al di fuori dell'area di studio (domanda a media-lunga percorrenza).

Il secondo tipo di domanda è quella definita "locale", ovvero gli scambi che avvengono tra i Comuni interni all'area di studio e tra questi ultimi ed i Comuni limitrofi all'area. Questa domanda, che si riferisce alla zonizzazione locale di tipo "Comunale" descritta nel paragrafo precedente, è ottenuta a partire dalla basedati Istat del "Censimento '91" aggiornata al 2001, in cui sono elencati gli spostamenti tra Comuni suddivisi per "mezzo" di spostamento (auto, treno, moto, bus, a piedi) e per "motivo" di spostamento (lavoro, studio).

Questi dati di mobilità sono calibrati con i dati sulla popolazione e sugli addetti dell'area ottenuti dal censimento del 2001.

A partire da questi dati, e con le informazioni relative alla popolazione totale, a quella attiva ed agli addetti all'industria, agricoltura e commercio per Comune, sono ottenuti gli spostamenti per "altro motivo di spostamento", che sono una quota rilevante degli spostamenti complessivi nell'area. La tabella seguente mostra gli spostamenti per mezzo e motivo (passeggeri giorno) che interessano i Comuni appartenenti all'area. Sono considerati solo gli spostamenti extra-urbani.

Le figure successive mostrano le ripartizioni percentuali tra "mezzi" di spostamento per ogni "motivo" di spostamento.

Tab. 1.2 - Spostamenti monodirezionali (passeggeri giorno) da fonte censimento.

Mezzo	Motivo			Totale
	Lavoro	Studio	Altro Motivo	
a piedi	9 453	13 517	24 938	47 908
auto	119 134	19 078	207 306	345 518
bus	19 411	50 092	67 055	136 558
moto	1 953	1 052	3 910	6 915
treno	11 975	21 215	35 517	68 707
Totale	161 926	104 954	338 726	605 606

L'analisi della domanda evidenzia come il 44% degli spostamenti complessivi dell'area sia di tipo sistematico (Lavoro o Studio), ed il 57% degli spostamenti avvenga a mezzo "auto privata".

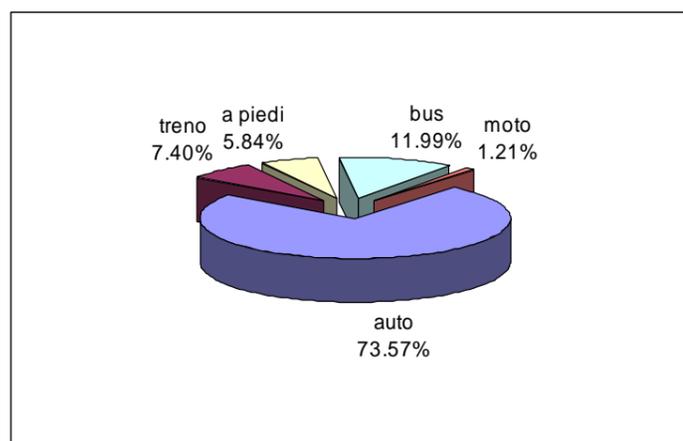


Fig. 1.3 Ripartizione degli spostamenti per “Lavoro”

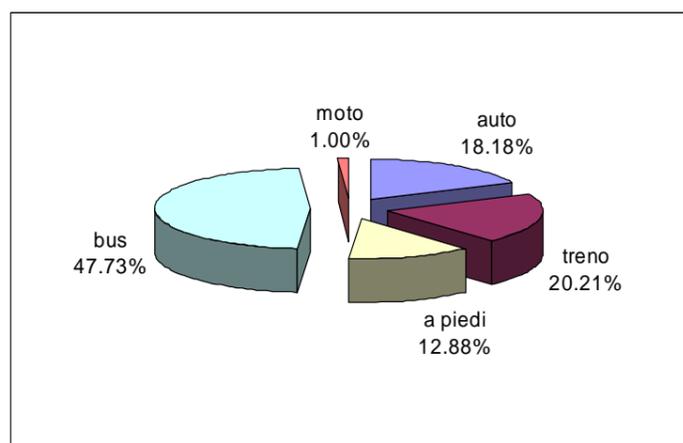


Fig. 1.4 Ripartizione degli spostamenti per “Studio”

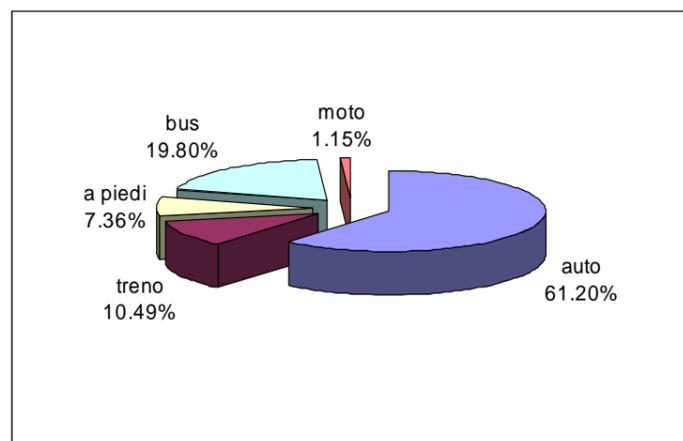


Fig. 1.5 Ripartizione degli spostamenti per “Altro motivo”

Le matrici finali degli spostamenti nella situazione attuale, in veicoli giorno, sono state ottenute dalla combinazione delle due basedati precedentemente descritte.

Per la matrice di domanda passeggeri locale (veicoli equivalenti giorno) sono state fatte le seguenti assunzioni (non sono stati considerati gli spostamenti a mezzo “treno” e “a piedi”):

Coefficienti di equivalenza passeggero/veicolo:

1 per le moto;

42 per i bus;

1.52 per le auto

Coefficiente di equivalenza veicolo/veicolo equivalente:

1 per le auto;

0.33 per le moto;

2.5 per i bus.

La matrice degli spostamenti “locali” delle merci è stata ottenuta utilizzando il 20% degli spostamenti passeggeri su strada della matrice ISTAT.

Le due matrici degli spostamenti dei veicoli passeggeri e merci locali ottenuta con la metodologia precedentemente descritta è stata simmetrizzata per considerare gli spostamenti di “rientro”, caratteristici della domanda locale, che non sono segnalati nei dati del Censimento.

Per ottenere le matrici finali della domanda di spostamento giornaliera interessata all’intervento stradale oggetto dello studio, queste matrici sono state calibrate, mediante modelli matematici descritti in seguito, attraverso i rilievi di traffico eseguiti in tutte le tratte funzionali il cui è suddiviso il raccordo Avellino – Salerno ed in tutti gli svincoli di connessione tra questo ed il resto della viabilità stradale dell’area.

1.3.1 Il Programma dei rilievi di traffico

La natura del progetto – si tratta di un potenziamento in sede – e la numerosità degli svincoli e delle intersezioni lungo il tracciato della direttrice Avellino – Salerno ha determinato la scelta di effettuare un programma di rilievi basato esclusivamente su conteggi di flusso veicolare.

I conteggi sono stati effettuati nell’arco di 24 ore di un giorno feriale medio:

- su sezioni della direttrice compresa tra due svincoli successivi;
- sulle rampe - di entrate e uscita – di ogni svincolo.

In questo modo è stato possibile ottenere la rilevazione completa dei flussi veicolari giornalieri (tab. 1.3):

- su ogni sezione compresa tra due svincoli;
- su ogni rampa monodirezionale di ogni svincolo.

Il flusso è rilevato distinguendo veicoli leggeri e veicoli pesanti; i dati sono inoltre destagionalizzati mediante il numero indice mensile ottenuto da una base – dati fornita dalla Società Concessionaria delle Autostrade che si interfacciano con la direttrice (tab. 1.3).

Tabella 1.3

TAB. 3.2 Situazione attuale - Anno 2002

Flussi destagionalizzati		Leggeri		Pesanti	
		Tot. Giornaliero		Max orario	
SALERNO					
27.210	4.015	26.623	4.034		
2.123	333	2.222	268		
2.622	61	2.642	75		
262	10	311	11		
Baronissi					
24.388	3.954	23.982	3.959		
1.867	323	1.911	257		
3.256	117	2.689	75		
387	15	246	11		
27.644	4.071	26.671	4.034		
2.248	339	2.156	268		
5.865	207	5.681	280		
468	24	533	27		
Lancusi					
21.779	3.863	20.990	3.754		
1.780	315	1.624	241		
4.475	395	4.758	364		
386	67	417	42		
26.254	4.258	25.747	4.117		
2.166	381	2.041	283		
12.667	2.900	10.014	2.602		
1.068	246	894	222		
A30 - racc. Sa-Av					
13.587	1.358	15.733	1.515		
1.078	136	1.147	61		
5.679	595	5.885	738		
755	58	631	82		
19.266	1.953	21.618	2.253		
1.832	194	1.777	143		
9.603	803	11.213	1.254		
966	117	1.143	107		
Fisciano					
9.663	1.149	10.405	999		
867	77	634	36		
2.781	149	3.251	260		
250	23	365	82		
12.444	1.298	13.656	1.259		
1.117	100	999	118		
2.567	103	2.756	197		
224	12	226	35		
Montoro Inferiore					
9.877	1.196	10.900	1.062		
893	88	772	83		
3.493	69	3.070	143		
427	12	374	30		
13.370	1.265	13.970	1.205		
1.320	100	1.147	113		
1.656	21	1.734	25		
178	4	246	5		
Montoro Superiore					
11.714	1.243	12.235	1.180		
1.142	97	901	108		
1.303	26	1.179	67		
130	7	97	11		
13.017	1.270	13.414	1.247		
1.272	104	998	119		
3.444	91	3.416	79		
335	12	433	8		
Solofra					
9.573	1.179	9.998	1.168		
937	92	565	111		
4.703	132	4.928	110		
639	12	551	14		
14.276	1.311	14.926	1.278		
1.576	104	1.116	125		
3.365	114	3.301	139		
374	13	285	18		
Serino					
10.911	1.197	11.625	1.138		
1.202	91	831	107		
2.969	92	2.706	61		
310	13	249	12		
13.880	1.289	14.331	1.199		
1.512	104	1.080	119		
AVELLINO					

1.3.2 Il modello matematico di aggiornamento delle matrici

La stima della matrice O/D è fatta utilizzando un modello che consente di aggiornare una matrice origine-destinazione già disponibile partendo dalle misure dei flussi di traffico.

L'aggiornamento si rende necessario quando la matrice data non è più rappresentativa della domanda attuale ma necessita di un adeguamento alle nuove condizioni dell'area.

Il metodo, utilizzando una matrice nota a priori, procede come segue (vedi Figura 1.6):

assegna la matrice nota a priori alla rete stradale;

- calcola, per ogni coppia Origine-Destinazione, la probabilità di uso degli archi su cui sono stati misurati i flussi;
- stima la matrice OD minimizzando: da una parte, lo scarto tra i flussi calcolati e i flussi misurati; dall'altra, lo scarto tra la matrice OD da stimare e quella di partenza.

Il modello di stima OD adottato si basa sul metodo dei Minimi Quadrati Generalizzati, e consente di tener conto della importanza relativa data alle due tipologie di informazioni utilizzate per la stima.

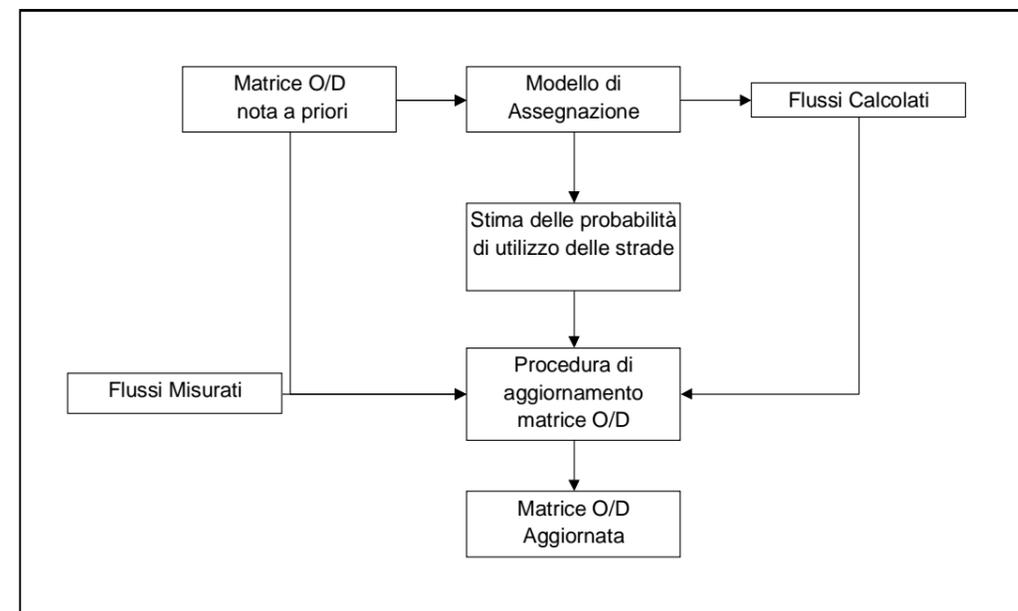
I dati necessari a T.OD sono:

- conteggi di traffico misurati su alcuni archi della rete,
- una matrice nota a priori,
- la matrice di assegnazione, ossia la matrice della probabilità che si utilizzi un arco per andare da una origine a una destinazione.

Il risultato di questo procedimento è l'individuazione della matrice origine-destinazione degli spostamenti su autovettura nella intera giornata di un giorno medio feriale.

Analogha procedura è stata messa a punto per la stima della domanda di trasporto merci nell'area.

Fig. 1.6 Metodologia per l'aggiornamento della matrice OD passeggeri e merci



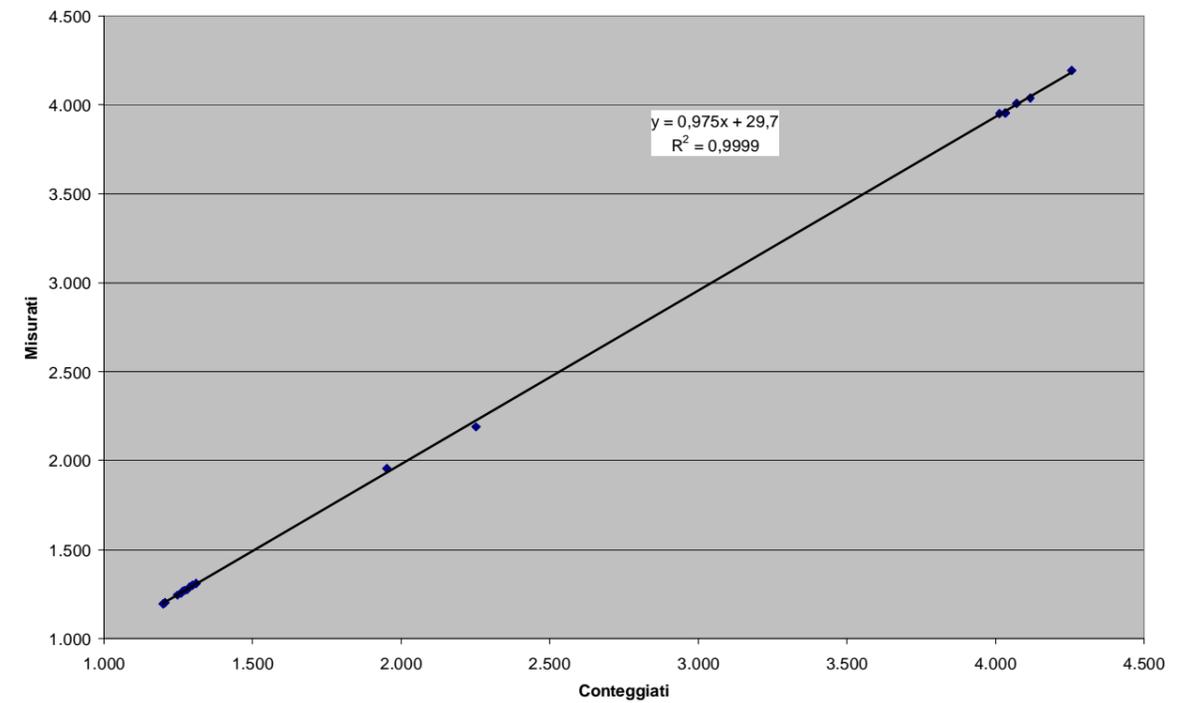
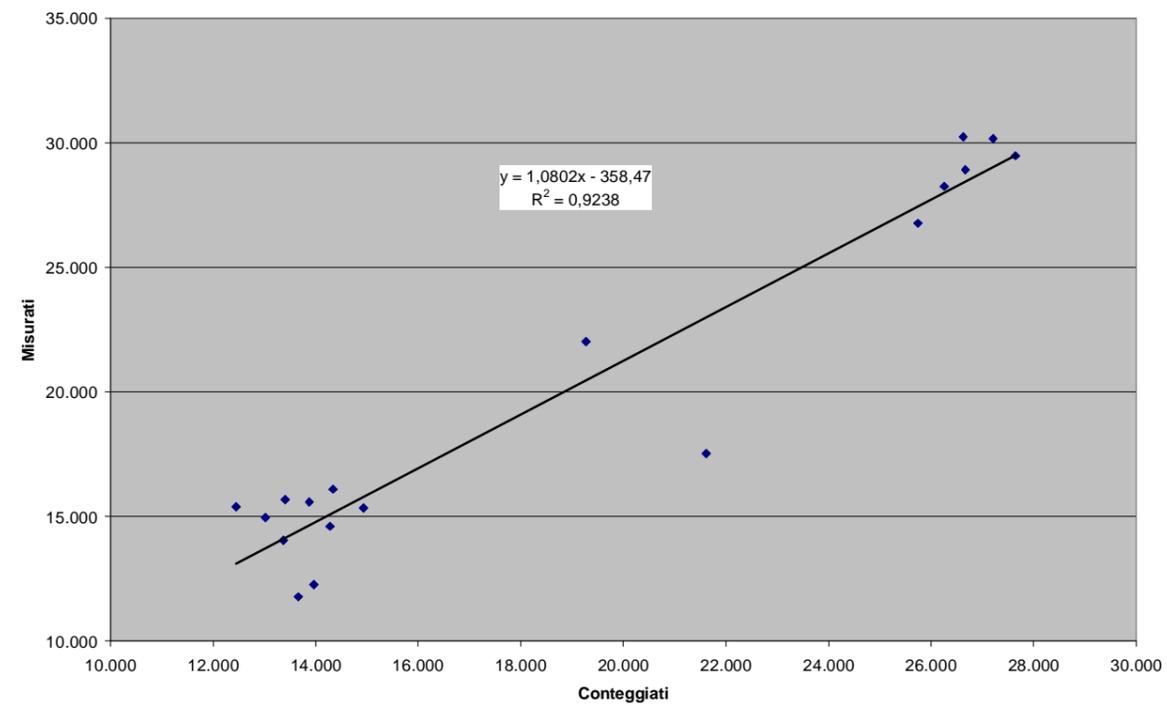
La tabella seguente mostra il confronto tra i flussi conteggiati durante le indagini (vedi cap. 3.1) ed i flussi misurati sulle sezioni di conteggio derivanti dalle matrici calibrate.

Le figure seguenti mostrano i risultati della calibrazione della domanda passeggeri e merci.

Tab. 1.4 - Il confronto tra flussi conteggiati e misurati nelle sezioni di indagine

Sezione	Leggeri conteggiati	Pesanti conteggiati	Leggeri misurati	Pesanti misurati
Salerno Nord - Baronissi	27.210	4.015	30.165	3.950
Baronissi - Salerno Nord	26.623	4.034	30.226	3.956
Baronissi - Lancusi	27.644	4.071	29.478	4.006
Lancusi - Baronissi	26.671	4.034	28.907	3.956
Lancusi - Svincolo A30	26.254	4.258	28.254	4.193
Svincolo A30 - Lancusi	25.747	4.117	26.764	4.038
Svincolo A30 - Fisciano	19.266	1.953	22.005	1.955
Fisciano - Svincolo A30	21.618	2.253	17.522	2.191
Fisciano - Montoro Inferiore	12.444	1.298	15.379	1.300

Montoro Inferiore - Fisciano	13.656	1.259	11.766	1.256
Montoro Inferiore - Montoro Superiore	13.370	1.265	14.037	1.266
Montoro Superiore - Montoro Inferiore	13.970	1.205	12.264	1.202
Montoro Superiore - Solofra	13.017	1.270	14.950	1.271
Solofra - Montoro Sup.	13.414	1.247	15.673	1.243
Solofra - Serino	14.276	1.311	14.596	1.312
Serino - Solofra	14.926	1.278	15.331	1.274
Serino - Avellino	13.880	1.289	15.577	1.290
Avellino - Serino	14.331	1.199	16.093	1.197



Le matrici degli spostamenti passeggeri e merci (in veicoli giorno) ottenute dalla calibrazione sono così composte:

- Passeggeri:
 - 219.540 veicoli passeggeri locali;
 - 197.716 veicoli passeggeri di media-lunga percorrenza.

- Merci:
 - 30.465 veicoli merci locali;
 - 44.290 veicoli merci di media-lunga percorrenza.

1.4 I MODELLI DI SIMULAZIONE

1.4.1 Il modello di assegnazione

Una volta determinate le matrici Origine–Destinazione della domanda, è effettuata l'assegnazione dei veicoli corrispondenti al grafo stradale, ottenendo le informazioni sui flussi di traffico in rete.

La procedura che effettua l'assegnazione alla rete stradale della domanda merci e passeggeri determina i valori delle seguenti variabili:

- gli attributi del modo trasporto sulla base delle caratteristiche tecniche e funzionali della rete stradale nei periodi di riferimento (giorno feriale medio);
- i flussi di traffico (numero dei veicoli) prodotti sulla rete stradale dalla suddetta domanda;
- i livelli di servizio della rete espressi dalle caratteristiche prestazionali degli archi (tempi, velocità, costi, criticità = rapporto flussi/capacità).

L'assegnazione ha i seguenti riferimenti modali, spaziali e temporali:

- la domanda su mezzo privato (veicoli);
- le relazioni locali e di media e lunga distanza sulla rete stradale di riferimento;
- il giorno feriale medio.

Il caricamento della rete viene simulato come attribuzione di quote omogenee di domanda agli archi del grafo stradale, in base ai percorsi utilizzati per recarsi dalle origini alle destinazioni degli spostamenti.

La simulazione della scelta dei percorsi consiste, secondo i criteri della teoria dell'utilità casuale, nella minimizzazione del costo percepito dal viaggiatore nell'effettuare lo spostamento a fronte dei limiti relativi sia alla sua percezione dello stato della rete stradale che alla conoscenza e discretizzazione del suo comportamento.

L'assegnazione di ogni quota di domanda è riconducibile ad un caricamento stocastico della rete fra le possibili scelte dell'autista ed i flussi di traffico generati nel corso della medesima assegnazione.

Il tipo di assegnazione è ad equilibrio stocastico dell'utenza (SUE), in modo da tenere conto dei vincoli di capacità degli archi appartenenti alla rete.

Le scelte di itinerario sono di conseguenza funzione dei costi e dei tempi percepiti espressi come variabili dipendenti del precarico esistente.

Il modulo prevede l'utilizzo dei seguenti archivi dati:

- dati sulle caratteristiche della rete stradale per la determinazione dei costi operativi dei veicoli, dei pedaggi autostradali e delle curve di deflusso;
- matrici O/D su mezzo privato;
- parametri per la determinazione delle seguenti variabili:
 - numero di veicoli,
 - attributi degli archi (tempi e costi),
 - costi generalizzati dei percorsi,
 - varianza della percezione del costo generalizzato.

I passi seguiti nella procedura di assegnazione sono i seguenti:

- calcolo dei costi generalizzati per ciascun arco (usando un criterio medio di determinazione dei costi generalizzati);
- generazione della componente stocastica del costo generalizzato (probit);
- per ciascuna origine O, generazione dell'albero dei percorsi verso tutte le destinazioni, utilizzando i costi generalizzati sopra calcolati;
- assegnazione della domanda O/D;
- calcolo dei flussi;
- iterazione delle precedenti procedure fino al raggiungimento dell'equilibrio, per tenere conto dei vincoli di capacità sugli archi.

1.5 L'ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

La tabella seguente sintetizza i risultati dell'assegnazione della domanda merci e passeggeri al grafo stradale dell'offerta. È stata considerata solo la domanda che interessa l'area di studio, ovvero gli spostamenti con origine o destinazione, od entrambe, in uno dei Comuni interni all'area, e la domanda di attraversamento dell'area stessa. Sono inoltre stati considerati solamente i flussi di traffico che si attestano sugli archi stradali interni all'area. I risultati si riferiscono ad un giorno feriale medio.

Tab. 1.5 I risultati dell'assegnazione nell'area di studio.

	Veicoli*Km	Veicoli*h	Velocità media (Km/h)
Domanda merci	1 872 375	26 348	71
Domanda passeggeri	12 370 416	155 675	79

Più interessante è l'analisi sulla direttrice di progetto. Nelle tabelle 1.6 e 1.7 sono evidenziati i risultati, in veicoli*Km e veicoli*h, sull'intero raccordo tra Avellino e Salerno.

Tab. 1.6 I risultati dell'assegnazione nel raccordo Avellino - Salerno.
Traffico giornaliero medio

	Veicoli*Km	Veicoli*h	Velocità media (Km/h)
Domanda merci	107 948	1 557	69
Domanda passeggeri	942 831	10 596	89

Tab. 1.7 I risultati dell'assegnazione nel raccordo Avellino - Salerno.
Traffico nell'ora di punta

	Veicoli*Km	Veicoli*h	Velocità media (Km/h)
Domanda merci	8.750	242	36
Domanda passeggeri	80.370	1.848	43

I risultati evidenziano come:

- il 5,8% dei flussi giornalieri merci dell'area si attestano sul raccordo in studio;
- il 7,6% dei flussi giornalieri passeggeri dell'area si attestano sul raccordo in studio.

I risultati nell'ora di punta, dove si concentrano l'8,1% della domanda merci e l'8,5% della domanda passeggeri delle 24 ore, mostrano come il Raccordo non sia in grado di servire adeguatamente la domanda interessata. La figura seguente mostra le criticità rilevate sul Raccordo nella situazione attuale.

Fig. 1.9 La criticità nella situazione attuale (ora di punta)



L'analisi delle criticità evidenzia nell'ora di punta una forte saturazione del Raccordo nel collegamento tra lo svincolo con la A30 e lo svincolo con la A3 nei pressi di Salerno.

Questa situazione di saturazione è evidenziata dalle velocità medie stimate nell'ora di punta di tabella 1.7.

Per l'analisi delle criticità sono state fatte le seguenti assunzioni:

- Criticità = flusso veicoli equivalenti/capacità stradale
- Veicolo equivalente = veicolo leggero (passeggeri) + 2.5 * veicolo pesante (merci)

1.6 GLI SCENARI DI PREVISIONE DELLA DOMANDA

Per poter analizzare l'andamento del traffico in un futuro prossimo, e valutare l'impatto dell'intervento in studio sulla mobilità dell'area, è ipotizzato uno scenario di crescita della domanda sia passeggeri che merci.

Si è poi ritenuto esauriente analizzare l'effetto sulla domanda di questo scenario di crescita in tre diversi orizzonti temporali: il 2011, il 2018 ed il 2025. In particolare l'anno di entrata in esercizio è fissato nel 2011, in quanto si ritiene che nel periodo 2002 - 2011 lo sviluppo del traffico stimato sia tale da determinare un peggioramento dei livelli di servizio nell'area in esame, in modo particolare la tratta di raccordo tra la A30 e la A3 già critica allo stato attuale, rendendo necessari interventi di miglioramento della direttrice.

La tabella seguente mostra i tassi di crescita utilizzati per la domanda merci e passeggeri.

Tab. 1.8 - I tassi di crescita della domanda.

	Passeggeri Locale	Merci Locale	Passeggeri lunga percorrenza	Merci lunga percorrenza
2002 – 2003	0%	0%	0%	0%
2003 – 2011	1,2%	1,4%	1,6%	2%
2011 – 2018	2%	2,8%	2,6%	3,4%
2018 - 2025	2%	2,8%	2,6%	3,4%

La composizione della domanda passeggeri e merci ai vari orizzonti temporali che si determina in base ai tassi annui di crescita adottati è sintetizzata nella tabella 1.9.

Tab. 1.9 La domanda merci e passeggeri nei tre scenari temporali

	Passeggeri Locale	Merci Locale	Passeggeri lunga percorrenza	Merci lunga percorrenza
2011	243.677	34.453	223.825	51.588
2018	279.908	41.801	267.880	65.192
2025	321.526	50.715	320.605	82.383

I tassi di crescita adottati determinano un incremento della domanda, nei 20 anni, del 47% per i passeggeri e del 68% per le merci.

1.7 LA VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO

1.7.2 Parametri trasportistici

La valutazione dell'intervento di adeguamento del Raccordo stradale Avellino – Salerno è effettuata confrontando, ai vari orizzonti temporali previsti, i principali indicatori trasportistici (veicoli*Km, Veicoli*h, velocità media) nei due scenari senza e con intervento.

L'analisi è eseguita sia a livello di rete di trasporto complessiva dell'area, per la valutazione dei benefici introdotti dall'intervento sul traffico giornaliero medio, sia focalizzando l'attenzione sul solo Raccordo Avellino – Salerno.

Per quanto riguarda il traffico nell'ora di punta, l'analisi è stata incentrata sul solo Raccordo, verificando l'effetto dell'intervento di potenziamento della direttrice sulle criticità.

La tabella seguente mostra i risultati delle assegnazioni nell'area di studio nei vari orizzonti temporali considerati.

Tab. 1.10 I risultati dell'assegnazione nell'area di studio. Traffico giornaliero medio

Anno	Domanda	Offerta attuale			Offerta con intervento		
		Veicoli*Km	Veicoli*h	Velocità media (Km/h)	Veicoli*Km	Veicoli*h	Velocità media (Km/h)
2011	Merci	2.153.093	30.357	71	2.161.143	29.935	72
	Passeggeri	13.840.960	174.406	79	13.887.129	170.294	82
2018	Merci	2.666.675	38.044	70	2.676.645	37.385	72
	Passeggeri	16.169.346	205.295	79	16.223.282	199.825	81
2025	Merci	3.318.528	49.453	67	3.330.936	48.035	69
	Passeggeri	19.015.151	248.004	77	19.078.579	238.784	80

I risultati evidenziano che la presenza dell'intervento assicura nel corso degli anni un livello di servizio costante per la domanda, non evidenziandosi, in termini di macro-area, variazioni significative delle

velocità medie di percorrenza giornaliera.

Le figure seguenti (1.10 e 1.11) mostrano, a titolo di esempio, le assegnazioni passeggeri e merci nell'area di studio all'anno 2011 in presenza dell'intervento.

Fig. 1.10 Assegnazione passeggeri – Anno 2011 – Scenario con intervento



Fig. 1.11 Assegnazione merci – Anno 2011 – Scenario con intervento



La tabella 1.11 evidenzia i risultati dell'assegnazione sul solo Raccordo Avellino – Salerno.

Tab. 1.11 I risultati dell'assegnazione sul Raccordo. Traffico giornaliero medio

Anno	Domanda	Offerta attuale			Offerta con intervento		
		Veicoli*Km	Veicoli*h	Veicoli teorici bidirezionali	Veicoli*Km	Veicoli*h	Veicoli teorici bidirezionali
2011	Merci	124.132	1.802	4.124	130.656	1.452	4.341
	Passeggeri	1.054.911	11.944	35.047	1.109.151	8.533	36.849
2018	Merci	153.742	2.313	5.108	161.822	1.799	5.376
	Passeggeri	1.232.373	14.557	40.942	1.295.738	9.968	43.047
2025	Merci	191.322	3.228	6.356	201.378	2.239	6.691
	Passeggeri	1.449.270	19.639	48.148	1.523.788	11.728	50.624

L'intervento di potenziamento evidenzia la capacità della direttrice di collegamento Avellino – Salerno di acquisire traffico dalla viabilità limitrofa, incrementando i propri flussi del 5% sia per i veicoli passeggeri che per quelli merci rispetto allo scenario senza intervento, pur mantenendo invariato il livello di servizio del Raccordo.

I veicoli teorici medi giornalieri evidenziano la necessità di adeguare a standard autostradali il Raccordo che, in assenza di intervento dovrebbe servire al 2025 un flusso medio bidirezionale giornaliero di circa 64.000 veicoli equivalenti.

L'effetto dell'intervento si evidenzia, oltre che nel miglioramento delle criticità che vedremo in seguito, anche dal miglioramento dei tempi di percorrenza del Raccordo. Infatti nel 2011, a fronte di un incremento del 5,1% dei veicoli*Km che percorrono la tratta si ha una riduzione del 26% dei veicoli*h (rispettivamente +5,1% e -29% al 2018 e +5,2% e -37,5% al 2025).

Il progressivo aumento dei risparmi di tempo, a fronte di un incremento costante dei flussi che transitano il raccordo, è spiegabile, come evidenziato nelle figure 1.12, 1.13 e 1.14, con un incremento sempre maggiore della criticità dell'intero collegamento Avellino – Salerno nello scenario senza intervento, che porta al 2025 l'intero Raccordo quasi completamente in saturazione nell'ora di punta.

Le figure seguenti mostrano le criticità nelle singole tratte del raccordo nell'ora di punta, confrontando nei vari orizzonti temporali le criticità negli scenari senza e con intervento.

Fig. 1.12 Analisi delle criticità – Anno 2011 – Ora di punta
Scenario senza intervento



Scenario con intervento

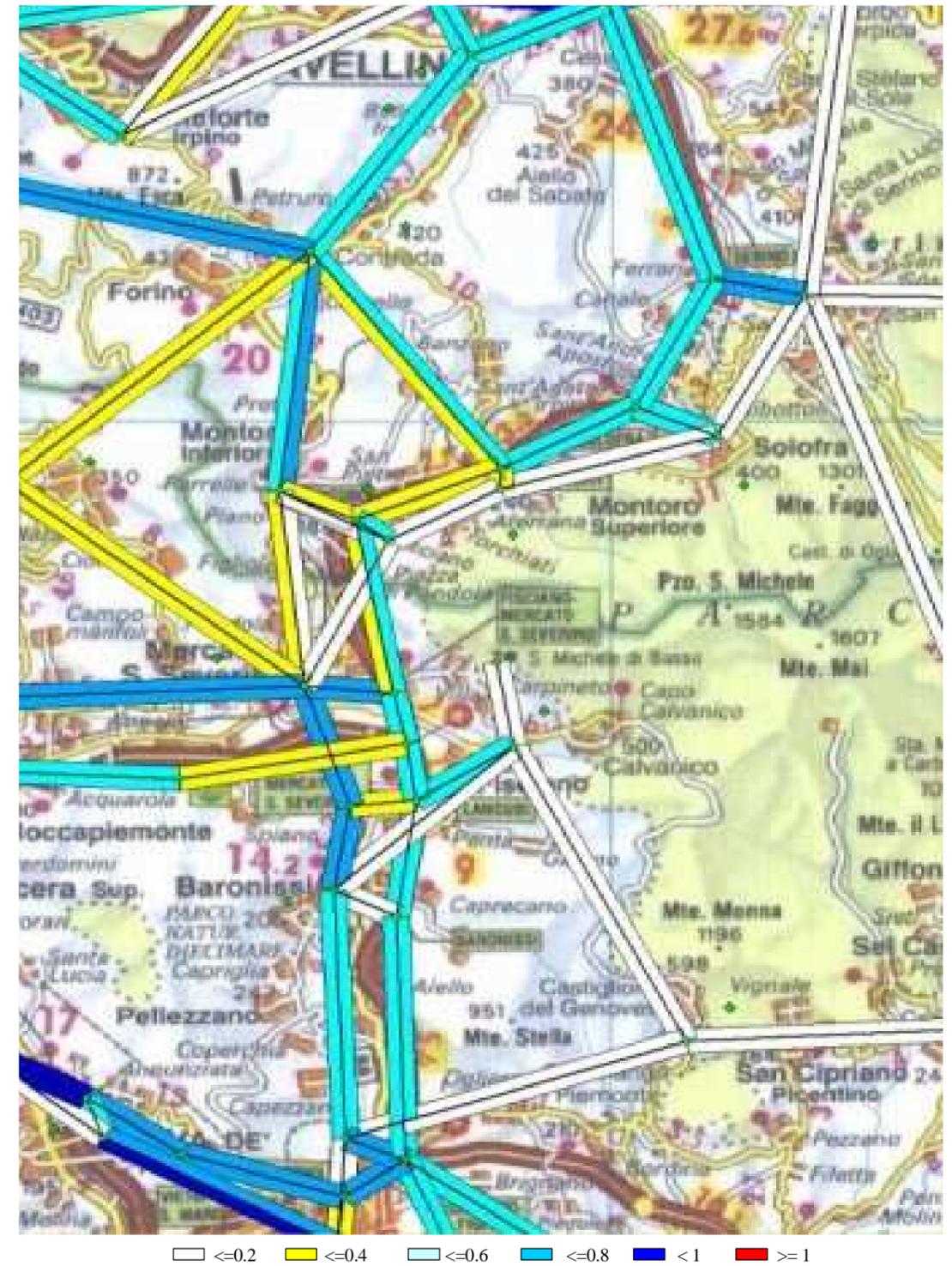


Fig. 1.13 Analisi delle criticità – Anno 2018 – Ora di punta

Scenario senza intervento



Scenario con intervento

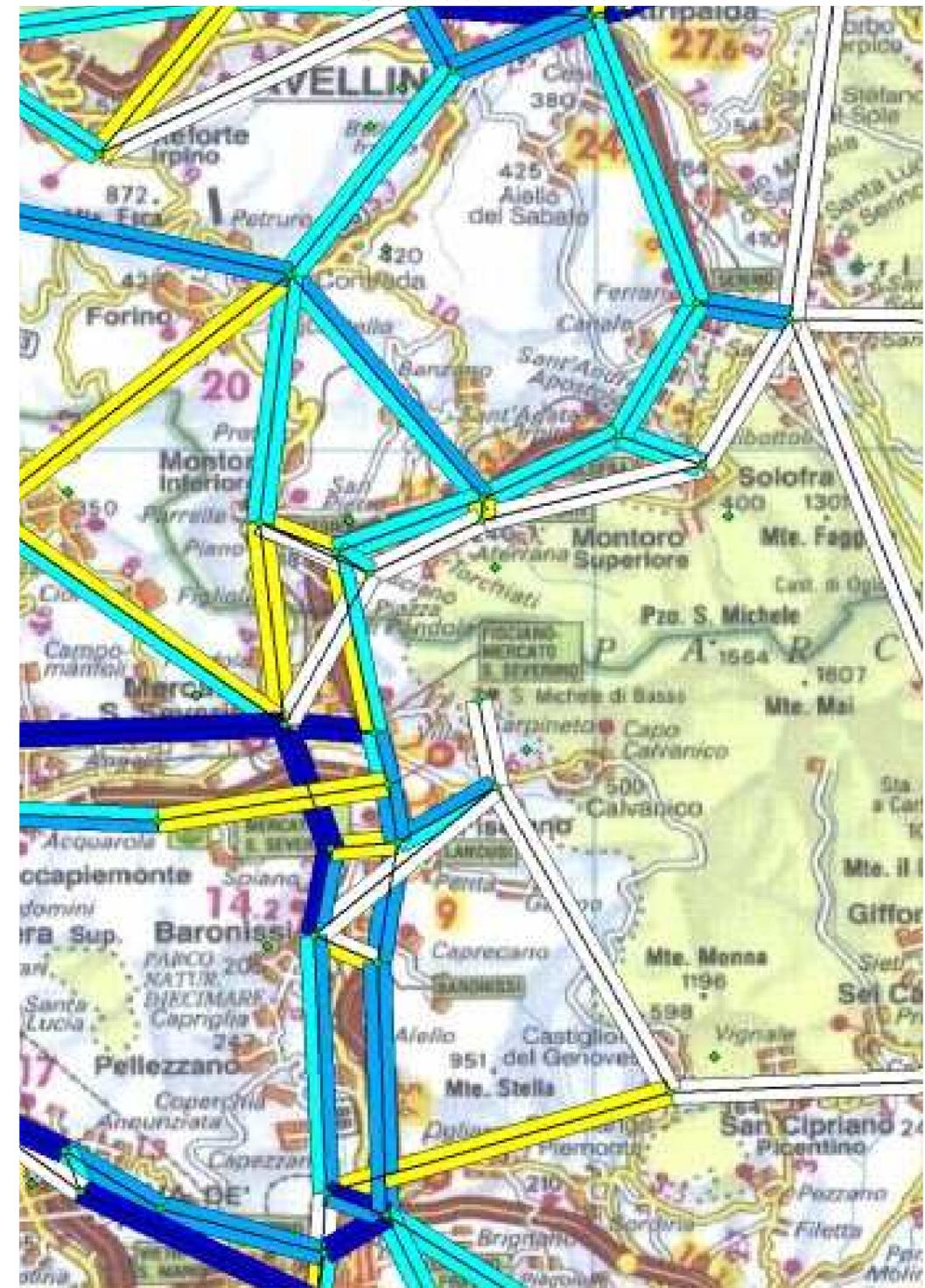
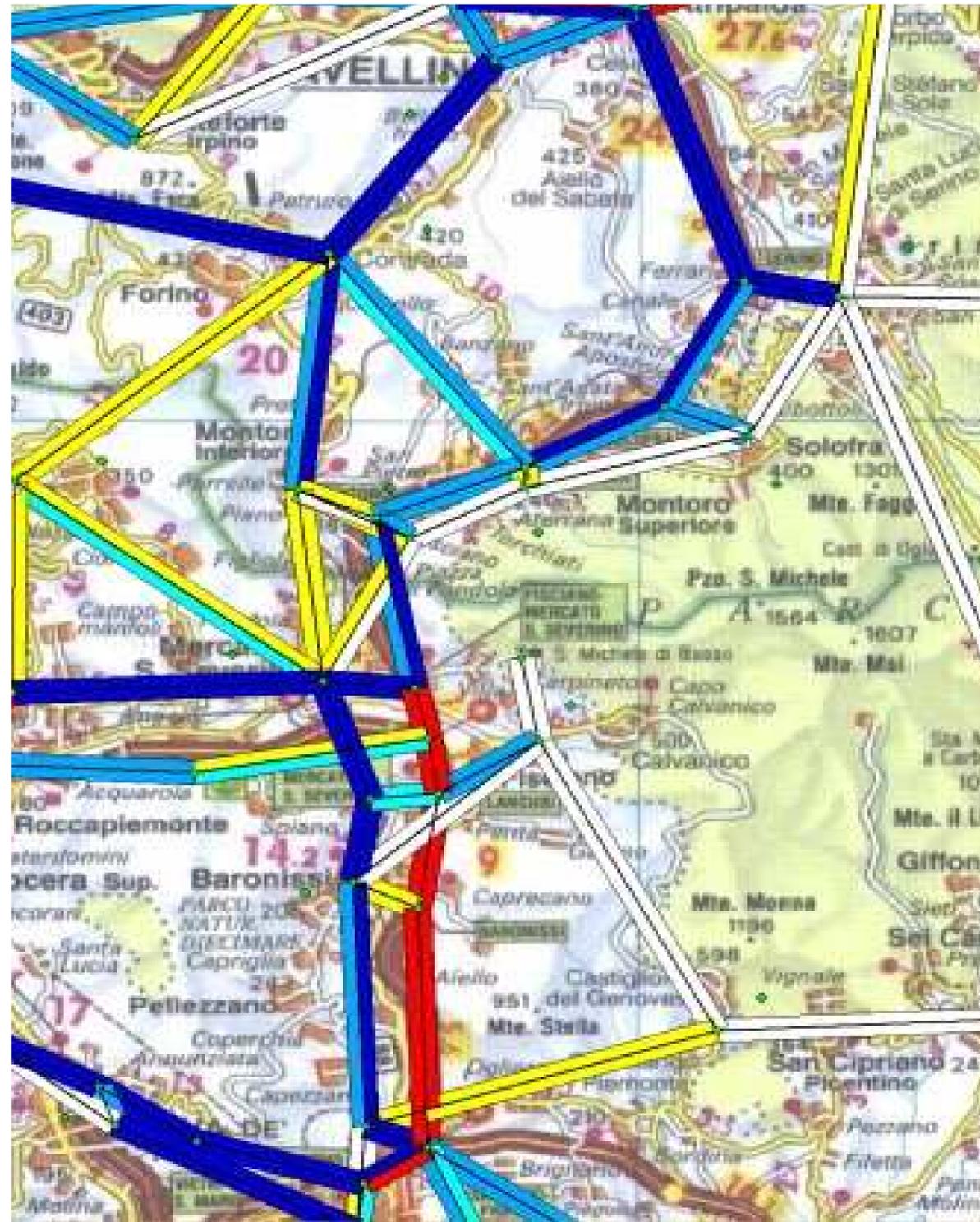


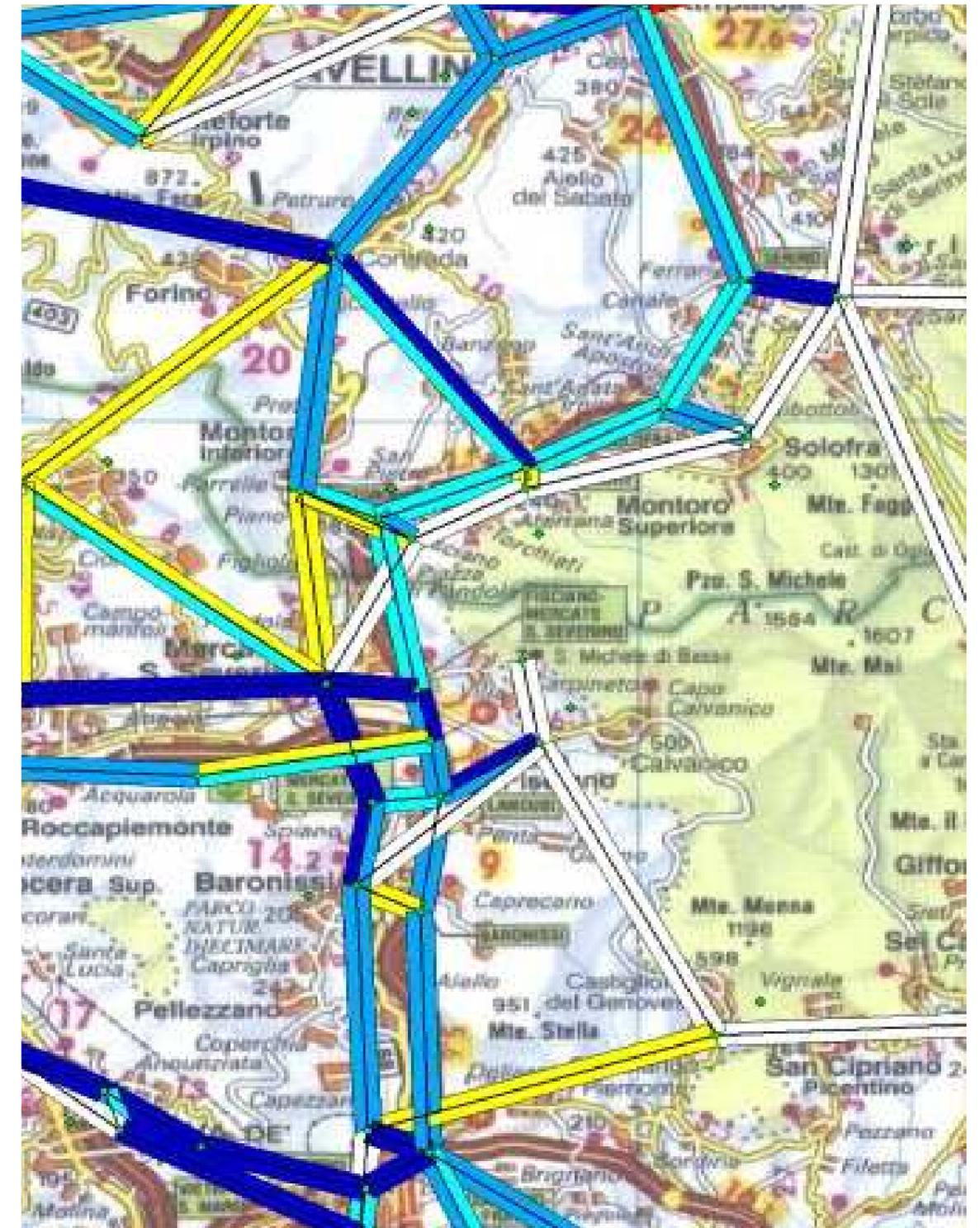
Fig.1.14 Analisi delle criticità – Anno 2025 – Ora di punta

Scenario senza intervento



≤ 0.2
 ≤ 0.4
 ≤ 0.6
 ≤ 0.8
 < 1
 ≥ 1

Scenario con intervento



≤ 0.2
 ≤ 0.4
 ≤ 0.6
 ≤ 0.8
 < 1
 ≥ 1

Il confronto, nei vari orizzonti temporali, dello scenario senza intervento con lo scenario con intervento, evidenzia come l'adeguamento a standard autostradali del Raccordo Avellino – Salerno sia sempre più indispensabile con il passare degli anni.

Nel 2011, nell'ora di punta, **lo scenario senza intervento** mostra un livello di criticità ben distinto tra le tratte funzionali Avellino – Innesto A30 ed Innesto A30 - Salerno; la prima tratta presenta un livello di servizio B, mentre la seconda tratta evidenzia già una forte criticità, con un livello di servizio E (flussi instabili, code frequenti e presenza di andamento “stop and go”). Nel 2011 nello scenario con intervento si ha sull'intera tratta un livello di servizio B, con traffico regolare senza rallentamenti da Avellino a Salerno.

Nel 2018, nello scenario senza intervento, si nota un progressivo peggioramento: la tratta Avellino – Innesto A30 presenta un livello di servizio C con flussi stabili ma con una sensibile riduzione delle velocità medie di percorrenza, la tratta Innesto A30 – Salerno peggiora il livello di servizio già critico del 2011. **Lo scenario con intervento** consente sull'intera tratta il livello di servizio B, senza sostanziali differenze rispetto al 2011.

Nel 2025 la tratta, nello **scenario senza intervento**, mostra un livello di servizio inaccettabile su tutto il raccordo: nella tratta Avellino – Innesto A30 il livello di servizio è D (flussi instabili, velocità medie di percorrenza basse ed insorgere di code); nella tratta Innesto A30 – Salerno si può ipotizzare la presenza continua di code (livello di servizio E – F). **Lo scenario con intervento** consente di fluidificare il traffico su tutta la direttrice, con un livello di servizio di tipo B – C (flussi stabili, buoni indici di sicurezza e velocità medie di percorrenza costanti).

Infine nelle tabelle 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16 e 1.17 mostrano i flussi merci e passeggeri, per ogni orizzonte temporale e nello scenario con e senza intervento, suddivisi per ciascuna delle tratte funzionali elementari in cui è suddiviso l'intero Raccordo.

TABELLA 1.12

Tab. 7.3 Scenario senza intervento - Anno 2011

Flussi destagionalizzati		Leggeri Pesanti		Tot. Giornaliero	
				Max orario	
SALERNO					
29.115	4.376	28.487	4.397		
2.272	363	2.378	292		
3.019	66	2.827	82		
281	10	333	12		
26.096	4.310	25.661	4.315		
1.991	352	2.045	281		
3.483	127	2.878	82		
415	17	263	12		
29.579	4.437	28.538	4.397		
2.406	369	2.307	292		
6.275	226	6.079	305		
501	26	570	30		
23.303	4.211	22.459	4.092		
1.904	343	1.737	262		
4.788	430	5.091	396		
413	73	446	45		
28.092	4.641	27.550	4.488		
2.318	416	2.194	308		
13.554	3.161	10.716	2.836		
1.165	268	957	242		
14.538	1.480	16.834	1.651		
1.153	148	1.227	66		
6.076	648	6.297	804		
807	64	675	90		
20.615	2.128	23.131	2.456		
1.960	212	1.902	156		
10.275	876	11.997	1.367		
1.033	127	1.223	117		
10.339	1.253	11.134	1.089		
927	84	679	39		
2.976	162	3.478	283		
268	25	390	90		
13.315	1.415	14.612	1.372		
1.195	109	1.069	129		
2.746	112	2.949	214		
240	13	242	38		
10.569	1.303	11.663	1.158		
955	96	827	91		
3.737	75	3.284	156		
467	13	401	32		
14.306	1.379	14.948	1.314		
1.412	109	1.227	123		
1.772	23	1.856	27		
190	4	263	5		
12.534	1.355	13.092	1.286		
1.222	105	964	118		
1.394	29	1.261	73		
139	8	103	12		
13.928	1.384	14.353	1.359		
1.361	113	1.069	130		
3.685	99	3.656	86		
358	13	463	9		
10.244	1.285	10.698	1.273		
1.003	100	605	121		
5.032	144	5.273	120		
684	13	589	16		
15.275	1.429	15.971	1.393		
1.636	113	1.194	136		
3.601	125	3.532	152		
401	14	305	19		
11.675	1.305	12.439	1.241		
1.286	99	889	117		
3.177	100	2.895	66		
332	14	267	13		
14.852	1.405	15.334	1.307		
1.617	113	1.156	130		
AVELLINO					

TABELLA 1.13

Tab. 7.4 Scenario con intervento - Anno 2011

Flussi destagionalizzati		Leggeri Pesanti		Tot. Giornaliero	
				Max orario	
SALERNO					
29.724	4.534	29.158	4.522		
2.319	376	2.434	301		
3.082	69	2.893	84		
286	11	341	12		
26.642	4.465	26.265	4.438		
2.033	365	2.093	289		
3.536	165	2.691	120		
422	20	248	14		
30.178	4.630	28.956	4.557		
2.454	385	2.341	303		
6.402	236	6.168	316		
511	27	578	31		
23.775	4.395	22.788	4.241		
1.943	358	1.763	272		
4.857	429	5.231	462		
419	74	458	51		
28.632	4.834	28.019	4.702		
2.362	432	2.221	323		
13.814	3.286	10.898	2.972		
1.187	278	973	253		
14.818	1.538	17.121	1.730		
1.175	154	1.248	69		
6.583	714	6.817	868		
880	70	720	96		
21.401	2.252	23.937	2.599		
2.035	224	1.968	165		
10.667	927	12.416	1.447		
1.073	135	1.266	124		
10.733	1.325	11.522	1.152		
963	89	702	41		
3.881	172	4.383	324		
349	26	461	97		
14.615	1.497	15.905	1.476		
1.312	116	1.163	138		
3.014	118	3.210	231		
263	14	264	41		
11.600	1.379	12.695	1.246		
1.049	102	900	98		
4.049	103	3.786	194		
496	16	453	37		
15.649	1.482	16.481	1.440		
1.545	117	1.363	136		
1.938	25	2.046	30		
208	4	290	6		
13.711	1.457	14.435	1.410		
1.337	113	1.063	130		
1.250	22	1.033	72		
125	8	87	12		
14.961	1.479	15.468	1.482		
1.462	121	1.151	142		
3.958	106	3.940	93		
385	14	499	10		
11.003	1.373	11.529	1.388		
1.077	107	652	132		
5.450	158	5.679	142		
739	14	635	18		
16.453	1.531	17.207	1.530		
1.816	121	1.286	150		
3.878	134	3.805	167		
431	15	328	21		
12.575	1.397	13.402	1.363		
1.385	106	958	128		
3.254	99	3.142	57		
339	15	289	13		
15.828	1.496	16.544	1.421		
1.724	120	1.247	141		
AVELLINO					

TABELLA 1.14

Tab. 7.5 Scenario senza intervento - Anno 2018

Flussi destagionalizzati	Leggeri		Pesanti	
	Tot. Giornaliero	Max orario	Tot. Giornaliero	Max orario
SALERNO				
34.012	5.420	33.279	5.446	
2.654	449	2.777	362	
3.527	82	3.302	101	
328	13	389	14	
30.485	5.338	29.977	5.344	
2.326	436	2.389	348	
4.069	158	3.362	101	
484	21	307	14	
34.555	5.496	33.339	5.446	
2.810	457	2.696	362	
7.331	280	7.102	378	
586	32	666	37	
27.224	5.216	26.237	5.068	
2.225	425	2.029	325	
5.594	533	5.947	491	
483	90	522	56	
32.817	5.748	32.184	5.558	
2.707	515	2.551	381	
15.834	3.915	12.518	3.513	
1.360	332	1.118	299	
16.984	1.833	19.666	2.045	
1.347	183	1.433	82	
7.099	803	7.356	996	
943	79	788	111	
24.083	2.636	27.022	3.042	
2.290	262	2.222	193	
12.004	1.085	14.016	1.693	
1.207	158	1.429	145	
12.079	1.551	13.007	1.349	
1.083	105	793	48	
3.476	201	4.063	351	
313	31	456	111	
15.555	1.753	17.070	1.699	
1.396	135	1.249	159	
3.208	138	3.445	266	
280	16	283	47	
12.347	1.614	13.625	1.434	
1.116	119	966	113	
4.366	93	3.837	193	
533	16	468	40	
16.713	1.707	17.462	1.627	
1.650	135	1.433	153	
2.070	29	2.168	34	
222	5	307	6	
14.643	1.678	15.294	1.593	
1.427	130	1.126	146	
1.629	35	1.474	90	
162	10	121	14	
16.272	1.714	16.768	1.683	
1.590	140	1.247	161	
4.305	122	4.271	106	
419	16	541	11	
11.967	1.592	12.497	1.577	
1.171	124	706	150	
5.878	179	6.160	148	
799	16	688	19	
17.845	1.770	18.657	1.725	
1.970	140	1.395	169	
4.206	154	4.126	188	
468	18	356	24	
13.639	1.616	14.531	1.537	
1.502	122	1.039	145	
3.712	124	3.382	82	
387	18	311	16	
17.350	1.740	17.914	1.619	
1.889	140	1.350	161	
AVELLINO				

TABELLA 1.15

Tab. 7.6 Scenario con intervento - Anno 2018

Flussi destagionalizzati	Leggeri		Pesanti	
	Tot. Giornaliero	Max orario	Tot. Giornaliero	Max orario
SALERNO				
34.724	5.615	34.063	5.600	
2.709	465	2.843	372	
3.601	85	3.380	104	
335	13	386	15	
31.124	5.530	30.683	5.496	
2.375	452	2.445	357	
4.130	205	3.143	148	
492	25	290	18	
35.254	5.735	33.827	5.644	
2.867	477	2.735	375	
7.480	292	7.206	392	
597	34	676	38	
27.775	5.443	26.621	5.252	
2.270	443	2.059	337	
5.674	532	6.111	572	
490	92	535	63	
33.448	5.974	32.732	5.824	
2.760	535	2.594	400	
16.138	4.069	12.731	3.681	
1.387	345	1.137	314	
17.310	1.905	20.001	2.143	
1.373	191	1.458	86	
7.690	884	7.963	1.076	
1.005	87	841	118	
25.001	2.789	27.964	3.219	
2.378	278	2.299	204	
12.462	1.148	14.504	1.792	
1.253	167	1.479	153	
12.539	1.641	13.460	1.427	
1.125	111	820	51	
4.534	212	5.120	401	
408	32	539	120	
17.073	1.854	18.580	1.828	
1.532	143	1.359	171	
3.521	146	3.750	286	
307	17	308	50	
13.552	1.707	14.831	1.543	
1.225	126	1.051	121	
4.730	128	4.423	240	
579	19	530	46	
18.282	1.836	19.253	1.783	
1.804	145	1.580	168	
2.264	31	2.390	37	
243	5	338	7	
16.018	1.804	16.863	1.746	
1.562	140	1.242	161	
1.460	27	1.207	89	
146	9	102	15	
17.477	1.832	18.070	1.835	
1.708	150	1.344	175	
4.624	131	4.602	116	
450	17	583	12	
12.854	1.701	13.468	1.719	
1.258	132	761	163	
6.367	195	6.634	176	
864	18	742	22	
19.221	1.896	20.102	1.895	
2.122	150	1.503	186	
4.531	165	4.446	207	
504	19	384	27	
14.690	1.731	15.656	1.689	
1.618	131	1.119	159	
3.801	122	3.670	71	
396	18	337	16	
18.491	1.853	19.327	1.759	
2.014	149	1.456	175	
AVELLINO				

TABELLA 1.16

Tab. 7.7 Scenario senza intervento - Anno 2025

Flussi destagionalizzati				Leggeri		Pesanti	
				Tot. Giornaliero			
				Max orario			
SALERNO							
39.999	6.745			39.136	6.777		
3.121	559			3.266	451		
4.148	102			3.883	126		
386	16			457	18		
35.851	6.643			35.253	6.651		
2.735	543			2.809	433		
4.786	196			3.953	126		
570	26			361	18		
40.636	6.839			39.207	6.777		
3.305	569			3.170	451		
8.621	348			8.352	471		
689	40			783	46		
32.015	6.491			30.855	6.306		
2.616	529			2.387	405		
6.578	663			6.994	611		
568	112			613	70		
38.593	7.154			37.849	6.917		
3.184	641			3.000	475		
18.620	4.872			14.721	4.372		
1.600	413			1.314	372		
19.973	2.281			23.127	2.545		
1.584	228			1.696	102		
8.348	999			8.651	1.240		
1.109	96			927	138		
28.321	3.280			31.778	3.785		
2.693	326			2.613	240		
14.117	1.350			16.482	2.107		
1.419	196			1.680	190		
14.204	1.931			15.296	1.678		
1.274	130			932	60		
4.088	250			4.779	437		
368	38			536	138		
18.293	2.181			20.075	2.115		
1.642	168			1.468	198		
3.773	172			4.051	330		
329	20			333	58		
14.520	2.009			16.023	1.784		
1.312	148			1.136	140		
5.134	116			4.512	240		
627	20			550	50		
19.654	2.125			20.536	2.025		
1.940	168			1.686	190		
2.434	36			2.550	42		
261	6			361	8		
17.220	2.089			17.986	1.983		
1.679	162			1.325	182		
1.915	44			1.733	112		
191	12			142	18		
19.135	2.133			19.719	2.095		
1.870	174			1.467	200		
5.062	152			5.022	132		
492	20			636	14		
14.073	1.981			14.697	1.963		
1.377	154			831	186		
6.913	222			7.244	184		
939	20			810	24		
20.986	2.203			21.941	2.147		
2.317	174			1.640	210		
4.947	192			4.852	234		
550	22			419	30		
16.039	2.011			17.089	1.913		
1.766	152			1.221	180		
4.365	154			3.978	102		
456	22			366	20		
20.404	2.165			21.066	2.015		
2.222	174			1.588	200		
AVELLINO							

TABELLA 1.17

Tab. 7.8 Scenario con intervento - Anno 2025

Flussi destagionalizzati				Leggeri		Pesanti	
				Tot. Giornaliero			
				Max orario			
SALERNO							
40.836	6.988			40.058	6.969		
3.186	579			3.343	463		
4.235	106			3.975	130		
394	17			468	19		
36.601	6.882			36.083	6.840		
2.793	562			2.875	445		
4.857	255			3.697	184		
579	31			341	22		
41.459	7.137			39.780	7.024		
3.372	594			3.216	467		
8.796	364			8.474	488		
703	42			795	49		
32.663	6.773			31.306	6.536		
2.669	552			2.422	419		
6.672	662			7.187	712		
576	114			629	78		
39.335	7.435			38.493	7.248		
3.245	666			3.051	497		
18.978	5.064			14.972	4.581		
1.631	429			1.337	390		
20.357	2.371			23.521	2.667		
1.615	237			1.714	107		
9.044	1.100			9.365	1.339		
1.181	108			969	147		
29.401	3.471			32.886	4.006		
2.796	345			2.704	254		
14.655	1.428			17.057	2.230		
1.474	208			1.739	191		
14.746	2.043			15.829	1.776		
1.323	138			965	64		
5.332	264			6.021	499		
480	40			634	150		
20.078	2.307			21.851	2.275		
1.802	178			1.598	213		
4.141	182			4.410	356		
362	21			362	62		
15.937	2.125			17.441	1.920		
1.441	157			1.236	151		
5.562	159			5.201	299		
661	24			623	58		
21.499	2.284			22.642	2.219		
2.122	181			1.859	209		
2.662	39			2.811	46		
286	6			368	9		
18.837	2.246			19.831	2.173		
1.836	174			1.461	200		
1.717	34			1.420	111		
172	12			120	19		
20.554	2.279			21.250	2.284		
2.008	186			1.581	218		
5.438	163			5.412	144		
529	21			695	15		
15.116	2.117			15.838	2.140		
1.479	165			895	203		
7.488	243			7.802	219		
1.016	22			872	28		
22.604	2.360			23.640	2.359		
2.495	187			1.767	231		
5.328	206			5.228	257		
593	24			451	33		
17.276	2.154			18.412	2.101		
1.903	163			1.316	198		
4.470	152			4.316	88		
466	23			397	20		
21.746	2.306			22.728	2.190		
2.368	186			1.713	218		
AVELLINO							

1.7.3 Indici di inquinamento atmosferico

Le variazioni di inquinamento atmosferico sono valutate come variazioni delle emissioni sulla rete stradale complessiva dell'area di studio tra gli scenari "con intervento" e "senza intervento" di potenziamento del Raccordo. Il modello utilizzato è il CORINAIR; la rete stradale è suddivisa in tre sub-reti: autostrada, raccordo AV-SA, locale. I flussi sugli archi di ciascuna sub-rete sono disaggregati nelle classi veicolari esaminate dal modello, adottando una composizione percentuale media conforme ai dati ANFIA 1998.

La valutazione riguarda le emissioni CO, CO₂, VOC, NOX e PM₁₀.

Nel prospetto seguente sono indicati i risultati della simulazione nei diversi periodi di tempo, nello scenario "senza intervento" e nello scenario "con intervento", ed infine i valori differenza tra i due scenari.

2011 attuale												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	37.314.261.414	1.120.167.107.767	3.639.657.287	13.211.772.855	108.018.666	353.191.304.353	1.990.997.995	330.612.662.127	422.760.954	2.150.884.102	243.428.802	97.753.896.406
Raccordo	5.451.731.944	168.933.710.493	607.637.415	2.055.242.996	14.597.211	53.263.117.037	221.623.355	38.091.692.891	61.508.510	263.612.830	30.982.921	11.255.716.542
Urbano	31.094.951.158	857.505.536.362	3.875.940.977	9.012.677.295	74.137.438	270.377.336.467	2.021.081.233	311.389.731.358	530.723.209	2.146.624.562	245.583.974	92.003.901.211
2011 con intervento												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	37.384.289.053	1.122.280.385.381	3.646.350.474	13.236.815.288	108.224.331	353.857.632.543	2.004.094.750	332.646.255.553	424.937.800	2.163.483.657	244.787.968	98.355.388.987
Raccordo	9.609.150.650	268.678.108.713	721.547.454	2.934.743.271	31.461.660	84.689.843.727	303.757.232	48.721.995.614	56.402.601	308.417.127	34.037.214	14.409.219.799
Urbano	30.942.899.062	853.397.760.623	3.855.764.490	8.971.120.461	73.796.983	269.082.102.878	2.011.401.778	309.979.835.112	528.057.941	2.136.711.960	244.454.070	91.587.450.707
Differenza												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	70.027.639	2.113.277.614	6.693.187	25.042.433	205.665	666.328.190	13.096.755	2.033.593.426	2.176.846	12.599.555	1.359.166	601.492.581
Raccordo	4.157.418.706	99.744.398.220	113.910.039	879.500.275	16.864.449	31.426.726.690	82.133.877	10.630.302.723	-5.105.909	44.804.297	3.054.293	3.153.503.257
Urbano	-152.052.096	-4.107.775.739	-20.176.487	-41.556.834	-340.455	-1.295.233.589	-9.679.455	-1.409.896.246	-2.665.268	-9.912.602	-1.129.904	-416.450.504
2018 attuale												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	43.516.332.856	1.306.919.222.463	4.250.017.369	15.420.383.961	125.887.841	412.075.458.958	2.465.914.948	409.474.398.047	523.603.016	2.663.939.025	301.494.388	121.071.339.585
Raccordo	6.303.320.872	193.515.609.389	728.294.180	2.326.805.709	16.394.361	61.015.690.577	275.970.289	46.651.440.630	79.058.251	326.176.923	38.360.336	13.782.987.083
Urbano	36.512.599.781	1.002.442.419.028	4.555.383.255	10.515.839.428	86.832.627	316.077.168.157	2.519.581.785	385.933.773.609	663.086.783	2.663.732.347	304.527.344	114.026.533.636
2018 con intervento												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	43.598.329.429	1.309.392.241.838	4.257.841.331	15.449.674.123	126.128.863	412.855.213.763	2.482.135.700	411.993.068.805	526.299.110	2.679.543.979	303.177.758	121.816.307.461
Raccordo	11.225.643.283	313.876.295.226	842.929.269	3.428.438.401	36.754.276	98.936.733.325	376.213.086	60.343.756.035	69.856.432	381.984.515	42.156.182	17.846.281.402
Urbano	36.334.355.890	997.640.862.068	4.531.740.485	10.467.264.955	86.433.994	314.563.176.148	2.507.166.348	384.173.149.122	659.667.778	2.651.313.200	303.118.041	113.506.520.775
Differenza												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	81.996.574	2.473.019.376	7.823.962	29.290.162	241.022	779.754.805	16.220.752	2.518.670.757	2.696.094	15.604.954	1.683.371	744.967.876
Raccordo	4.922.322.411	120.360.685.837	114.635.089	1.101.632.692	20.359.914	37.921.042.749	100.242.797	13.692.315.405	-9.201.819	55.807.592	3.795.846	4.063.294.319
Urbano	-178.243.892	-4.801.556.960	-23.642.770	-48.574.473	-398.633	-1.513.992.009	-12.415.437	-1.760.624.488	-3.419.005	-12.419.147	-1.409.303	-520.012.860
2025 attuale												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	50.973.077.846	1.532.395.560.171	4.992.855.850	18.096.876.018	147.230.703	483.170.902.361	3.068.694.157	509.568.139.792	651.594.864	3.315.124.120	375.193.016	150.666.555.928
Raccordo	7.696.594.062	228.133.550.664	924.411.407	2.609.965.933	19.371.994	71.931.398.523	389.959.003	58.873.618.899	114.109.354	419.779.463	48.609.490	17.387.876.967
Urbano	43.873.496.693	1.185.751.821.160	5.490.504.039	12.277.963.568	103.389.830	373.880.926.969	3.206.083.316	480.343.219.792	856.371.718	3.337.753.084	381.194.160	141.905.658.036
2025 con intervento												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	51.070.336.004	1.535.322.483.574	5.002.078.042	18.131.475.250	147.517.485	484.093.766.637	3.088.879.982	512.702.485.623	654.950.003	3.334.543.619	377.287.877	151.593.627.063
Raccordo	13.201.356.500	369.118.523.185	991.284.821	4.031.843.559	43.223.028	116.349.598.391	468.176.285	75.094.451.955	86.932.449	475.358.507	52.461.027	22.208.705.745
Urbano	43.665.360.120	1.180.102.770.608	5.462.934.494	12.220.764.292	102.922.376	372.099.710.154	3.191.233.348	478.247.917.636	851.936.603	3.322.571.352	379.446.007	141.286.984.205
Differenza												
ZONA	L_CO	L_CO2	L_VOC	L_NOX	L_PM	L_CONS	P_CO	P_CO2	P_VOC	P_NOX	P_PM	P_CONS
Autostrada	97.258.157	2.926.923.403	9.222.191	34.599.232	286.782	922.864.277	20.185.825	3.134.345.831	3.355.139	19.419.499	2.094.861	927.071.135
Raccordo	5.504.762.438	140.984.972.522	66.873.414	1.421.877.626	23.851.034	44.418.199.867	78.217.282	16.220.833.056	-27.176.906	55.579.044	3.851.537	4.820.828.778
Urbano	-208.136.573	-5.649.050.552	-27.569.545	-57.199.276	-467.453	-1.781.216.815	-14.849.968	-2.095.302.156	-4.435.114	-15.181.732	-1.748.152	-618.673.830
Legenda												
Tutte le emissioni sono in GRAMMI												
L = veicolo equivalente LEGGERO (Passeggeri)												
P = veicolo equivalente pesante (Merci)												
Emissioni GIORNALIERE												

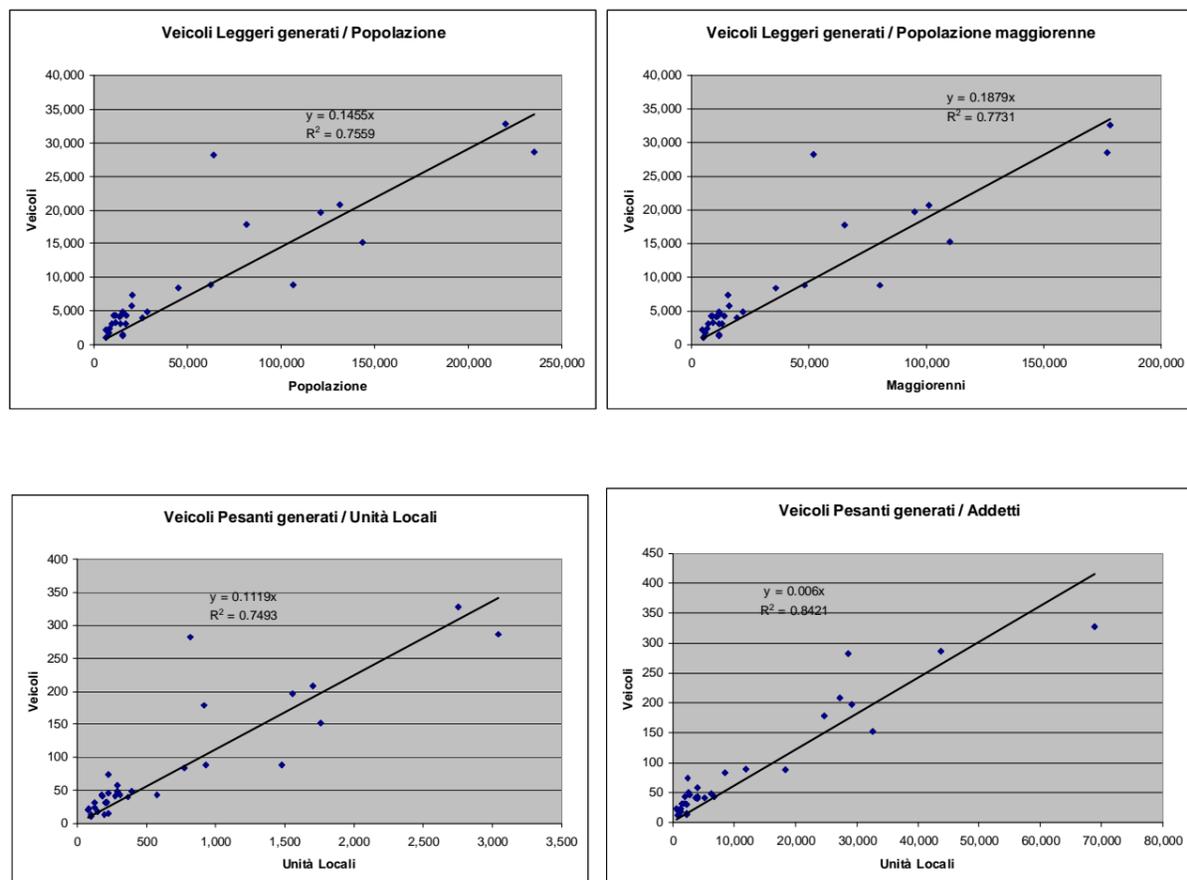
1.8 ESPLICITAZIONE DEI POTENZIALI DI GENERAZIONE ED**ATTRAZIONE DI CIASCUNA ZONA O/D IN RELAZIONE ANCHE AI DATI
TERRITORIALI DI RESIDENZA/ADETTI ED ATTIVITÀ**

Le tabelle seguenti associano a ciascuna delle zone dell' Area di Studio:

- Veicoli passeggeri generati;
- Veicoli merci generati;
- Popolazione totale;
- Popolazione maggiorenne;
- Addetti totali;
- Unità locali di produzione.

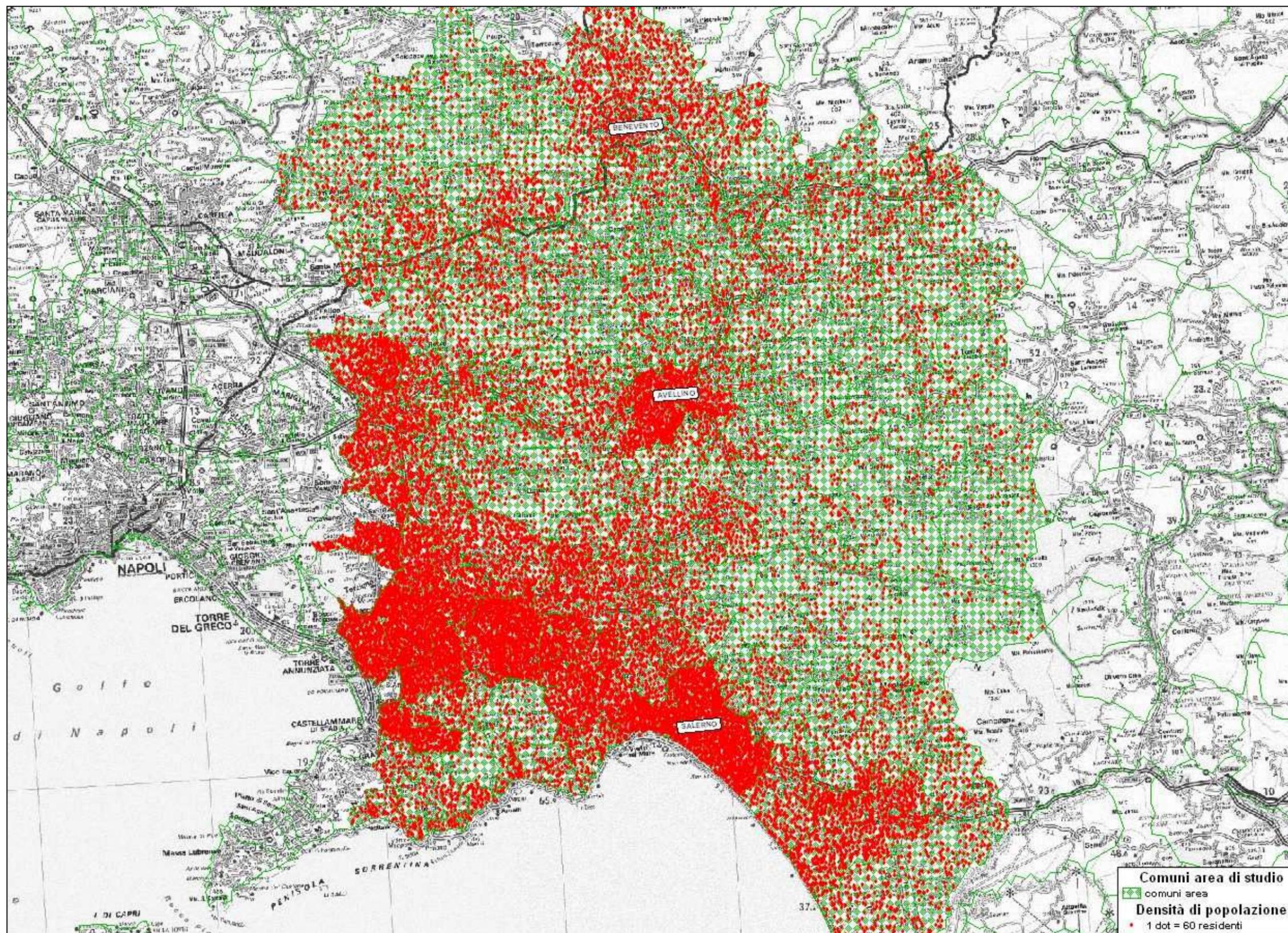
Codice	Popolazione	Maggiorenni	Veicoli passeggeri	Unità Produzione	Addetti totali	Veicoli merci
0CX001	62,421	48,364	8,895	933	11,910	89
0CX002	81,525	65,188	17,789	916	24,665	178
0CX003	131,406	100,901	20,770	1,704	27,330	208
0CX004	121,486	95,162	19,700	1,558	29,329	197
0CX005	219,812	178,255	32,703	2,752	68,779	327
0CX006	234,921	177,052	28,577	3,044	43,868	286
0CX007	106,567	80,477	8,784	1,481	18,373	88
0CX008	20,422	15,440	7,389	228	2,433	74
0CX009	143,475	110,031	15,222	1,763	32,708	152
0CX010	25,768	19,549	3,962	367	3,968	40
0CX011	44,759	35,816	8,346	776	8,563	83
0CX012	14,452	11,871	3,155	214	1,827	32
0CX013	17,374	13,963	4,283	313	4,005	43
0CX014	6,336	4,945	1,078	98	828	11
0CX015	15,262	12,256	4,631	228	2,691	46
0CX016	15,164	11,736	1,354	196	2,222	14
0CX017	7,248	5,492	1,336	100	1,039	13
0CX018	13,640	10,733	4,084	278	5,234	41
0CX019	16,865	13,136	3,031	204	2,196	30
0CX020	8,248	6,738	2,379	128	1,292	24
0CX021	6,737	5,492	2,056	78	844	21
0CX022	10,380	8,294	4,238	179	1,927	42
0CX023	13,696	11,139	4,059	182	3,705	41
0CX024	11,853	9,325	3,210	211	2,100	32
0CX025	28,426	21,979	4,829	396	6,335	48
0CX026	63,849	52,045	28,231	819	28,682	282
0CX027	11,802	8,951	4,299	580	6,801	43
0CX028	6,093	4,743	2,269	82	705	23
0CX029	9,508	7,148	3,102	124	1,427	31
0CX030	20,362	15,927	5,773	290	4,080	58
0CX031	15,226	11,815	1,460	225	2,229	15
0CX032	15,182	11,919	4,907	288	2,585	49
0CX033	8,054	6,028	1,818	146	1,322	18

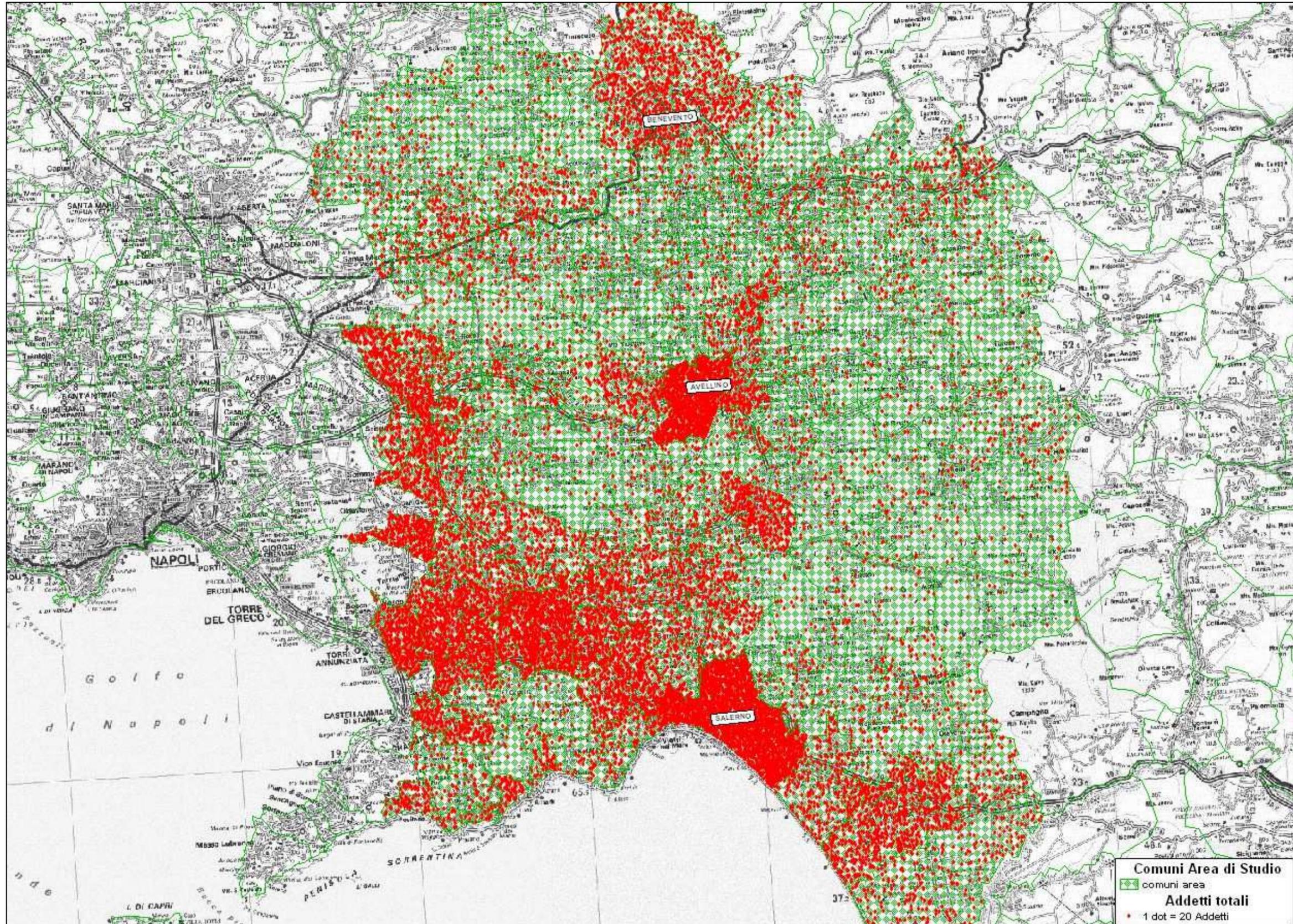
Le figure seguenti mostrano la correlazione tra: veicoli generati passeggeri con la popolazione ed i maggiorenni; veicoli generati merci con il numero di addetti e di unità locali di produzione.



Ad integrazione dell'analisi, le mappe seguenti mostrano la densità sul territorio dell'area di studio della Popolazione e degli addetti.

Alla fine dell'Addendum di integrazione sono riportate le matrici passeggeri e merci dell'area di studio.





1.9 VALUTAZIONE DELL'ADERENZA DEI COEFFICIENTI DI INCIDENTALITÀ ADOTTATI RISPETTO AI VALORI DERIVATI DAI DATI DELLA RETE ATTUALE E DAI VALORI DI FLUSSO STIMATI.

La tabella seguente sintetizza i dati sopra visualizzati ed i parametri di incidentalità derivati dai flussi stimati sull'infrastruttura. I dati relativi agli anni 1998 – 2002 sono dati ufficiali forniti da ACI AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA nel documento "Localizzazione degli incidenti stradali anni 1998 – 2002".

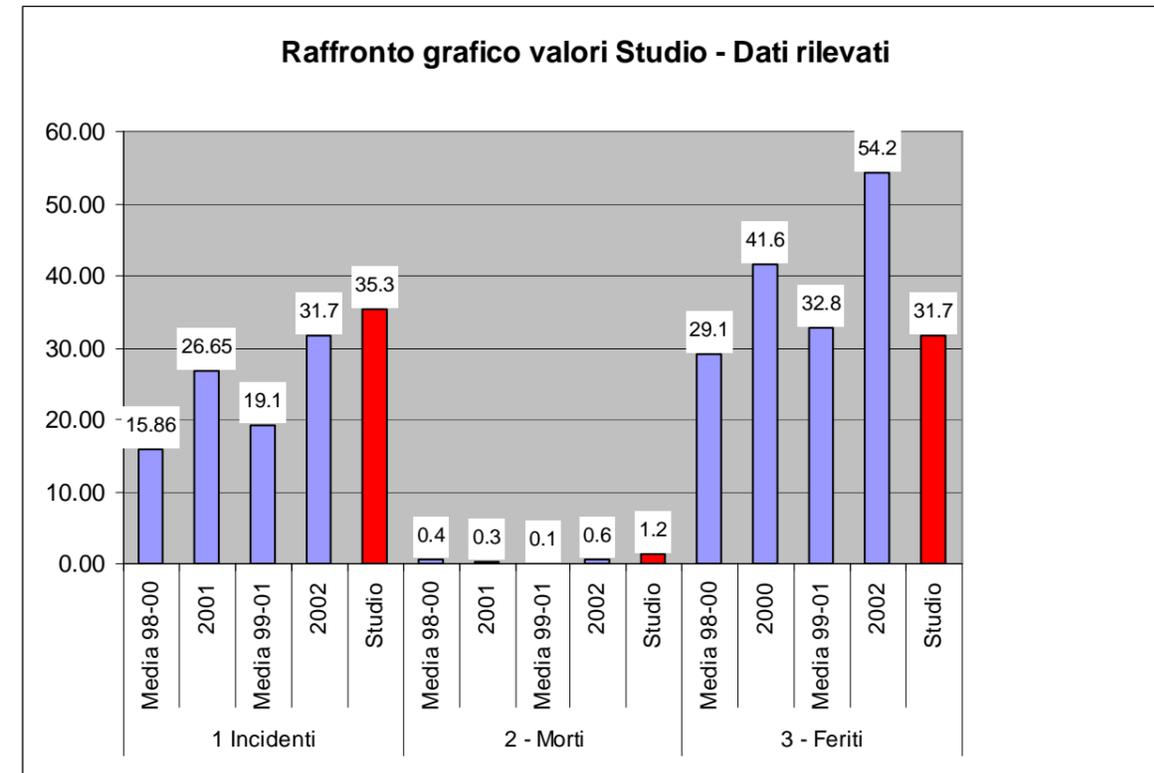
Provincia	Incidenti		Morti		Feriti		Incidenti		Morti		Feriti	
	Media 98-00	2001	Media 98-00	2001	Media 98-00	2001	Media 99-01	2002	Media 99-01	2002	Media 99-01	2002
SALERNO	22	35	0	1	43.67	54	24.33	65	0.33	1	43.67	112
AVELLINO	28	49	1.33	0	48.00	77	36.00	35	0	1	59.67	59
Totale Intera tratta	50	84	1.33	1	91.67	131	60.33	100	0.33	2	103.34	171
Parametri di incidentalità (*)	15.86	26.65	0.42	0.32	29.08	41.56	19.14	31.72	0.10	0.63	32.78	54.25

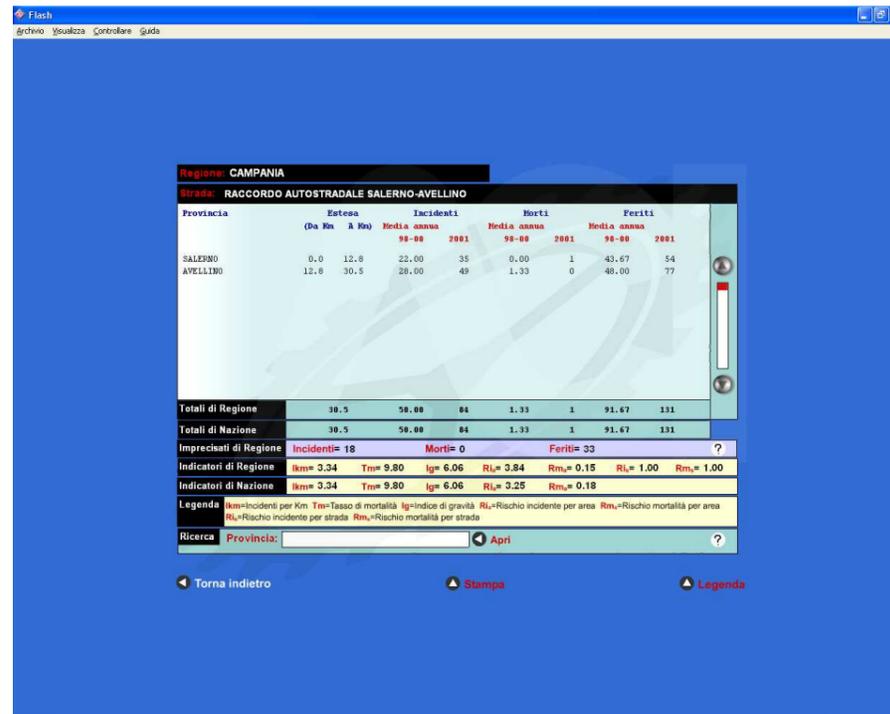
(*) incidenti ogni 100 milioni di veicoli x km

La figura seguente confronta i dati utilizzati nello studio rispetto a quelli derivati dai dati ACI. Come si evince, i coefficienti utilizzati seguono i trend di crescita rilevati negli ultimi anni. Si discosta solo il dato dei feriti del 2002, che però risulta molto diverso dai dati medi degli anni precedenti, più vicini a quelli adottati nello studio.

1 Incidenti	Media 98-00	15.86
	2001	26.65
	Media 99-01	19.1
	2002	31.7
	Studio	35.3
2 - Morti	Media 98-00	0.4
	2001	0.3
	Media 99-01	0.1
	2002	0.6
	Studio	1.2
3 - Feriti	Media 98-00	29.1

2001	41.6
Media 99-01	32.8
2002	54.2
Studio	31.7





Indicatori di Regione

Ik_m: Incidenti per km
 Numero di incidenti relativi alla Regione in rapporto all'estesa chilometrica della strada nella Regione (I / km)

T_m: Tasso di mortalità
 Numero di morti per mille incidenti relativi alla Regione [(M / I) * 1000]

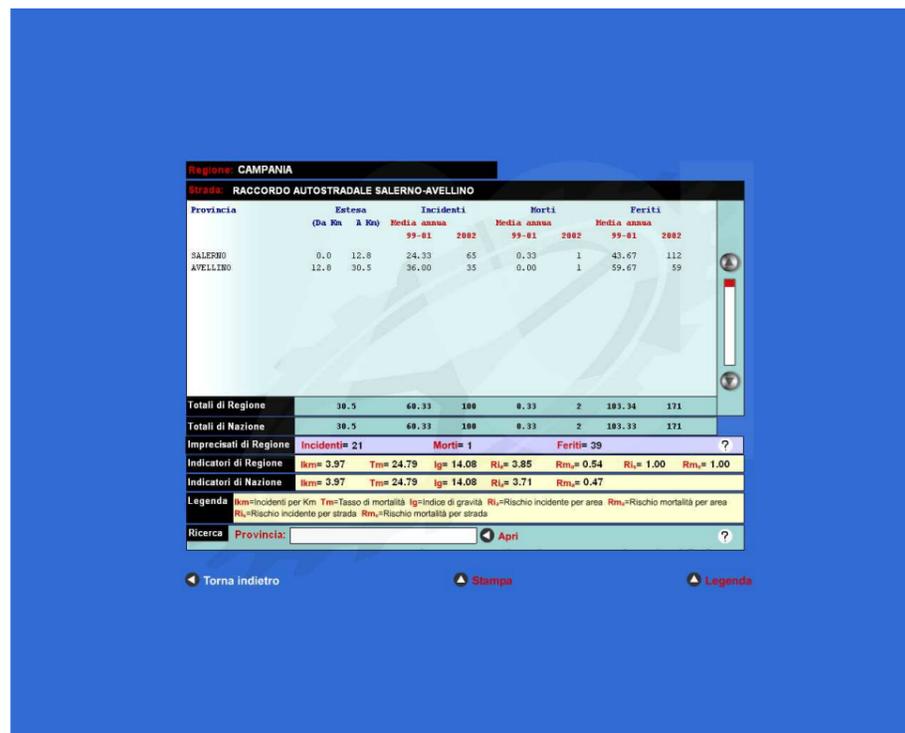
I_g: Indice di gravità
 Numero di morti per mille infortunati relativi alla Regione [M / (M + F)] * 1000

R_i: Rischio di incidente per area
 Rapporto tra Ik_m regionale della strada e Ik_m medio regionale (rapporto tra il totale di incidenti ed il totale dell'estesa chilometrica di tutte le strade della Regione)

R_m: Rischio di mortalità per area
 Rapporto tra T_m regionale della strada e T_m medio regionale (rapporto tra il totale di morti e il totale di incidenti di tutte le strade della Regione)

R_i: Rischio di incidente per strada
 Rapporto tra Ik_m regionale della strada e Ik_m nazionale della strada (vedi Tabella livello superiore)

R_m: Rischio di mortalità per strada
 Rapporto tra T_m regionale della strada e T_m nazionale della strada (vedi Tabella livello superiore)



1.9.1 Risultati completi (andamenti orari) dei rilievi di traffico effettuati

La tabella seguente riporta l'ubicazione di tutte le sezioni di conteggio effettuate per lo studio. La figura ne esplicita il posizionamento.

Elenco sezioni	Località	Direzione	Note	Ubicazione
1	Avellino Km 29,500	Avellino		
1a	Avellino Km 29,500	Salerno		
2	Serino	Avellino	entrata	
2a	Serino	Salerno	entrata	
102	Serino	Avellino	uscita	
102a	Serino	Salerno	uscita	
3	Solofra	Avellino	entrata	
3a	Solofra	Salerno	entrata	
103	Solofra	Avellino	uscita	
103a	Solofra	Salerno	uscita	
4	Montoro Superiore	Avellino	entrata	
4a	Montoro Superiore	Salerno	entrata	
104	Montoro Superiore	Avellino	uscita	
104a	Montoro Superiore	Salerno	uscita	
5	Montoro Inferiore	Avellino	entrata	
5a	Montoro Inferiore	Salerno	entrata	
105	Montoro Inferiore	Avellino	uscita	
105a	Montoro Inferiore	Salerno	uscita	
6	Fisciano	Avellino	entrata	
6a	Fisciano	Salerno	entrata	
106	Fisciano	Avellino	uscita	
106a	Fisciano	Salerno	uscita	
7	Mercato S. Severino	Caserta	entrata	
7a	Mercato S. Severino	raccordo Sa-Av	entrata	
107	Mercato S. Severino	Caserta	uscita	
107a	Mercato S. Severino	raccordo Sa-Av	uscita	
8	svincolo A30 - raccordo Sa-Av	Avellino	entrata	
8a	svincolo A30 - raccordo Sa-Av	Salerno	entrata	
108	svincolo A30 - raccordo Sa-Av	Avellino	uscita	

108a	svincolo A30 - raccordo Sa-Av	Salerno	uscita
9	Lancusi	Avellino	entrata
9a	Lancusi	Salerno	entrata
109	Lancusi	Avellino	uscita
109a	Lancusi	Salerno	uscita
10	Baronissi	Avellino	entrata
10a	Baronissi	Salerno	entrata
110	Baronissi	Avellino	uscita
110a	Baronissi	Salerno	uscita
11	Salerno Km 4,200	Avellino	
11a	Salerno Km 4,200	Salerno	
Entrata e uscita sono sempre riferite al raccordo Sa-Av			

Le tabelle seguenti riportano le matrici O/D mentre nell'Allegato 1 sono indicati gli andamenti orari per tipologia di veicolo in tutte le sezioni di rilevamento.

2 2ª PARTE - L'INTERVENTO DI RACCORDO AUTOSTRADALE SALERNO – AVELLINO IN RAPPORTO ALLA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE E PROVINCIALE E AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

2.1 LINEE GUIDA PER LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE

Le Linee Guida per la Pianificazione Territoriale Regionale, approvate con deliberazione n° 4459 del 30 settembre 2002, sono volte a regolare l'espletamento delle funzioni pianificatorie di province e comuni in materia di programmazione territoriale.

Le Linee Guida individuano per il Piano Territoriale Regionale un carattere di tipo strategico rivolto all'attivazione di procedure di co-pianificazione con i diversi Enti delegati alla pianificazione territoriale (province, Comuni, Comunità Montane) e con altri soggetti pubblici e privati coinvolti da programmi di investimento e di sviluppo che hanno rilevanti effetti sul piano dell'assetto del territorio.

Il PTR si configura come documento di indirizzo e di inquadramento flessibile, poco cogente, che si affida ad una vasta articolazione di procedure negoziali, dove gli indirizzi attuativi, una volta formulati, saranno sempre espressi in forma di suggerimenti pratici per l'azione.

Il PTR svolge due funzioni fondamentali di inquadramento:

- *spesa e investimento* in riferimento al Programma Operativo Regionale e in riferimento all'insieme della programmazione economica regionale e del marketing territoriale
- *assetto del territorio e della strutturazione spaziale dei progetti* in riferimento agli ambiti spaziali cui indirizzare lo svolgimento di tali funzioni di inquadramento

Le Linee Guida forniscono il quadro dei principi, dei criteri e del metodo che sono alla base della redazione del PTR della Campania, in stretta connessione con gli orientamenti e le direttive della Comunità Europea, nel campo delle politiche di sviluppo integrato e sostenibile del territorio.

In coerenza al carattere di co-pianificazione sopra detto le Linee Guida propongono un quadro di criteri e indirizzi da sottoporre al confronto con le Province e con tutti i soggetti interessati allo sviluppo locale e delineano una forma di PTR che promuove politiche di sviluppo per le diverse "microregioni" individuate nel territorio della Campania.

I criteri e i principi generali individuati nel documento "Linee Guida per la Pianificazione Territoriale Regionale sono di seguito riportati:

1. *Trasversalità* delle politiche ambientali e conseguente integrazione di obiettivi ambientali nelle politiche territoriali e di settore
2. *Riequilibrio territoriale* tramite assetto policentrico e coesione socio-economica
3. Applicazione del *principio di sussidiarietà* per la costruzione di una visione condivisa del territorio che veda il coinvolgimento e la partecipazione di tutti gli attori interessati e dei soggetti locali responsabili dello sviluppo del territorio
4. *Gestione integrata* dei territori
5. Applicazione ad ogni sistema territoriale regionale del concetto di *ecosistema*
6. *Dematerializzazione*; ossia promozione di un modello economico sostenibile che riduca il prelievo di risorse naturali e il loro eccessivo sfruttamento
7. *Salvaguardia* del patrimonio naturale e culturale ai fini del rafforzamento dell'identità regionale

2.1.2 Sistemi territoriali locali

Le Linee Guida per la Pianificazione Territoriale Regionale hanno individuato, nella Regione Campania, delle “microregioni”, determinate in base all’analisi dei quadri ambientali, delle trame insediative, della morfologia sociale, delle dinamiche in atto.

Tali “microregioni” vengono definite, nelle Linee Guida, come *Sistemi Territoriali Locali* di sviluppo sostenibile.

Si tratta di unità intermedie per le quali sono rintracciabili “traiettorie di sviluppo” identificabili come strategie condivise di valorizzazione della risorsa territorio.

Le Linee Guida propongono 9 “Ambienti Insediativi” per inquadrare gli assetti territoriali della regione in maniera sufficientemente articolata, e 43 “Sistemi Territoriali Locali” per inquadrare la spesa e gli investimenti del Programma Operativo Regionale.

I 9 “ambienti insediativi” sono di seguito elencati:

- la piana campana comprendente un’area molto vasta di 123 comuni;
- l’area della costiera sorrentino-amalfitana comprendente 20 comuni;
- l’area dell’agro noverino-sarnese e solforano comprendente 23 comuni;
- l’area urbana di Salerno e della piana del Sele, comprendente 24 comuni;
- l’area del Cilento e del Vallo di Diano, che comprende 94 comuni;
- l’area di Avellino e del “cratere” di più incerta delimitazione, comprendente 84 comuni;
- l’area beneventana comprendente 60 comuni;
- l’area della media valle del Volturno che include 28 comuni;
- l’area del Matese e dell’Appennino molisano-sannita.

Si riporta di seguito l’elenco dei 43 sistemi individuati e si rimanda agli elaborati grafici

A) “SISTEMI A DOMINANTE NATURALISTICA”

Cilento - Parco naturale:	PI Asse 1 + PN
A.1 Alburni	PN
A.2 Alto Calore	PN + PT
A.3 Alento – Monte Stella	PN + PT
A.4 Gelbison Cervati	PN + PT
A.5 Lambro e Mingardo	PN + PT
A.6 Bussento	PN + PT {con il Vallo di Diano}
A.7. Monti Picentini – Terminio	PR + CM Picentini+Terminio-Cervialto+PII
A.8 Partenio	PR + CM + PII
A.9 Taburno	PR + CM + PII
A.10 Matese	PR + CM + PII
A.11 Monte S.Croce	PR <i>Roccamonfina</i> + CM {Monte S.Croce}
A.12 Terminio Cervialto	CM
A.13 Titerno	CM

B) “SISTEMI A DOMINANTE RURALE / CULTURALE”

B.1.Vallo di Diano	CM + PI <i>Certosa di Padula</i> + Asse II + PT {con il Bussento}
B.2. Sele	CM Alto e medio Sele + PI <i>Antica Volcei</i> Asse II
B.3 Tanagro	CM Tanagro + PI <i>Antica Volcei</i> Asse II
B.4 Valle dell’Ufita	CM + PI <i>Tratturo</i> Asse II + PT
B.5 Alto Tammaro	CM + PI <i>Tratturo</i> Asse II
B.6 Monte Maggiore	CM + PI <i>Alifae</i> + <i>Monti trebulani</i> Asse II
B.7 Alto Clanio	CM {Vallo di Lauro e Baianese} + SLM PMI + PI Asse II

C) “SISTEMI RURALI / INDUSTRIALI”

C.1 Alta Irpinia	CM + DI <i>Calitri</i> + PI Asse II
C.2 Fortore	CM + DI <i>S.Bartolomeo in Galdo</i> + PT Benevento

C.3 Zona Solofrana	DI
C.4.Valle dell’Irno	CM Zona dell’Irno
C.5. Agro nocerino - Sarnese	PT + DI
C.6 Pianura interna casertana	
C.7 Comuni vesuviani	Parco + DI
C.8 Area giuglianesa	

D) “SISTEMI URBANI”

D.1.Sistema urbano Benevento	PI Asse 5 + PT
D.2. Sistema urbano di Avellino	PI Asse 5
D.3. Sistema urbano di Napoli	PI Asse 5
D.4. Sistema urbano di Caserta e Antica Capua	PI Asse 5 + PT + PI Asse 2 <i>Antica Capua</i>
D.5. Sistema urbano di Salerno	PI Asse 5

E) “ SISTEMI A DOMINANTE URBANO - INDUSTRIALE”

E.1 Napoli nord-est	PT + DI
E.2 Napoli nord	PT + DI
E.3 Nolano	PI
E.4 Sistema Aversano	DI

F) “SISTEMI COSTIERI A DOMINANTE PAESISTICO- AMBIENTALE- CULTURALE

F.1. Litorale Domizio	P.I. <i>Litorale Domizio</i> Asse 2 + R. N.
F.2. Area Flegrea	PI 2 + PR +PT
F.3. Miglio d’oro – Area torrese-stabiese	PI2 + PN + PT + CA
F.4.Penisola sorrentino-amalfitana	PT
F.5 Isole Minori	
F.6. Magna Grecia (F3)	PT + PI2

Legenda:

CA – Contratto d’Area

CM – Comunità Montana

DI - Distretto Industriale

PI1, PI2, ecc. - Progetto Integrato Asse 1, Asse 2, ecc.

PN – Parco Nazionale

PR – Parco Regionale

PT – Patto territoriale

RN – Riserva Naturale

SLM – Sistema locale manifatturiero

2.1.3 Pianificazione paesistica

I documenti preparatori delle Linee Guida riportano l'evoluzione del quadro normativo in materia paesistica e richiamano la situazione attuale della pianificazione paesistica in Campania.

Come è noto, l'articolo 5 della legge n. 1497/39 dava la facoltà di disporre un piano territoriale paesistico, da redigersi secondo le norme dettate dal regolamento di attuazione alla legge n. 1497/39.

Detto piano è da approvarsi e pubblicarsi insieme con l'elenco di individuazione delle bellezze panoramiche, al fine di impedire che siano utilizzate in modo pregiudizievole: le aree individuate come i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;

le bellezze panoramiche considerate come quadri naturali e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

La L . n. 431 entrata in vigore il 7 settembre 1985 ("legge Galasso") estende la tutela di cui alla L . n. 1497/1939 alle aree aventi determinate caratteristiche e rilevanza ambientale e demanda alle regioni il compito d'individuare quelle aree che, per le loro particolari connotazioni, devono rimanere inedificabili fino all'approvazione dei piani paesistici.

L'art. 1-bis della L . 431/1985 prevede la redazione di piani paesistici o di piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali in relazione ai beni e alle aree indicati dall'art. 1 della stessa legge 431, ossia a quei luoghi che, per le loro caratteristiche, sono subordinati in modo oggettivo ed automatico al vincolo di tutela di cui alla L . 1497/1939 come richiamato dall'art: 1, comma 3, L . n. 431/1985).

Il termine per la predisposizione dei piani era fissato al 31 dicembre 1986, scaduto il quale il Ministero per i beni culturali sarebbe potuto intervenire in via sostitutiva.

Per la Campania la vicenda dei piani paesistici è più che nota e l'ultimo atto è la sostituzione dei poteri in merito alla redazione ed adozione di tali piani da parte del Ministro dei Beni Culturali ed Ambientali.

Il Ministro ha approvato, tra il 1995 ed il 1996, quattordici piani paesistici.

La Regione Campania (deliberazione di Giunta 29 Dicembre 1989, n. 7630) aveva intrapreso il procedimento formativo dei piani paesistici, individuando 30 ambiti di Tutela Ambientale, articolati in sette spazi paesistici, in conformità alla deliberazione n.5091 del 26/6/86.

La Giunta Regionale aveva così definito la priorità nella formazione dei Piani alle aree di cui al Decreto del 28 Marzo 1985, con esclusione della Penisola sorrentino-amalfitana per la quale era già acquisito il Piano Urbanistico Territoriale con legge regionale 27 Giugno 1987, n. 35.

In seguito all'esercizio dei poteri sostitutivi il Ministero per i Beni e le Attività Culturali redigeva ed approvava i piani paesistici per i seguenti ambiti:

Ambito di Piano	Approvazione Decreto Ministeriale	Comuni	Note
Agnano-Camaldoli	6 novembre 1995 (G.U. del 12.1.96)	Napoli	
Posillipo	14 dicembre 1995 (G.U. del 26.2.96)	Napoli	
Campi Flegrei	6 novembre 1995 (G.U. del 12.1.96) 26 aprile 1999 (G.U. 167 del 19.7.99)	Monte di Procida, Bacoli, Pozzuoli	Annullato dal TAR Campania con sentenza del 10.9.98 e successivamente riapprovato
Isola di Capri	6 novembre 1995 (G.U. del 12.1.96) 8 febbraio 1999 (G.U. 94 del 23.04.99)	Anacapri, Capri	Annullato dal TAR Campania con sentenza 2845/98 e successivamente riapprovato
Isola d'Ischia	14 dicembre 1995 (G.U. del 26.2.96) 8 febbraio 1999 (G.U. 94 del 23.4.99)	Barano, Casamicciola, Forio d'Ischia, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana	Annullato dal TAR Campania con sentenza 3024/98 e successivamente riapprovato
Comuni Vesuviani	14 dicembre 1995 (G.U. del 26.2.96) 28 dicembre 1998 (G.U. 61 del 15.3.99)	Boscoviale, San Giorgio a Cremano, Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata, San Sebastiano al Vesuvio, Boscotrecase, Pompei, Terzigno, San Giuseppe Vesuviano, Ottaviano, Somma Vesuviana,	Annullato dal TAR Campania con sentenza 2860/98 e successivamente riapprovato ed annullato

		Sant'Anastasia, Pollena Trocchia, Cercola, Massa di Somma, Nola (Castel di Cicala)	
Cilento costiero	23 gennaio 1996 (G.U. 80 del 4.4.96) 4 ottobre 1997 (G.U. 35 del 12.2.98)	Centola, Camerota, San Giovanni a Piro, Ascea, Agropoli, Castellabate, Montecorice, San Mauro Cilento, Pollica	Annullato dal TAR Campania con sentenza 950/96, e successivamente riapprovato
Cilento interno (Massiccio del Cervati)	23 gennaio 1996 (G.U. 80 del 4.4.96)	Monte San Giacomo, Piaggine, Sanza, Sassano, Valle dell'Angelo	
Terminio-Cervialto, (Monti Picentini)	23 gennaio 1996 (G.U. 80 del 4.4.96)	Bagnoli Irpino, Montella, Nusco, Serino, Volturara Irpina, Acerno, Giffoni Vallepiana	
Ambito Caserta e San Nicola La Strada	23 gennaio 1996 (G.U. 80 del 4.4.96) 18 ottobre 2000 (G.U. 18 del 23.1.2001)	Caserta Vecchia, San Leucio (Caserta), Viale Carlo III (Caserta, San Nicola La Strada), zona a sud della via Appia (Arpaia)	Annullato dal TAR Campania con sentenza del 2.7.98 e successivamente riapprovato
Complesso vulcanico di Roccamonfina	23 gennaio 1996 (G.U. 80 del 4.4.96)	Conca della Campania, Galluccio, Marzano Appio, Roccamonfina, Sessa Aurunca, Teano, Tora e Picilli	
Ambito Massiccio del Matese	13 novembre 1996 (G.U. 292 del 13.12.96) 4 settembre 2000 (G.U. 254 del 30.10.2000)	Ailano, Alife, Capriati al Volturno, Castello Matese, Fontegreca, Gallo, Gioia Sannitica, Letino, Piedimonte Matese, Prata Sannita, Raviscanina, San Potito Sannitico, Sant'Angelo d'Alife, Valle Agricola, Cerreto Sannita, Cusano Mutri, Faicchio, Pietraroia, San Lorenzello	Annullato dal TAR Campania con sentenza del 24.6.99 e successivamente riapprovato
Monte Taburno	30 settembre 1996	Paupisi, Campoli del Monte Taburno, Tocco Caudio, Solopaca, Vitulano, Cautano, Frasso Telesino, Dugenta, Melizzano, S.Agata dei Goti, Montesarchio, Bonea, Bucciano, Moiano, Torrecuso, Foglianise	
Litorale Domitio	22 ottobre 1996 (G.U. 280 del 24.11.96)	Cellule, Sessa Aurunca	

C'è da rilevare che il Ministero doveva esercitare il potere sostitutivo limitatamente ai beni ed alle aree vincolate ai sensi della legge n. 431/85.

E' stato più volte rilevato in questi anni, nel corso dei dibattiti sull'argomento, la difficoltà di coordinamento tra esigenze di tutela paesistica ed esigenze di natura territoriale e di sviluppo.

Di fatto i Piani approvati in via sostitutiva hanno sicuramente svolto un'importante azione di tutela, anche se nei contenuti si sono spesso manifestate "estensioni" dai limiti propri dello strumento redatto in via sostitutiva. Anche in conseguenza di ciò i piani

hanno avuto effetto di non offrire una certezza normativa in quanto il T.A.R. ha accolto numerosi ricorsi di impugnativa emanando sentenze di annullamento.

In buona parte i perimetri dei piani paesistici sono sovrapposti, ma non coincidenti con quelli dei parchi di recente istituzione, la cosa genera incoerenze normative e richiede un urgente perfezionamento.

Negli studi preparatori delle Linee Guida si sono registrate tali estensioni in apposite tabelle.

Per ovviare ai disagi conseguenti a tale stato di cose e per dare uno stabile e consistente quadro normativo di tutela orientata, si è addivenuto al Protocollo d'intesa tra la Regione e il Ministero per i BB. CC., sottoscritto alla presenza del Commissario di Governo il 15 luglio 1998, che vede le Soprintendenze della Campania offrire la collaborazione tecnico-scientifica per la redazione del P. U.T. regionale.

L'entrata in vigore dell'art. 57 del Decreto Legislativo 31 marzo 1998 n. 112 sancisce il superamento di una pianificazione esclusivamente paesistica per farne confluire i principi all'interno della pianificazione territoriale.

Ai sensi dell'articolo suddetto, il Piano Territoriale Provinciale ha valore e portata di piano territoriale paesistico nei settori della protezione della natura, dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali. Tale valore della pianificazione territoriale provinciale è confermato dal disegno di legge urbanistica della Regione Campania.

Si tratta in pratica, in un processo di co-pianificazione, di definire linee guida per gli aspetti paesistici della pianificazione territoriale.

Nell'ottobre del 2000 a Firenze è stata approvata la Convenzione Europea del paesaggio che impegna gli stati dell'UE alla sua applicazione.

Le Linee Guida assumono ai fini dell' applicazione delle norme contenute nell' Accordo stato-regioni le seguenti definizioni:

"Paesaggio" designa una determinata parte di territorio così come è percepita dalle popolazioni il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni.

"Politica del paesaggio" designa la formulazione, da parte delle autorità pubbliche competenti, dei principi generali, delle strategie e degli orientamenti che consentano

l'adozione di misure specifiche finalizzate a salvaguardare gestire e pianificare il paesaggio;

"Obiettivo di qualità paesaggistica" designa la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti, per un determinato paesaggio, delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita;

"Salvaguardia dei paesaggi" indica le azioni di conservazione e di mantenimento degli aspetti significativi o caratteristici di un paesaggio, giustificate dal suo valore di patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo d'intervento umano;

"Gestione dei paesaggi" indica le azioni volte, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, a garantire il governo del paesaggio al fine di orientare e di armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali;

"Pianificazione dei paesaggi" indica le azioni, fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi.

Altrettanto importante ai fini delle Linee Guida è l'assunzione di quanto indicato all'articolo 5 della Convenzione dove gli Stati si impegnano a:

- riconoscere giuridicamente il paesaggio in quanto componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità.
- stabilire e attuare politiche paesaggistiche volte alla protezione, alla gestione, alla pianificazione dei paesaggi tramite l'adozione delle misure specifiche
- avviare procedure di partecipazione del pubblico, delle autorità locali e regionali e degli altri soggetti coinvolti nella definizione e nella realizzazione delle politiche paesaggistiche;
- integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio.

Nel documento Linee Guida per la Pianificazione Territoriale Regionale si individuano due linee di azione da seguire in riferimento all' Accordo Stato-Regione:

revisione degli attuali strumenti di pianificazione paesistica (secondo quanto indicato dal comma 2 dell'articolo 8 dell'Accordo Stato-Regioni);

applicazione degli obiettivi di qualità paesistica, di cui alla lettera a) comma due dell'articolo 4 del citato Accordo, ai territori sottoposti a regime di tutela ex articolo 146 del D. Lgs n. 490/99 (ora D.Lgs. 42/2004).

I beni di cui all'articolo 146 considerati di elevato pregio sono quelli ricadenti in aree, esterne ai piani territoriali paesistici vigenti, identificate in base ai seguenti criteri:

- aree di tutela paesistica ai sensi dell'articolo 139 del Testo Unico in materia di beni culturali e ambientali D. Lgs. 490/99 (D.lgs. 42/04);
- aree destinate a parco statale e riserva naturale statale ai sensi della legge n.394/91 e parco regionale riserva naturale regionale ai sensi della legge n. 33/93;
- aree individuate come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) definite ai sensi della direttiva 92/43/CEE "Habitat".

Comune	Decreto	Località
Provincia di Avellino		
Ariano Irpino	13 ottobre 1961	"Castello Normanno"
Avellino	4 gennaio 1956	"Villa Comunale" -Terreni in fondo e a valle della stessa
Bagnoli Irpino	28 marzo 1985	Ambito "Monti Picentini" – "Monte Cervialto" (Zona 2) - Vetta escluso Piano Laceno
Caposele	17 novembre 1955	"Basilica di San Gerardo" ed il "Collegio dei Padri Liguorini" - Frazione Materdomini
Frigento	27 luglio 1966	Collina "Limiti" e collina "San Giovanni"
Mercogliano	9 febbraio 1967	Strada Statale di Montevergine-San Modestino e "Badia di Loreto" - A valle
Mercogliano	21 giugno 1991	Centro urbano – Capocastello - Aja dello Scanduso - Esca dei Morti
Montella	28 marzo 1985	Ambito "Monti Picentini" - "Monte Accellica" (Zona1) - Vetta escluso Piano Verteglia (d'Ischia)
Montemiletto	21 dicembre 1999	Zona di Montaperto
Nusco	28 marzo 1985	Ambito "Monti Picentini" - "Monte Ramatico" (Zona 2) - Vetta
Ospedaletto d'Alpinolo	24 giugno 1964	Intero territorio comunale
Serino	26 luglio 1966	"Monte Terminio" - "Colla di Basso"
Serino	28 marzo 1985	Ambito "Monti Picentini" - "Monte Terminio" (Zona 1) - Vetta e versante
Summonte	14 giugno 1965	Strada statale Summonte-Rotondi - Zona sita a monte
Venticano	24 marzo 1960	Zona tra la piazza Monumenti ai Caduti e la strada Chiaire - Frazione di Campanarello
Volturara Irpinia	28 marzo 1985	Ambito "Monti Picentini" - "Monte Terminio" (Zona 1) - Vetta escluso Campolaspierto e Piano d'Ischia
Comune	Decreto	Località
Provincia di Benevento		

Comune	Decreto	Località
Arpàia	12 ottobre 1962	Strada statale n° 7 "Appia" - Fascia di 20 m ai lati della strada escluso tratto zona urbana
Arpàia	28 marzo 1985	Strada statale n° 7 "Appia" - Zona a sud
Benevento	30 novembre 1973	"Pace Vecchia"
Bonea	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Bucciano	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Càmpoli del Monte Taburno	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Cautano	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Cerreto Sannita	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Cusano Mutri	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Dugenta	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Faicchio	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Foglianise	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Frasso Telesino	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Melizzano	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Moiano	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Montesàrchio	12 novembre 1962.	Strada statale n° 7 "Appia" - Fascia di 20 m ai lati della strada
Montesàrchio	14 novembre 1962	Castello "Lato Vetere" - Terreni sottostanti
Montesàrchio	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Paupisi	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Pietraròja	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Pontelandolfo	6 aprile 1973	"Centro urbano" - territorio contermini e fascia parziale di 60 m alla strada statale n° 87
San Lorenzello	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Sant'Agata de' Goti	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Sant'Angelo a Cùpolo	12 novembre 1962	Frazione di San Marco ai Monti - Intero territorio
Solopaca	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Tocco Càudio	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Torrecooso	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Vitulano	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Comune	Decreto	Località
Provincia di Caserta		
Ailano	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Alife	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Capriati a Volturno	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Càpua	29 settembre 1959	Strada statale n° 7 "Appia" - Fascia di 20 m ai lati della strada
Càpua	14 settembre 1962	"Via Pomerio"
Càpua	8 novembre 1973	"Monte Tifata" - Frazione di S. Angelo in Formis
Casagiove	14 dicembre 1959	Strada statale n° 7 "Appia" - Fascia di 20 m ai lati della strada
Casagiove	9 luglio 1996	Area del territorio comunale
Casapulla	25 settembre 1959	Strada statale n° 7 "Appia" - Fascia di 20 m ai lati della strada
Caserta	28 settembre 1959	Strada statale n° 7 "Appia" - Fascia di 20 m ai lati della strada
Caserta	28 ottobre 1961	"Caserta Vecchia" - Nucleo abitato ed i terreni circostanti - "Borgo medioevale"
Caserta	14 settembre 1962	Viale Carlo III - Terreni per una fascia di 500 m ai lati e fino alla Reggia
Caserta	20 dicembre 1965	"Piazzale Belvedere" e Strada statale n° 87 - Frazione di "San Leucio"
Caserta	5 giugno 1967	Lupara - Frazione di "Caserta Vecchia"
Caserta	19 agosto 1970	"Borgo medioevale" - Frazione "Caserta Vecchia"
Caserta	4 maggio 1992	"San Leucio" - "Monte" - "Casino" - "Quartieri di San Carlo e Ferdinando"
Caserta	9 luglio 1996	Area del territorio comunale
Castel Morrone	19 aprile 1996	Comola Grande e Comola Piccola
Castel Volturno	19 maggio 1965	Fascia litoranea - Fino alla SS. 7 compresa
Castello del Matese	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Cellole	18 dicembre 1961	Fascia costiera - Compresa pineta
Cellole	28 marzo 1985	Pineta - A ridosso della fascia costiera

Comune	Decreto	Località
Conca della Campania	28 marzo 1985	Zona alta
Curti	26 settembre 1959	Strada statale n° 7 "Appia" - Fascia di 20 m ai lati della strada
Fontegreca	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Gallo	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Galluccio	28 marzo 1985	Zona alta
Giòia Sannitica	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Letino	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Maddaloni	1° luglio 1967	Zona collinosa - A nord del centro abitato
Marzano Appio	28 marzo 1985	Zona alta
Mondragone	26 febbraio 1965	Fascia litoranea - Fino alla Strada statale n° 7 compresa
Piedimonte Matese	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Prata Sannita	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Raviscanina	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Roccamonfina	2 ottobre 1974	"Monte Santa Croce" - Vetta
Roccamonfina	28 marzo 1985	Parte restante del territorio esterno al D.M. 02/10/74
San Gregorio Matese	4 luglio 1966	Intero territorio comunale
San Nicola La Strada	8 settembre 1961	Viale Carlo III - Fascia di 300 m ai lati dalla rotonda al confine con Caserta
San Potito Sannitico	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Sant'Angelo d'Alife	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Santa Maria Capua Vetere	30 settembre 1959	Strada statale n° 7 "Appia" - Fascia di 20 m ai lati della strada
Sessa Aurunca	15 dicembre 1961	Fascia costiera - Compresa pineta
Sessa Aurunca	28 marzo 1985	Zona alta
Sessa Aurunca	28 marzo 1985	Pineta - A ridosso della fascia costiera
Teano	28 marzo 1985	Zona alta
Tora e Picilli	28 marzo 1985	Zona alta
Valle Agricola	28 marzo 1985	Intero territorio comunale
Comune	Decreto	Località
Provincia di Napoli		
Agèrola	12 novembre 1958	Intero territorio
Anacapri	20 marzo 1951	Intero territorio
Bàcoli	15 dicembre 1950	Intero territorio
Barano d'Ischia	9 settembre 1952	Fascia costiera - fino alla SS. 270
Barano d'Ischia	19 giugno 1958	Intero territorio
Boscoreale	28 marzo 1985	Intero territorio
Boscotrecase	8 settembre 1961	Intero territorio
Capri	20 marzo 1951	Intero territorio
Casamicciola Terme	9 settembre 1952	Fascia costiera - fino alla SS. 270
Casamicciola Terme	23 maggio 1958	Intero territorio
Càsola di Nàpoli	28 marzo 1985	Intero territorio
Castellammare di Stàbia	13 settembre 1956	Corso Garibaldi e terreni antistanti
Castellammare di Stàbia	14 febbraio 1963	Fascia costiera - esclusa la zona portuale
Castellammare di Stàbia	28 luglio 1965	Intero territorio - esclusa la zona portuale demaniale
Cèrcola	5 agosto 1961	Intero territorio
Ercolano (Resina)	17 agosto 1961	Intero territorio
Forio d'Ischia	9 settembre 1952	Fascia costiera - fino alla SS. 270
Forio d'Ischia	12 gennaio 1958	Intero territorio
Giugliano in Campania	14 dicembre 1964.	Fascia litoranea - fino alla SS. 7 compresa
Gragnano	28 marzo 1985	Intero territorio
Ìschia	9 settembre 1952	Intero territorio
Lacco Ameno	9 settembre 1952	Fascia costiera - fino alla SS. 270
Lacco Ameno	21 aprile 1958	Intero territorio
Lèttère	13 giugno 1957	Petrelle
Lèttère	28 marzo 1985	Intero territorio
Marano di Nàpoli	16 febbraio 1967	Camaldoli - sommità versante - Zona 1
Marano di Nàpoli	16 febbraio 1967	Camaldoli - versante a monte dell'abitato - Zona 2
Massa di Somma	5 agosto 1961	Intero territorio
Massa Lubrense	22 dicembre 1965	Intero territorio
Meta	2 febbraio 1962	Intero territorio
Monte di Pròcida	20 gennaio 1964	Intero territorio - esclusa la zona del porticciolo di Acquamorta

Comune	Decreto	Località
Napoli	5 maggio 1952	Camaldoli - piazzale antistante l'Eremo e parte della zona circostante
Napoli	19 giugno 1952	Campi Flegrei - Collina di San Domenico a ridosso della Mostra d'Oltremare
Napoli	6 ottobre 1952	Zona compresa tra via Manzoni e via Patrizi
Napoli	24 gennaio 1953	Collina di Posillipo - versante Napoli
Napoli	11 gennaio 1955	Campi Flegrei - Conca di Agnano
Napoli	15 giugno 1955	Immobili a monte della via T. Tasso e via A. Falcone
Napoli	30 ottobre 1956	Zona comprendente il primo tratto tra via Tasso e Corso Vittorio Emanuele
Napoli	7 novembre 1956	Parco Grifeo
Napoli	22 dicembre 1956	Zona di Castel S. Elmo
Napoli	12 febbraio 1957	Zona comprendente il primo tratto di via Manzoni
Napoli	15 luglio 1957	Zona Montesanto S. Pasquale
Napoli	24 ottobre 1957	Collina di Posillipo - versante Campi Flegrei
Napoli	24 ottobre 1957.	Montedonzelli - a valle della via Cardarelli
Napoli	25 ottobre 1957	S.Maria Apparente/Parco Margherita - a valle del corso V. Emanuele
Napoli	23 novembre 1957	Capodimonte - Moiariglio
Napoli	8 gennaio 1958	Zona della Piazza Quattro Stagioni
Napoli	25 gennaio 1958	Camaldoli e sue adiacenze
Napoli	26 marzo 1958	Zona di via Palizzi e sue adiacenze
Napoli	27 maggio 1958	Fascia costiera da P. Vittoria a P. Barbaia
Napoli	6 novembre 1958	Monte Echia e sue adiacenze
Napoli	14 dicembre 1959	"Montedonzelli" - Piazzale Belvedere
Napoli	14 dicembre 1959	Zona del secondo tronco di via Orazio
Napoli	15 dicembre 1959	Zona del Viale Maria Cristina di Savoia
Napoli	14 luglio 1960	Zona prospiciente la Riviera di Chiaia
Napoli	18 luglio 1960	Zona compresa tra via Manzoni e la strada di Porta Posillipo
Napoli	13 aprile 1961	Monte e Valle di via A. Falcone
Napoli	21 novembre 1961	Zona compresa tra via Tasso e Corso V. Emanuele
Napoli	11 dicembre 1961	Canzanella - suoli a valle di via Michelangelo da Caravaggio
Napoli	18 gennaio 1962	Zona a monte del secondo tratto di via Tasso e via A. Falcone
Napoli	21 aprile 1962	Zona a monte della via Ponti Rossi
Napoli	2 maggio 1962	Zona sottostante la via Luigia Sanfelice
Napoli	3 luglio 1962	S. Stefano - zona a monte e a valle dell'ultimo tratto di via Tasso
Napoli	9 luglio 1962	Terreni a valle di via Nuova del Campo e via S. Maria del Pianto
Napoli	25 giugno 1965	Zona a valle di via Cardarelli fino a via S.Gennaro dei Poveri
Napoli	26 aprile 1966	Scogliera di Mergellina - zona compresa tra il Molosiglio e l'Isola di Nisida
Napoli	20 maggio 1967	Zona di S. Maria ai Monti e S. Rocco
Napoli	20 maggio 1967	Zona del Vallone al Ponte dei Calciaioli
Napoli	22 giugno 1967	Versante interno del cratere di Agnano
Napoli	22 giugno 1967	Orli craterici degli Astroni e de I Pisani
Napoli	21 febbraio 1977	Zona Litoranea Santa Lucia - via Partenope e via Nazario Sauro - 1° tratto
Napoli	21 febbraio 1977	Zona Litoranea largo Torretta e via Mergellina - secondo tratto
Napoli	28 marzo 1985	Restante parte della Collina di Posillipo
Napoli	28 marzo 1985	Zona delimitata da via Guantai ad Orsolone
Napoli	21 gennaio 1997	Selva di Chiaiano
Napoli	18 maggio 1999	Zona a valle del Corso Vittorio Emanuele
Napoli	18 maggio 1999	Via Tasso - Via Aniello Falcone
Napoli	6 agosto 1999	Bagnoli - Coroglio
Nola	28 marzo 1985	Colle Cicale
Ottaviano	2 settembre 1961	Intero territorio
Piano di Sorrento	15 febbraio 1962	Intero territorio
Pimonte	28 marzo 1985	Intero territorio

Comune	Decreto	Località
Pòllena Tròcchia	3 ottobre 1961	Intero territorio
Pompei	27 ottobre 1961	Intero territorio
Pòrtici	4 ottobre 1961	Intero territorio
Pozzuoli	3 gennaio 1957	Arco Felice - zona a valle della strada Provinciale Miniscola
Pozzuoli	12 settembre 1957	Intero territorio
Pròcida	6 marzo 1952	Isolotto di Vivara
Pròcida	26 marzo 1956	Intero territorio - escluso l'isolotto di Vivara incluso nel D.M. 06/03/52
San Giòrgio a Cremano	26 luglio 1966	Zona panoramica a monte del territorio
San Giòrgio a Cremano	28 marzo 1985	Intero territorio
San Giuseppe Vesuviano	6 ottobre 1961	Intero territorio
San Sebastiano al Vesúvio	11 giugno 1961	Intero territorio
Sant'Agnello	2 gennaio 1958	Fascia costiera
Sant'Agnello	10 febbraio 1962	Intero territorio - include la zona del D.M. 02/01/58
Sant'Anastàsia	8 agosto 1961	Intero territorio
Sant'Antonio Abate	28 marzo 1985	Intero territorio
Santa Maria La Carità	28 marzo 1985	Intero territorio
Serrara Fontana	9 settembre 1952	Fascia costiera - fino alla SS. 270
Serrara Fontana	9 gennaio 1958	Intero territorio
Somma Vesuviana	26 ottobre 1961	Intero territorio
Sorrento	28 agosto 1959	Capo di Sorrento
Sorrento	11 dicembre 1959	Zona costiera di Marina Piccola
Sorrento	26 gennaio 1962	Intero territorio - comprende il D.M. 28/08/59 e D.M. 11/12/59
Terzigno	7 agosto 1961	Intero territorio
Torre Annunziata	8 ottobre 1960	Immobili a valle di via Alfani
Torre Annunziata	9 aprile 1963	Intero territorio - esclusa zona portuale
Torre del Greco	15 gennaio 1959	Collinetta dei Camaldoli
Torre del Greco	20 gennaio 1964	Intero territorio - esclusa zona portuale
Trecase (Boscotrecase)	8 settembre 1961	Intero territorio
Vico Equense	5 novembre 1955	A valle della SS.145
Vico Equense	2 maggio 1958	A monte della SS. 145
Comune	Decreto	Località
Provincia di Salerno		
Acerno	28 marzo 1985	Ambito "Monti Picentini" - Vetta Monte Polveracchio e versante sud del Monte Cervialto - Zona 2
Acerno	28 marzo 1985	Ambito "Monti Picentini" - Versante est del M. Accellica - Zona 1
Agropoli	25 novembre 1957	Viale Carmine Rossi e terreni a valle
Agropoli	12 agosto 1967	Fascia costiera
Amalfi	22 novembre 1955	Intero territorio comunale
Ascea	10 ottobre 1967	Fascia costiera e zona collinare occidentale
Atrani	22 settembre 1960	Intero territorio comunale
Battipaglia	22 luglio 1968	Fascia costiera e zona a ridosso
Camerota	13 febbraio 1959	Zona meridionale a valle della strada da Palinuro e vicinale S. Antonio
Campagna	29 novembre 1993	Fiume Sele - Oasi di Persano - (Istituita nel 1977 per la protezione faunistica) - Comuni di Serre, Postiglione e Campagna
Capaccio	7 giugno 1967	Fascia costiera e terreni a valle della strada statale n° 166 e strada statale n° 18
Casal Velino	2 novembre 1968	Fascia costiera e zona collinare a valle della SS. 267
Castel San Giòrgio	22 dicembre 1987	Collina del Drago
Castellabate	4 luglio 1966	Intero territorio comunale
Cava de' Tirreni	12 giugno 1967	Intero territorio comunale - esclusa zona interna
Cèntola	23 ottobre 1956	Fascia costiera - zona di Capo Palinuro
Cèntola	2 novembre 1968	Fascia costiera - comprendente la zona del DM 23/10/56
Cetara	1 dicembre 1961	Intero territorio comunale
Conca dei Marini	24 maggio 1958	Zona a valle della strada statale della Costiera Amalfitana
Conca dei Marini	29 settembre 1960	Intero territorio comunale
Corbara	22 luglio 1968	Intero territorio comunale
Èboli	2 novembre 1968	Fascia Costiera

Comune	Decreto	Località
Furore	15 settembre 1960	Intero territorio comunale
Giffoni Valle Piana	28 marzo 1985	Ambito "Monti Picentini" - Versante M. Accellica - Zona 1
Ispani	30 dicembre 1966	Fascia Costiera
Maiori	16 luglio 1952	Terreni a valle della strada provinciale Maiori-Cetara
Maiori	1° dicembre 1961	Intero territorio comunale
Mercato San Severino	8 novembre 1973	Zona collinare
Minori	8 ottobre 1960	Intero territorio comunale
Monte San Giacomo	28 marzo 1985	Ambito Massiccio del Cervati - Vetta e versante M. Cerasuolo
Montecòrice	20 marzo 1969	Fascia costiera
Nocera Inferiore	8 giugno 1971	Collina del Parco e del Castello
Piaggine	28 marzo 1985	Ambito Massiccio del Cervati - Versante ovest M. Cerasuolo
Pisciotta	8 novembre 1968	Fascia costiera
Pòllica	9 aprile 1969	Fascia costiera e propaggini collinari più prossime alla strada statale n° 267 - Zona 1
Pòllica	9 aprile 1969	Centri abitati di Pollica, Cannicchio, Galdo, Celso - Zona 2
Pòllica	9 aprile 1969	Fascia di 50 m ai lati della strada Pioppi - Pollica - Zona 3
Pontecagnano Faiano	22 febbraio 1970	Fascia costiera
Positano	23 gennaio 1954	Intero territorio comunale
Postiglione	29 novembre 1993	Fiume Sele - Oasi di Persano - (Istituita nel 1977 per la protezione faunistica) - Comuni di Serre, Postiglione e Campagna
Praiano	10 giugno 1957	Intero territorio comunale
Ravello	16 febbraio 1957	Zona sud
Ravello	16 giugno 1966	Zona restante - esterna al DM. 16/02/57
Salerno	27 febbraio 1957	Zona del castello
Salerno	17 maggio 1957	Fascia costiera - lido di Pastena, lungomare Catania, compresa tra il fiume Irno e il torrente Mercatello
Salerno	31 ottobre 1966	Mazzo della Signora
Salerno	15 settembre 1971	Mazzo della Signora
San Giovanni a Piro	14 luglio 1969	Fascia costiera
San Mauro Cilento	14 giugno 1968	Fascia costiera
Sant'Egidio del Monte Albino	21 ottobre 1968	La parte del territorio comunale a sud della strada statale n° 18
Santa Marina	16 giugno 1966	Fascia costiera
Sanza	28 marzo 1985	Ambito Massiccio del Cervati - Vetta e versante M. Cervati
Sapri	20 luglio 1966	Fascia costiera
Sassano	28 marzo 1985	Ambito Massiccio del Cervati - Zona alta
Scala	21 gennaio 1957	Intero territorio comunale
Serre	29 novembre 1993	Fiume Sele - Oasi di Persano - (Istituita nel 1977 per la protezione faunistica) - Comuni di Serre, Postiglione e Campagna
Teggiano	10 febbraio 1967	Zona a sud presso il torrente Buccana e Buco
Tramonti	13 febbraio 1968	Intero territorio comunale
Valle dell'Àngelo	28 marzo 1985	Ambito Massiccio del Cervati - Vetta M. Faiatella e Cima Di Mercori
Vibonati	7 giugno 1967	Fascia costiera
Vietri sul Mare	13 dicembre 1960	Intero territorio - escluso parte di immobili del foglio 5 della mappa catastale - (Tale esclusione era stata determinata dal timore di rallentare in qualche modo l'opera di ricostruzione a seguito dell'alluvione del 1954)
Vietri sul Mare	28 marzo 1985	Zona restante - foglio 5 della mappa catastale

Area Protetta L. 6.12.91 n° 394 L.R. 1.9.93 n° 33	PUT	Comune	Prov.
	SI	Agerola	NA
	SI	Amalfi	SA
	SI	Angri	SA
	SI	Atrani	SA

Area Protetta L. 6.12.91 n° 394 L.R. 1.9.93 n° 33	PUT	Comune	Prov.
	SI	Casola di Napoli	NA
	SI	Castellammare di Stabia	NA
	SI	Cetara	SA
	SI	Conca dei Marini	SA
	SI	Corbara	SA
	SI	Furore	SA
	SI	Gragnano	NA
	SI	Lettere	NA
	SI	Maiori	SA
	SI	Massa Lubrense	NA
	SI	Meta	NA
	SI	Minori	SA
	SI	Nocera Inferiore	SA
	SI	Nocera Superiore	SA
	SI	Pagani	SA
	SI	Piano di Sorrento	NA
	SI	Pimonte	NA
	SI	Positano	SA
	SI	Praiano	SA
	SI	Ravello	SA
	SI	Sant'Agnello	NA
	SI	Sant'Antonio Abate	NA
	SI	Sant'Egidio del Monte Albino	SA
	SI	Santa Maria La Carità	NA
	SI	Scala	SA
	SI	Sorrento	NA
	SI	Tramonti	SA
	SI	Vico Equense	NA
	SI	Vietri sul Mare	SA
Diecimare	SI	Cava dei Tirreni	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Agropoli	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Aquara	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Ascea	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Auletta	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Bellosguardo	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Buonabitacolo	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Camerota	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Campora	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Cannalonga	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Capaccio	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Casal Velino	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Casalbuono	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Casaletto Spartano	SA

Area Protetta L. 6.12.91 n° 394 L.R. 1.9.93 n° 33	PUT	Comune	Prov.
Diano			
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Caselle in Pittari	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Castel San Lorenzo	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Castelcivita	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Castellabate	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Castelnuovo Cilento	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Celle di Bulgheria	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Centola	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Ceraso	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Cicerale	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Controne	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Corleto Monforte	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Cuccaro Vetere	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Felitto	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Futani	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Gioi	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Giungano	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Laureana Cilento	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Laurino	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Laurito	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Lustra	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Magliano Vetere	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Moio della Civitella	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Montano Antilia	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Monte San Giacomo	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Montecorice	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Monteforte Cilento	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Montesano sulla Marcellana	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Morigerati	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Novi Velia	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Omignano	SA

Area Protetta L. 6.12.91 n° 394 L.R. 1.9.93 n° 33	PUT	Comune	Prov.
Diano			
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Orria	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Ottati	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Perdifumo	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Perito	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Petina	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Piaggine	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Pisciotta	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Polla	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Pollica	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Postiglione	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Roccadaspide	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Roccalgoriosa	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Rofrano	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Roscigno	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Sacco	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Salento	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		San Giovanni a Piro	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		San Mauro Cilento	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		San Mauro La Bruca	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		San Pietro al Tanagro	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		San Rufo	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Sant'Angelo a Fasanella	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Sant'Arsenio	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Santa Marina	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Sanza	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Sassano	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Serramezzana	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Sessa Cilento	SA

Area Protetta L. 6.12.91 n° 394 L.R. 1.9.93 n° 33	PUT	Comune	Prov.
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Sicignano degli Alburni	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro			
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Stella Cilento	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Stio	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Teggiano	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Torre Orsaia	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Tortorella	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Trentinara	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Valle Dell'Angelo	SA
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano		Vallo della Lucania	SA
Parco Nazionale del Vesuvio		Boscotrecase	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Boscotrecase	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Ercolano	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Massa di Somma	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Ottaviano	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Pollena Trocchia	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		San Giuseppe Vesuviano	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		San Sebastiano al Vesuvio	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Sant'Anastasia	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Somma Vesuviana	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Terzigno	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Torre del Greco	NA
Parco Nazionale del Vesuvio		Trecase	NA
Parco Regionale dei Campi Flegrei		Bacoli	NA
Parco Regionale dei Campi Flegrei		Monte di Procida	NA
Parco Regionale dei Campi Flegrei		Napoli	NA
Parco Regionale dei Campi Flegrei Riserva naturale Costa Licola		Pozzuoli	NA
Parco Regionale dei Campi Flegrei		Procida	NA
Parco Regionale dei Campi Flegrei		Quarto	NA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Acerno	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Bagnoli Irpino	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Calabritto	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Calvanico	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Campagna	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Caposele	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Castelvetere sul Calore	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Castiglione dei Genovesi	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Chiusano San Domenico	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Eboli	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Fisciano	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Giffoni Sei Casali	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Giffoni Valle Piana	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Lioni	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Montecorvino Rovella	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Montella	AV

Area Protetta L. 6.12.91 n° 394 L.R. 1.9.93 n° 33	PUT	Comune	Prov.
Parco Regionale dei Monti Picentini		Montemarano	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Montoro Superiore	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Nusco	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Olevano sul Tusciano	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Oliveto Citra	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		San Cipriano Picentino	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		San Mango Piemonte	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Santa Lucia di Serino	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Santo Stefano del Sole	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Senerchia	AV
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Serino	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Solofra	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Sorbo Serpico	AV
Parco Regionale dei Monti Picentini		Volturara Irpina	AV
Parco Regionale del Matese		Ailano	CE
Parco Regionale del Matese		Alife	CE
Parco Regionale del Matese		Capriati al Volturno	CE
Parco Regionale del Matese		Fontegreca	CE
Parco Regionale del Matese		Castello del Matese	CE
Parco Regionale del Matese		Cerreto Sannita	BN
Parco Regionale del Matese		Cusano Mutri	BN
Parco Regionale del Matese		Faicchio	BN
Parco Regionale del Matese		Gallo Matese	CE
Parco Regionale del Matese		Gioia Sannitica	CE
Parco Regionale del Matese		Letino	CE
Parco Regionale del Matese		Piedimonte Matese	CE
Parco Regionale del Matese		Pietraroja	BN
Parco Regionale del Matese		Prata Sannita	CE
Parco Regionale del Matese		Raviscanina	CE
Parco Regionale del Matese		San Gregorio Matese	CE
Parco Regionale del Matese		San Lorenzello	BN
Parco Regionale del Matese		San Potito Sannitico	CE
Parco Regionale del Matese		Sant' Angelo D'Alife	CE
Parco Regionale del Matese		Valle Agricola	CE
Parco Regionale del Partenio		Arienzo	CE
Parco Regionale del Partenio		Arpaia	BN
Parco Regionale del Partenio		Avella	AV
Parco Regionale del Partenio		Baiano	AV
Parco Regionale del Partenio		Cervinara	AV
Parco Regionale del Partenio		Forchia	BN
Parco Regionale del Partenio		Mercogliano	AV
Parco Regionale del Partenio		Monteforte Irpino	AV
Parco Regionale del Partenio		Mugnano del Cardinale	AV
Parco Regionale del Partenio		Ospedaletto D'Alpinolo	AV
Parco Regionale del Partenio		Pannarano	BN
Parco Regionale del Partenio		Paolisi	BN
Parco Regionale del Partenio		Pietrastormina	AV
Parco Regionale del Partenio		Quadrelle	AV
Parco Regionale del Partenio		Roccarainola	NA
Parco Regionale del Partenio		Rotondi	AV
Parco Regionale del Partenio		San Felice a Cancelli	CE
Parco Regionale del Partenio		San Martino Valle Caudina	AV
Parco Regionale del Partenio		Sant' Angelo a Scala	AV
Parco Regionale del Partenio		Sirignano	AV

Area Protetta L. 6.12.91 n° 394 L.R. 1.9.93 n° 33	PUT	Comune	Prov.
Parco Regionale del Partenio		Sperone	AV
Parco Regionale del Partenio		Summonte	AV
Parco Regionale Roccamonfina - Foce Garigliano		Conca della Campania	CE
Parco Regionale Roccamonfina - Foce Garigliano		Galluccio	CE
Parco Regionale Roccamonfina - Foce Garigliano		Marzano Appio	CE
Parco Regionale Roccamonfina - Foce Garigliano		Roccamonfina	CE
Parco Regionale Roccamonfina - Foce Garigliano		Sessa Aurunca	CE
Parco Regionale Roccamonfina - Foce Garigliano		Teano	CE
Parco Regionale Roccamonfina - Foce Garigliano		Tora e Piccilli	CE
Parco Regionale Taburno		Bonea	BN
Parco Regionale Taburno		Bucciano	BN
Parco Regionale Taburno		Cautano	BN
Parco Regionale Taburno		Foglianise	BN
Parco Regionale Taburno		Frasso Telesino	BN
Parco Regionale Taburno		Melizzano	BN
Parco Regionale Taburno		Moiano	BN
Parco Regionale Taburno		Montesarchio	BN
Parco Regionale Taburno		Paupisi	BN
Parco Regionale Taburno		Sant' Agata dei Goti	BN
Parco Regionale Taburno		Solopaca	BN
Parco Regionale Taburno		Tocco Caudio	BN
Parco Regionale Taburno		Torrecozzo	BN
Parco Regionale Taburno		Vitulano	BN
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Albanella	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Altavilla Silentina	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Atena Lucana	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Buccino	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Campagna	SA
Parco Regionale dei Monti Picentini		Colliano	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Contursi Terme	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Padula	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Pertosa	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Sala Consilina	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Serre	SA
Riserva naturale Foce Sele e Tanagro		Valva	SA
Riserva naturale Monti Eremita - Marzano		Castel Volturno	CE
Riserva naturale Foce Volturno - Costa Licola		Giugliano in Campania	NA
Riserva naturale Foce Volturno - Costa Licola		Falciano del Massico	CE
Riserva naturale Lago di Falciano		Mondragone	CE
Riserva naturale Monti Eremita - Marzano		Laviano	SA

Codice sito natura 2000	Denominazione	Parco di appartenenza
It8010001	Alta valle del fiume lete	Parco reg. Del matese
It8010002	Basso corso del fiume garigliano	P. Reg. Roccamonfina e foce garigliano
It8010003	Basso corso del fiume volturmo	
It8010004	Bosco di s. Silvestro	
It8010005	Catena di monte cesima	
It8010006	Catena di monte maggiore	
It8010007	Foce del fiume garigliano	P. Reg. Roccamonfina e foce garigliano
It8010008	Foce del fiume volturmo	Ris. Reg. Foce volturmo costa licola
It8010009	Lago del matese	Parco reg. Del matese
It8010010	Lago di carinola	Ris.reg. Lago falciano
It8010011	Lago di gallo	Parco reg. Del matese
It8010012	Lago di letino	Parco reg. Del matese
It8010013	Matese casertano	Parco reg. Del matese
It8010014	Media valle del fiume volturmo	
It8010015	Monte massico	
It8010016	Monte tifata	
It8010017	Monti di mignano montelungo	
It8010018	Paludi costiere dei variconi	Ris. Reg. Foce volturmo costa licola
It8010019	Pineta della foce del garigliano	P. Reg. Roccamonfina e foce garigliano
It8010020	Pineta di castelvolturmo	Ris. Reg. Foce volturmo costa licola
It8010021	Pineta di patria	Ris. Reg. Foce volturmo costa licola
It8010022	Vulcano di roccamonfina	P. Reg. Roccamonfina e foce garigliano
It8020001	Alta valle del fiume tammaro	
It8020002	Alta valle del fiume titerno	Parco reg. Del matese
It8020003	Alta valle del torrente tammarecchia	
It8020004	Bosco di castelfranco in miscano	
It8020005	Bosco di castelpagano	
It8020006	Bosco di castelvetere in val fortore	
It8020007	Camposauro	P. Reg. Taburno camposauro
It8020008	Massiccio del taburno	
It8020009	Pendici meridionali del monte mutria	Parco reg. Del matese
It8020010	Sorgenti e alta valle del fiume fortore	
It8020011	Valle telesina	
It8030001	Aree umide del cratere di agnano	Parco reg. Campi flegrei
It8030002	Capo miseno	Parco reg. Campi flegrei
It8030003	Collina dei camaldoli	
It8030004	Corpo centrale dell'isola di capri	
It8030005	Corpo centrale dell'isola di ischia	
It8030006	Costiera amalfitana tra nerano e positano	
It8030007	Cratere di astroni	Ris.stat. Cratere astroni
It8030008	Dorsale dei monti lattari	
It8030009	Foce di licola	Ris. Reg. Foce volturmo costa licola
It8030010	Fondali marini di ischia, procida e vivara	
It8030011	Fondali marini di punta campanella e capri	Riserva marina p. Campanella

It8030012	Isola di vivara	Parco reg. Campi flegrei
It8030013	Isolotto di s.martino e dintorni	Parco reg. Campi flegrei
It8030014	Lago d'averno	Parco reg. Campi flegrei
It8030015	Lago del fusaro	Parco reg. Campi flegrei
It8030016	Lago di lucrino	Parco reg. Campi flegrei
It8030017	Lago di miseno	Parco reg. Campi flegrei
It8030018	Lago di patria	Ris. Reg. Foce volturmo costa licola
It8030019	Monte barbaro e cratere di campiglione	Parco reg. Campi flegrei
It8030020	Monte nuovo	Parco reg. Campi flegrei
It8030021	Monte somma	Parco naz. Vesuvio
It8030022	Pinete dell'isola di ischia	
It8030023	Porto paone di nisida	Parco reg. Campi flegrei
It8030024	Punta campanella	
It8030025	Rupi alte costiere dell'isola di capri	
It8030026	Rupi costiere dell'isola di ischia	
It8030027	Scoglio del vervece	Riserva marina p. Campanella
It8030028	Settore occidentale dell'isola di capri	
It8030029	Settore orientale dell'isola di capri	
It8030030	Stazioni di asperula crassifolia dell'isola di capri	
It8030031	Stazioni di cyanidium caldarium di ischia	
It8030032	Stazioni di cyanidium caldarium di pozzuoli	Parco reg. Campi flegrei
It8030033	Stazione di cyperus polystachyus di ischia (i)	
It8030034	Stazione di cyperus polystachyus di ischia (ii)	
It8030035	Valloni della costiera amalfitana	
It8030036	Vesuvio	Parco naz. Vesuvio
It8040001	Altopiani di campomaggiore e summonte	Parco reg. Del partenio
It8040002	Alta valle del fiume calore irpino	
It8040003	Alta valle del fiume ofanto	
It8040004	Boschi di guardia dei lombardi e andretta	
It8040005	Bosco di zampaglione (calitri)	
It8040006	Dorsale monti del partenio	Parco reg. Del partenio
It8040007	Lago di conza della campania	
It8040008	Lago di s. Pietro - aquilaverde	
It8040009	Monte accellica	Parco reg. Dei picentini
It8040010	Monte cervialto e montagnone di nusco	Parco reg. Dei picentini
It8040011	Monte terminio	Parco reg. Dei picentini
It8040012	Monte tuoro	Parco reg. Dei picentini
It8040013	Monti di lauro	
It8040014	Piana del dragone	Parco reg. Dei picentini
It8040015	Piani carsici del monte terminio	Parco reg. Dei picentini
It8040016	Piano di laceno	Parco reg. Dei picentini
It8040017	Pietra maula (taurano, visciano)	
It8040018	Querceta dell'incoronata (nusco)	
It8040019	Vallone matrunolo ed alta valle del fiume sabato	Parco reg. Dei picentini
It8040020	Bosco di montefusco irpino	
It8050001	Alta valle del fiume bussento	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050002	Alta valle del fiume calore lucano	Parco n. Cilento e vallo di diano e ris. Foce sele e tanagro

It8050003	Alta valle del fiume picentino	Parco reg. Dei picentini
It8050004	Alta valle del fiume sele	ris. Reg. Foce sele e tanagro
It8050005	Alta valle del fiume tuscano	Parco reg. Dei picentini
It8050006	Balze di teggiano	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050007	Basso corso del fiume bussento	Parco n. Cilento e vallo di diano (in parte)
It8050008	Capo palinuro	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050009	Costiera amalfitana tra maggiori e il torrente bonea	
It8050010	Fasce litoranee a destra e sinistra del fiume sele	ris. Reg. Foce sele e tanagro
It8050011	Fascia interna di costa degli infreschi e della masseta	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050012	Fiume alento	
It8050013	Fiume mingardo	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050014	Fiume tanagro tra pertosa e contursi	ris. Reg. Foce sele e tanagro
It8050015	Foce del fiume sele	ris. Reg. Foce sele e tanagro
It8050016	Grotta di morigerati	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050017	Isola di licosa	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050018	Isolotti li galli	
It8050019	Lago cessuta e dintorni	
It8050020	Massiccio del monte eremita	Ris. Reg. Monti eremite marzano
It8050021	Medio corso del fiume sele	ris. Reg. Foce sele e tanagro
It8050022	Montagne di casalbueno	Parco n. Cilento e vallo di diano (in parte)
It8050023	Monte bulgheria	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050024	Monte cervati, centaurino e montagne di laurino	Parco n. Cilento e vallo di diano (in parte)
It8050025	Monte della stella	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050026	Monte licosa e dintorni	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050027	Monte mai e monte monna	Parco reg. Dei picentini
It8050028	Monte motola	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050029	M. Polveracchio, m. Boschetiello, vallone caccia senerchia	Parco reg. Dei picentini
It8050030	Monte sacro e dintorni	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050031	Monte soprano e monte vesole	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050032	Monte tresino e dintorni	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050033	Monti alburni	Parco n. Cilento e vallo di diano (in parte)
It8050034	Monti della maddalena	
It8050035	Monti di eboli	Parco reg. Dei picentini
It8050036	Parco marino di s. Maria di castellabate	Parco n. Cilento e vallo di diano ?
It8050037	Parco marino di punta degli infreschi	Parco n. Cilento e vallo di diano ?
It8050038	Pareti rocciose di cala del cefalo	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050039	Pineta di sant'iconio	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050040	Rupi costiere della costa degli infreschi e della masseta	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050041	Scoglio del mingardo e spiaggia di cala del cefalo	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050042	Stazione a genista cilentana di ascea	Parco n. Cilento e vallo di diano
It8050043	Valle delle ferriere di amalfi	Ris. Stat. Valle delle ferriere

n° ID	Ambiti Decreti Ministeriali del 28 marzo 1985
1	Monti Picentini
2	Costiera Amalfitana
3	Costiera Cilentana Sud
4	Massiccio del Cervati
5	Costiera e Collina di Ascea
6	Costiera Cilentana Nord
7	Monte Taburno
8	Via Appia
9	Costiera di Cellole
10	Caserta Vecchia
11	Viale Carlo III Caserta
12	San Leucio
13	Gruppo Montuoso del Matese
14	Gruppo Vulcanico di Roccamonfina
15	Viale Carlo III San Nicola La Strada
16	Campi Flegrei e Collina dei Camaldoli
17	Isola d'Ischia
18	Penisola Sorrentina
19	Campi Flegrei
20	Isola di Capri
21	Monti Lattari
22	Collina di Posillipo
23	Colle di Cicala
24	Vesuvio Monte Somma

I Monti Picentini

Comune	D. M. di dichiarazione ed inibizione	Estensione	Località
Acerno	28/03/85	Parziale	Vetta M. Polveracchio e versante sud del Monte Cervialto - Zona 2
Acerno	28/03/85	Parziale	Versante est del M. Accellica - Zona 1
Bagnoli Irpino	28/03/85	Parziale	Vetta M. Cervialto - escluso Piano Laceno - Zona 2
Giffoni Valle Piana	28/03/85	Parziale	Versante M. Accellica - Zona 1
Montella	28/03/85	Parziale	Vetta M. Accellica - escluso Piano Verteglia (d'Ischia) - Zona 1
Nusco	28/03/85	Parziale	Vetta M. Ramatico - Zona 2
Serino	28/03/85	Parziale	Vetta e versante M. Terminio - Zona 1
Volturara Irpinia	28/03/85	Parziale	Vetta M. Terminio - escluso Campolasperto e Piano d'Ischia - Zona 1

Costiera Amalfitana

Comune	D.M. integrato dal D.M. 28/3/85	Estensione	Località
Amalfi	22/11/55	Totale	Intero territorio
Atrani	22/09/60	Totale	Intero territorio
Cetara	01/12/61	Totale	Intero territorio
Conca dei Marini	29/09/60	Totale	Intero territorio
Furore	15/09/60	Totale	Intero territorio
Maiori	01/12/61	Totale	Intero territorio
Minori	08/10/60	Totale	Intero territorio
Positano	23/01/54	Totale	Intero territorio
Praiano	10/06/57	Totale	Intero territorio
Ravello	16/02/57	Parziale	Zona sud
Ravello	16/06/66	Parziale	Zona restante al DM. 16/02/57
Scala	21/01/57	Totale	Intero territorio

Tramonti	13/02/68	Totale	Intero territorio
Vietri sul Mare	15/12/60	Parziale	Intero territorio - escluso parte di immobili del fg. 5
Vietri sul Mare	28/03/85	Parziale	Zona restante - inclusione foglio 5

Costiera Cilentana Sud

Comune	D.M. integrato dal D.M. 28/3/85	Estensione	Località
Camerota	13/02/59	Parziale	Limitatamente a parte della zona meridionale
Cèntola	23/10/56	Parziale	Capo Palinuro
San Giovanni a Piro	14/07/69	Parziale	Fascia costiera

Massiccio del Cervati

Comune	D. M. di dichiarazione ed inibizione	Estensione	Località
Monte San Giacomo	28/03/85	Parziale	Vetta e versante M. Cerasuolo
Piaggine	28/03/85	Parziale	Versante ovest M. Cerasuolo
Sanza	28/03/85	Parziale	Vetta e versante M. Cervati
Sassano	28/03/85	Parziale	Zona alta
Valle dell'Àngelo	28/03/85	Parziale	Vetta M. Faiatella e Cima Di

Costiera e collina di Ascea

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Ascea	10/10/67	Parziale	Limitatamente alla Torre del Telegrafo

Costiera Cilentana Nord

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Agròpoli	12/08/67	Parziale	Limitatamente a Punta Tresino
Castellabate	04/07/66	Parziale	Limitatamente a Punta Tresino e Punta Licosa
Montecòrice	20/03/69	Parziale	Fascia costiera
Pòllica	09/04/69	Parziale	Limitatamente alla fascia costiera
San Màuro Cilento	14/06/68	Parziale	Fascia costiera

Monte Taburno

Comune	DM integrato	Estensione
Bonea	28/03/85	Parziale
Bucciano	28/03/85	Parziale
Càmpoli del Monte Taburno	28/03/85	Parziale
Cautano	28/03/85	Parziale
Dugenta	28/03/85	Parziale
Foglianise	28/03/85	Parziale
Frasso Telesino	28/03/85	Parziale
Melizzano	28/03/85	Parziale
Moiano	28/03/85	Parziale
Montesàrchio	28/03/85	Parziale
Paupisi	28/03/85	Parziale
Sant'Agata de' Goti	28/03/85	Parziale
Solopaca	28/03/85	Parziale
Tocco Càudio	28/03/85	Parziale
Torreco	28/03/85	Parziale
Vitulano	28/03/85	Parziale

Il regime inibitorio è apposto limitatamente all'intero territorio esterno al centro abitato

Via Appia

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Arpàia	28/03/85	Parziale	Via Appia - zona a sud

Costiera di Cellole

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Cellole	28/03/85	Parziale	Fascia costiera e pineta
Sessa Aurunca	28/03/85	Parziale	Fascia costiera e pineta

Caserta Vecchia

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Caserta	28/10/61	Parziale	Caserta Vecchia - nucleo abitato - Borgo

Caserta	19/08/70	Parziale	medioevale Caserta Vecchia - zona circostante il Borgo medioevale
---------	----------	----------	--

Viale Carlo III Caserta

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Caserta	14/09/62	Parziale	Viale Carlo III - terreni per una fascia di 500 m ai lati e fino alla Reggia

San Leucio

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Caserta	20/12/65	Parziale	S. Leucio - Piazzale Belvedere e SS.

Gruppo Montuoso del Matese

Comune	DM integrato	Estensione
Ailano	28/03/85	Parziale
Alife	28/03/85	Parziale
Capriati a Volturno	28/03/85	Parziale
Castello del Matese	28/03/85	Parziale
Cerreto Sannita	28/03/85	Parziale
Cusano Mutri	28/03/85	Parziale
Faicchio	28/03/85	Parziale
Fontegreca	28/03/85	Parziale
Gallo	28/03/85	Parziale
Giòia Sannitica	28/03/85	Parziale
Letino	28/03/85	Parziale
Piedimonte Matese	28/03/85	Parziale
Pietraròja	28/03/85	Parziale
Prata Sannita	28/03/85	Parziale
Raviscanina	28/03/85	Parziale
San Gregòrio Matese	04/07/66	Parziale
San Lorenzello	28/03/85	Parziale
San Potito Sannitico	28/03/85	Parziale
Sant'Àngelo d'Alife	28/03/85	Parziale
Valle Agricola	28/03/85	Parziale

Limitatamente all'intero territorio esterno al centro abitato

Gruppo Vulcanico di Roccamonfina

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Conca della Campània	28/03/85	Parziale	Zona alta
Galluccio	28/03/85	Parziale	Zona alta
Marzano Àppio	28/03/85	Parziale	Zona alta
Roccamonfina	02/10/74	Parziale	Vetta M. Santa Croce
Roccamonfina	28/03/85	Parziale	Restante parte territorio
Sessa Aurunca	28/03/85	Parziale	Zona alta
Teano	28/03/85	Parziale	Zona alta
Tora e Piccilli	28/03/85	Parziale	Zona alta

Viale Carlo III San Nicola La Strada

Comune	DM integrato	Estensione	Località
San Nicola La Strada	08/09/61	Parziale	Viale Carlo III - Fascia di 300 m ai lati dalla rotonda al confine con Caserta

Campi Flegrei e Collina dei Camaldoli

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Napoli	05/05/52	Parziale	Zona circostante il convento dei Camaldoli
Napoli	19/06/52	Parziale	Campi Flegrei - Collina di san Domenico
Napoli	11/01/55	Parziale	Campi Flegrei - Conca di Agnano
Napoli	25/01/58	Parziale	Camaldoli e sue adiacenze

Comune	DM integrato	Estensione	Località
Napoli	20/05/67	Parziale	Vallone al Ponte dei Calciaioli
Napoli	20/05/67	Parziale	S.Maria ai Monti e S.Rocco
Napoli	22/06/67	Parziale	Versante interno del cratere di Agnano
Napoli	22/06/67	Parziale	Orli craterici degli Astroni e de I Pisani
Napoli	28/03/85	Parziale	Zona delimitata da via Guantai ad Orsolone
Isola d'Ischia			
Comune	DM integrato	Estensione	Località
Barano d'Ischia	19/06/58	Totale	Intero territorio
Casamicciola Terme	23/05/58	Totale	Intero territorio
Forio d'Ischia	12/01/58	Totale	Intero territorio
Ischia	09/09/52	Totale	Intero territorio
Lacco Ameno	21/04/58	Totale	Intero territorio
Serrara Fontana	09/01/58	Totale	Intero territorio
Penisola Sorrentina			
Comune	DM integrato	Estensione	Località
Massa Lubrense	22/12/65	Totale	Intero territorio
Meta	02/02/62	Totale	Intero territorio
Piano di Sorrento	15/02/62	Totale	Intero territorio
Sant'Agnello	10/02/62	Totale	Intero territorio
Sorrento	26/01/62	Totale	Intero territorio
Vico Equense	05/11/55	Parziale	A valle della SS.145
Vico Equense	02/05/58	Parziale	A monte della SS. 145
Campi Flegrei			
Comune	DM integrato	Estensione	Località
Bàicoli	15/12/59	Totale	Intero territorio
Monte di Pròcida	20/01/64	Parziale	Intero territorio - esclusa la zona del porticciolo di Acquamorta
Pozzuoli	12/09/57	Totale	Intero territorio
Isola di Capri			
Comune	DM integrato	Estensione	Località
Anacapri	20/03/51	Totale	Intero territorio
Capri	20/03/51	Totale	Intero territorio
Monti Lattari			
Comune	DM integrato	Estensione	Località
Agèrola	12/11/58	Totale	Intero territorio
Càsola di Nàpoli	28/03/85	Totale	Intero territorio
Castellammare di Stàbia	28/07/65	Parziale	Limitatamente alla zona a monte del territorio
Gragnano	28/03/85	Totale	Intero territorio
Lèttère	28/03/85	Totale	Intero territorio
Pimonte	28/03/85	Totale	Intero territorio
Sant'Antònio Abate	28/03/85	Totale	Intero territorio
Santa Maria La Carità	28/03/85	Totale	Intero territorio
Collina di Posillipo			
Comune	DM integrato	Estensione	Località
Napoli	24/01/53	Parziale	Collina di Posillipo - versante Napoli
Napoli	12/02/57	Parziale	Zona comprendente il primo tratto di via Manzoni
Napoli	24/10/57	Parziale	Collina di Posillipo - versante Campi Flegrei
Napoli	14/12/59	Parziale	Secondo tratto di via Orazio
Napoli	19/07/60	Parziale	Zona compresa tra via Manzoni e la strada di Porta Posillipo
Napoli	26/04/66	Parziale	Zona compresa tra il Molosiglio e l'Isola di Nisida
Napoli	28/03/85	Parziale	Restante parte della Collina di Posillipo
Colle di Cicala			
Comune	DM integrato	Estensione	Località
Nola	28/03/85	Parziale	Colle Cicala

2.1.4 La bozza del Piano Territoriale Regionale

La Regione Campania, con delibera n. 287 del 25/2/2005, ha adottato la bozza di Piano Territoriale Regionale elaborata sulla base dei criteri individuati dalle linee guida per la Pianificazione Territoriale Regionale (D.R. 4459/2002) precedentemente descritte.

La bozza di piano non risulta ad oggi ancora approvata; è stata sottoposta al vaglio dei Consigli Provinciali che, formulate le opportune osservazioni, hanno redatto dei documenti di sintesi attualmente in attesa di approvazione da parte del Consiglio Regionale.

2.2 PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE 2000 – 2006

Sulla base del “Documento strategico regionale per la politica di coesione 2007/2013” adottato con delibera della Giunta Regionale n. 1809 del 6 dicembre 2005, che tiene conto del Documento strategico preliminare nazionale redatto secondo le “Linee Guida” approvate dall' Intesa della Conferenza Unificata Stato – Regioni – Città del 3 febbraio 2005 e dalla successiva delibera Cipe del 15 luglio 2005, la Regione Campania sta attualmente elaborando i nuovi documenti di programmazione finanziaria per il periodo 2007-2013.

Ad oggi il P.O.R. 2000-2006 rimane un quadro strategico di riferimento rispetto alle politiche di sviluppo regionale.

Il giorno 8 agosto del 2000, con decisione della Commissione Europea n. CE(2000)2347, è stato approvato il Programma Operativo Regionale 2000 – 2006.

Il P.O.R. traccia le linee strategiche per l'impiego dei fondi strutturali nel periodo 2000 – 2006, prevede investimenti per un totale di 17.845 miliardi di lire, dei quali 13.314 miliardi di lire di parte pubblica (il 50% a carico di Stato e Regione e l'altro 50% a carico dei fondi europei).

I 13.314 miliardi di lire corrispondono al 25% circa dei complessivi fondi attribuiti alle regioni italiane dell'Obiettivo 1 per il periodo di programmazione 2000 – 2006 (le cifre sono espresse in lire in quanto tutta la documentazione disponibile in materia risale all'anno 2000).

Il P.O.R. si configura come un grande quadro strategico, coerente con le politiche nazionali ed europee di medio e lungo periodo, dove la Regione assume un particolare rilievo e importante ruolo; nel nuovo contesto istituzionale che si va profilando per effetto dei processi di decentramento e di trasferimento di competenze statali il governo del territorio ha come punto di snodo la Regione.

Ad essa è affidato l'importante compito di programmare e coordinare il complesso di iniziative che, vedendo coinvolte Amministrazioni Centrali, Istituzioni Locali, Soggetti espressione del partenariato locale, agiscono sul territorio, sulle sue risorse, sulla sua organizzazione, sui comportamenti degli attori economici e sociali che su di esso operano.

Il P.O.R. rappresenta il punto di riferimento per la politica di sviluppo regionale; da ciò deriva la necessità che le scelte in esso definite costituiscano la base programmatica a cui tutte le Amministrazioni, indipendentemente dai livelli di governo rappresentati, devono fare riferimento.

Le priorità contenute nel P.O.R. costituiscono l'area di convergenza verso cui deve puntare l'intera costellazione di piani, programmi e progetti di carattere settoriale e territoriale; rispetto a tali piani, programmi e progetti il P.O.R. funge da sistema di indirizzo, verifica e coordinamento.

2.2.5 Le strategie di intervento e gli obiettivi del programma

Le analisi svolte in merito alla situazione socioeconomica della Regione Campania hanno evidenziato, accanto ad un insieme di gravi e vistose debolezze, delle notevoli potenzialità associate in particolare a risorse naturali, ambientali e culturali.

In questo contesto il nodo strategico di fondo prospettato dal Quadro Comunitario di Sostegno – valorizzare ed estendere nel Sud le risorse immobili dell'ambiente, del patrimonio naturale, dei beni culturali, del lavoro localizzato, aumentandone la capacità di attrarre od incrementare le risorse mobili del capitale produttivo, della tecnologia, delle conoscenze e dei beni immateriali, del capitale umano – costituisce per la Campania una opportunità di rendimento sociale ed economico.

Il P.O.R. della Campania condivide la necessità individuata dal Q.C.S. di imprimere un “balzo” allo sviluppo regionale; l'obiettivo generale del P.O.R. si traduce in sei punti fondamentali:

- 1 *L'abbattimento del tasso di disoccupazione*
- 2 *La crescita del prodotto regionale*
- 3 *L'incremento della dotazione di infrastrutture*
- 4 *Il rafforzamento della struttura produttiva regionale*
- 5 *Il miglioramento della qualità dell'ambiente*
- 6 *L'aumento sostanziale della partecipazione delle donne al mercato del lavoro regionale*

Il P.O.R. della Campania pone al centro della propria strategia di sviluppo sostenibile la necessità di assicurare forte concentrazione agli interventi e di dare grande peso alla programmazione integrata.

Gli ambiti di applicazione sono prioritariamente costituiti dalle aree di concentrazione dello sviluppo che il Programma Operativo individua con maggiori potenzialità quali: sistemi naturali definiti, come i parchi nazionali Cilento e Vesuvio, dotati di un'adeguata massa critica in grado di sostenere processi autonomi di sviluppo; distretti e "protodistretti" produttivi e turistici, città, giacimenti culturali; i progetti integrati di filiera/cluster/settore (agroalimentare, ciclo dei rifiuti, termale), che si concentrano su un comune obiettivo di sviluppo produttivo integrato, da conseguirsi anche su di un territorio diffuso; ed infine i progetti integrati infrastrutturale, che sono costituiti da un insieme di operazioni infrastrutturale che si concentrano sulla realizzazione di sistemi a rete in cui convergono più tipologie infrastrutturale (intermodalità).

A valle dell'obiettivo generale del P.O.R. e coerentemente con la struttura programmatica del Q.C.S., vengono determinati sei obiettivi globali, dedicati alla valorizzazione delle risorse naturali, culturali ed umane, alla promozione dello sviluppo locale, al rafforzamento delle funzioni e dei servizi urbani ed infine al miglioramento del sistema delle reti e dei nodi di servizio. A fronte di ciascuno di tali obiettivi globali, vengono individuati altrettanti strumenti di intervento, ovvero assi prioritari diretti a conseguire il soddisfacimento di quegli obiettivi.

La definizione degli assi avviene in un quadro di completa coerenza con le scelte operate dal Q.C.S. Il conseguimento degli obiettivi globali di ciascun asse contribuisce all'obiettivo generale del Programma. All'interno di ciascun obiettivo globale il P.O.R. definisce quindi gli obiettivi specifici che contribuiscono a conseguire l'obiettivo globale di asse.

2.2.6 Gli Assi Strategici

Il P.O.R. si articola in sei assi strategici:

- Asse 1 - Risorse Naturali. Investimenti previsti: 4.958 miliardi di lire
- Asse 2 - Risorse Culturali. Investimenti previsti: 1.499 miliardi di lire
- Asse 3 - Risorse Umane. Investimenti previsti: 2.387 miliardi di lire
- Asse 4 - Sviluppo Locale. Investimenti previsti: 5.611 miliardi di lire
- Asse 5 - Città. Investimenti previsti: 805 miliardi di lire
- Asse 6 - Reti e nodi di servizio. Investimenti previsti: 2.509 miliardi di lire

Asse 1 - Risorse Naturali

Campi di intervento: Difesa del suolo; Gestione dei rifiuti, Risanamento aree contaminate, conoscenze sullo stato delle risorse naturali

Investimenti previsti: 4.958 miliardi di lire

Asse 2 - Risorse culturali

Campi di intervento: Valorizzazione dei beni culturali, sviluppo e gestione delle risorse culturali

Investimenti previsti: 1.499 miliardi di lire

Asse 3 - Risorse Umane

Campi di intervento: politiche attive per il lavoro, miglioramento dei sistemi formativi, promozione delle pari opportunità

Investimenti previsti: 2.387 miliardi

Asse 4 - Sviluppo locale

Campi di intervento: supporto allo sviluppo imprenditoriale nei settori dell'industria, artigianato, commercio, servizi, turismo e agricoltura

Investimenti previsti: 5.611 miliardi

Asse 5 - Città

Campi di intervento: struttura urbana della regione, rafforzamento delle funzioni direzionali dei capoluoghi di provincia, reti di piccoli centri per il potenziamento di servizi alle imprese, potenziamento della vocazione internazionale di Napoli

Investimenti previsti: 805 miliardi di lire

Asse 6 - Reti e nodi di servizio

Campi di intervento: sistema dei trasporti con il rafforzamento del trasporto su ferro e via mare, sviluppo dell'Information & Communication Technology e per la crescita della new economy

Investimenti previsti: 2.509 miliardi

2.2.7 L'Asse 1: risorse naturali

OBIETTIVO: *Creare nuove opportunità di crescita e di sviluppo sostenibile rimuovere le condizioni di emergenza ambientale e di inefficienza delle reti; assicurare l'uso efficiente e razionale e la fruibilità di risorse naturali, riservando particolare attenzione alla tutela delle coste; garantire il presidio del territorio, a partire da quello montano, anche attraverso le attività agricole; preservare le possibilità di sviluppo nel lungo periodo e accrescere la qualità della vita .*

L'obiettivo di valorizzazione delle risorse naturali si associa in Campania alla necessità di garantire tutela e risanamento al patrimonio naturale e ambientale della regione, riducendo i rischi ed accrescendo la disponibilità e l'efficienza delle attrezzature per la gestione e la corretta manutenzione del territorio. Si dovrà puntare, in questo ambito, a riorganizzare l'intero sistema di depurazione, realizzando il sistema di smaltimento dei rifiuti solidi e riqualificando la fascia costiera, decomprimendo l'area vesuviana, nonché potenziando le strutture per il monitoraggio e il controllo dell'ambiente.

Sul piano della valorizzazione a fini di sviluppo, la regione deve trarre vantaggio dalla presenza e dalle qualità intrinseche del sistema dei Parchi nazionali, che conta in Campania un'estensione notevole e poli molto significativi (il Vesuvio e il Cilento), con una massa critica, potenzialità e fattori di sviluppo sui quali può concretamente fondarsi il rilancio dell'attività economica e del reddito a scala locale e regionale.

2.2.8 L'Asse 2: risorse culturali

OBIETTIVO: *Stabilire condizioni per nuove opportunità imprenditoriali nel settore della cultura e delle attività culturali; accrescere la qualità della vita dei cittadini, la fiducia e il benessere sociale; valorizzare, tutelare e rendere maggiormente fruibili le risorse culturali del Mezzogiorno.*

Il potenziale endogeno regionale esprime anche risorse storico-culturali, a cui è rivolta l'attenzione del secondo obiettivo globale, di rilevanza mondiale, che costituiscono una delle componenti più rilevanti delle risorse immobili che la Regione detiene. La tutela, la conservazione e la valorizzazione di tale potenziale in un'ottica di sistema costituisce un elemento strategico prioritario da perseguire, anche per il rilevante potenziale

occupazionale che tali settori possono garantire. In particolare, la riscoperta e la valorizzazione delle aree meno conosciute della regione, dove tuttavia sono presenti risorse e valori storico-culturali notevolissimi, può costituire, insieme all'azione di promozione innovativa e di salvaguardia delle zone turistiche e dei poli culturali tradizionali (in un'ottica di uso sostenibile e di difesa degli ambiti territoriali in cui tali zone e poli si collocano), un'occasione significativa di sviluppo e di crescita.

2.2.9 L'Asse 3: risorse umane

OBIETTIVO: *Indurre nuove occasioni di sviluppo espandendo la dotazione, la disponibilità e la qualità delle risorse umane. Far crescere il contenuto scientifico-tecnologico delle produzioni meridionali; rafforzare la rete dei centri di competenza del Mezzogiorno e valorizzare i collegamenti tra sottosistema scientifico ed imprenditoriale. Ridurre i tassi di disoccupazione, accrescere la partecipazione al mercato del lavoro e l'emersione delle attività informali (e quindi la loro produttività), valorizzare le risorse femminili, favorire i processi di recupero della fiducia e benessere sociale e ridurre la marginalità sociale.*

L'obiettivo globale associato alla valorizzazione delle risorse umane va interpretato in Campania non solo alla luce delle esigenze, ripetutamente richiamate in precedenza, di crescita dell'occupazione, della produttività, delle abilità professionali, nonché di recupero del sommerso, ma anche della necessità di accumulazione di valori culturali e di conoscenza, in una prospettiva di trasformazione e crescita della collettività regionale nel suo insieme. In questa ottica la strategia di intervento farà riferimento ai policy field individuati per l'asse in sede comunitaria. La finalità di abbattere il tasso di disoccupazione è naturalmente prioritaria, sia attraverso interventi strutturali sulla competitività del sistema produttivo regionale che attuando azioni specifiche per rendere più efficiente il mercato del lavoro. In tal senso si adotterà un approccio "preventivo" nell'attuazione delle politiche occupazionali, accompagnando l'avvio dei nuovi servizi per l'impiego, attraverso i quali si favorirà l'incontro tra domanda e offerta di lavoro, e si promuoverà la riqualificazione degli attori del sistema formativo.

Rilevante quale punto di forte impegno della strategia di sviluppo è anche la realizzazione di interventi mirati ad accrescere, riqualificare e diffondere l'area cruciale

della ricerca. Il potenziamento, la messa in rete e la condivisione del significativo patrimonio scientifico e tecnologico di cui la Campania già dispone potrà costituire uno strumento di generale sviluppo della comunità regionale ed esercitare, al contempo, effetti insostituibili e virtuosi sul miglioramento stabile del capitale fisso sociale e sull'espansione e la riqualificazione dell'attrezzatura di produzione, nonché sull'accrescimento dei fattori di competitività dell'intero sistema. In questo ambito, la costruzione di reti stabili tra le strutture e i centri già operativi e, soprattutto, il potenziamento dei legami fra il settore della ricerca e il mondo produttivo, possono contribuire efficacemente alla diffusione dell'innovazione e al trasferimento tecnologico a beneficio del sistema di piccole e medie imprese della regione, proseguendo e rafforzando, inoltre, il processo di sostanziale irrobustimento e specializzazione dell'offerta regionale di servizi alla produzione. La riduzione delle disparità di genere, inoltre, oltre a rappresentare un obiettivo trasversale dell'intero programma, verrà perseguita attraverso specifici interventi di qualificazione, riqualificazione, promozione della flessibilizzazione dei sistemi produttivi e con l'utilizzo di misure di accompagnamento che consentano di conciliare la vita professionale con quella familiare.

2.2.10L'Asse 4: sviluppo locale

OBIETTIVO: Creare le condizioni economiche per lo sviluppo imprenditoriale e la crescita produttiva; aumentare la competitività, la produttività, la coesione e la cooperazione sociale in aree concentrate del territorio, irrobustendo, anche attraverso l'innovazione tecnologica, le filiere produttive (specie in agricoltura e nello sviluppo rurale); promuovere la localizzazione di nuove iniziative imprenditoriali, ivi incluse quelle nel settore turistico, e l'emersione di imprese dall'area del sommerso; assicurare la sostenibilità ambientale dello sviluppo del sistema produttivo, anche utilizzando le migliori tecnologie disponibili e rispettando nel medio e lungo periodo la capacità di carico dell'ambiente.

Ancora, il rafforzamento della struttura produttiva, dell'economia e del mercato, regolare e non assistito, costituisce una delle sfide più impegnative per la programmazione regionale dei prossimi anni, coerentemente con il terzo obiettivo

globale della programmazione per il Mezzogiorno. L'ottenimento di significativi risultati su questo terreno rappresenta lo strumento più idoneo per recuperare il grave deficit che ancora si manifesta in Campania, in termini di dipendenza della regione e della sua domanda dai flussi di reddito e di prodotti provenienti dall'esterno.

Il soddisfacimento di questo obiettivo implica, in primo luogo, una crescita della presenza e del peso industriale della regione, in un quadro di diversificazione e di armonica espansione dell'intero tessuto produttivo.

L'esistenza, da un lato, di nuclei tuttora consistenti di aziende medio-grandi con propensione all'investimento e contenuti innovativi rilevanti e, dall'altro, di sistemi locali (distretti e quasi distretti) di dimensioni ancora limitate, ma con caratteristiche e prospettive apprezzabili e, spesso, anche riconosciute internazionalmente, costituiscono altrettanti fattori sui quali l'azione strutturale può e deve poggiare, approfondendone e valorizzandone in ogni possibile direzione gli aspetti di crescita endogena e di integrazione con il resto della società e dell'economia. L'apertura e l'integrazione della Campania in contesti economici più ampi richiederà altresì un ulteriore impegno della Regione nella promozione degli investimenti esogeni, nella promozione di sistemi relazionali con distretti produttivi e terziari nazionali ed europei, nella promozione di attività di coordinamento ed accompagnamento dei processi localizzativi.

La strategia perseguita nell'ambito del POR 2000-2006 per lo sviluppo dell'agricoltura e delle aree rurali, si collega armonicamente con quella posta a base del precedente periodo di programmazione, incentrata sulla valorizzazione dell'agricoltura delle "aree forti" e sul contestuale recupero delle aree interne ad un ruolo più autopropulsivo nell'economia complessiva della Regione.

Essa si fonda quindi: da un lato sul miglioramento dei livelli di competitività delle aziende agricole e delle imprese agroindustriali, in un contesto di valorizzazione di filiera che, per dimensioni economiche e strutturali, sono in grado di operare in posizione di equilibrio sul mercato; e dall'altro sulla più razionale utilizzazione delle risorse naturali produttive ed umane presenti nelle aree in ritardo, secondo un'ottica rivolta all'intero territorio di intervento ed imperniata sulla valorizzazione del carattere multifunzionale e sulla integrazione e diversificazione delle attività economiche e sul miglioramento della qualità della vita.

Attualmente, gli svantaggi presenti nelle aree rurali in ritardo non consentono di promuovere un diffuso processo di miglioramento dell'efficienza delle unità produttive.

Tali unità, a forte caratterizzazione multifunzionale, svolgono un ruolo fondamentale nel contesto economico e sociale locale. In tali aree si punta a realizzare un intervento "forte" basato su un insieme di azioni che valorizzino le risorse locali pervenendo così ad un miglioramento delle condizioni strutturali del territorio interessato con l'obiettivo di mantenere vitali le comunità rurali, caratterizzate da un'economia particolarmente debole ed un tessuto produttivo estremamente fragile. Interventi saranno quindi realizzati a favore delle componenti del capitale naturale (acqua, suolo, biodiversità) laddove maggiormente soggette a rischi di degrado.

Infine, come si è detto, la promozione e la valorizzazione, peraltro già in atto, di risorse naturalistiche, ambientali e culturali notevoli, devono coniugarsi con un processo di generale miglioramento qualitativo delle strutture di offerta nell'ambito del settore turistico e della ricettività. In questo contesto, già oggi gli interventi di riqualificazione e di rilancio del territorio hanno manifestato, soprattutto in punti molto caratteristici della regione (Napoli ed i sistemi turistici consolidati) risultati apprezzabili e duraturi che potrebbero rappresentare altrettante occasioni di imitazione/diffusione di modalità organizzative, di criteri e di attività.

2.2.11L'Asse 5:città

OBIETTIVO: Migliorare l' articolazione funzionale e la qualità del sistema urbano del Mezzogiorno attraverso la definizione del ruolo delle città nel loro contesto regionale, e in particolare: creare condizioni economiche, amministrative e sociali adatte allo sviluppo imprenditoriale; aumentare la competitività e la produttività strutturale dei sistemi economici territoriali; favorire la localizzazione di nuove iniziative nelle aree urbane e metropolitane specie nei servizi alle persone e alle imprese; combattere la marginalità sociale e favorire i processi di recupero della fiducia sociale; riqualificare il contesto urbano. con particolare attenzione per gli aspetti ambientali.

Il sistema urbano della Campania costituisce uno snodo cruciale della struttura regionale, in quanto vi si concentrano la gran parte degli insediamenti e delle funzioni produttive, direzionali e di servizio regionali. Esso presenta molti dei problemi comuni ad altre aree metropolitane: congestione, disagio sociale, degrado ambientale, criminalità. Le diseconomie e i costi sociali che si producono da tale situazione frenano

le potenzialità di Napoli nel proporsi quale nodo di connessione del Mezzogiorno all'Europa e al Mediterraneo e diminuiscono nell'insieme la competitività del sistema regionale. Nello stesso tempo, questo grande potenziale metropolitano ha frenato l'affermazione di "reti di città" di minori dimensioni, collocate verso l' interno e connesse ai nuovi sistemi locali emergenti. In questo ambito, la strategia di sviluppo viene identificata nelle aree del miglioramento della qualità urbana, accompagnato dalla valorizzazione di potenzialità e vocazioni, nell'area metropolitana e nei capoluoghi di provincia; nella maggiore articolazione delle funzioni urbane, che consenta di aumentare la competitività del sistema urbano regionale, attraverso la valorizzazione da un lato dell'area metropolitana come sede delle funzioni rare e nodo per l'accesso alle reti materiali e immateriali internazionali, quindi gli altri capoluoghi, come luogo di decentramento di funzioni regionali e territoriali, infine delle città minori, come infrastruttura di sostegno allo sviluppo locale; nel rafforzamento del capitale sociale, attraverso il miglioramento dell' offerta di servizi sociali, in particolare per le fasce più deboli e i soggetti a rischio di emarginazione e di esclusione, valorizzando le opportunità offerte dallo sviluppo dell'economia sociale e del terzo settore, anche in termini di creazione di nuovi posti di lavoro. La strategia del POR si concentra inoltre, promuovendo la costituzione di nuove imprese sociali, migliorando la diffusione dei servizi territoriali e sperimentando forme di partenariato e protocolli sociali, nella lotta alla disoccupazione giovanile e all' emarginazione sociale; ciò anche al fine di recuperare e migliorare il disagio della società civile nel rapporto con autorità locali e regionali.

2.2.12L'Asse 6: reti e nodi di servizio

OBIETTIVO: Migliorare e creare le condizioni di contesto (nei trasporti, nella sicurezza) per lo sviluppo imprenditoriale e la localizzazione di nuove iniziative e per aumentare la competitività e la produttività strutturale dei sistemi economici territoriali, mediante interventi che assicurino la sostenibilità ambientale, promuovano la riduzione degli impatti (riequilibrio modale nei trasporti), rispettino la capacità di carico dell'ambiente e del territorio in generale e favoriscano i processi di recupero della fiducia sociale.

L' adeguamento della dotazione infrastrutturale rappresenta uno dei maggiori impegni della Regione. Tale impegno si riflette con forza nel sesto obiettivo globale, dedicato alle reti ed ai nodi di servizio, ma riguarda anche gli altri obiettivi globali.

L' adeguamento infrastrutturale dovrà riguardare infatti in primo luogo le infrastrutture per la mobilità, quindi quelle a servizio delle aree e dei distretti produttivi, in una logica di sviluppo integrato, infine le infrastrutture per migliorare la qualità dell'ambiente.

L' efficienza del sistema dei collegamenti e dei trasporti assume in questo contesto particolare importanza. A tale sistema -in un quadro di coerenze e di sinergie con il Programma Operativo Nazionale a titolarità del Ministero dei Trasporti -è assegnato il compito di integrare la Regione nel corridoio plurimodale tirrenico, di inserirla nei flussi di sviluppo che percorrono il Mediterraneo, di aprirla verso le direttrici di Sud – Est (Puglia e Molise), anche in funzione di ricucitura e riequilibrio regionale. L' azione pubblica avrà il compito prioritario di sostenere la crescita civile ed economica delle aree già interessate da processi di sviluppo e di favorire una migliore distribuzione delle opportunità, razionalizzando l' intero sistema delle connessioni e della mobilità regionale, nei suoi aspetti sia materiali che immateriali, ed assicurando, così, una più intensa coesione, fisica e funzionale, fra tutte le parti del territorio e, quindi, fra quest' ultimo e l'esterno.

Ancora nell'ambito del sesto obiettivo globale, ricade una delle finalità prioritarie della programmazione regionale: ovvero il pieno ripristino della legalità e il recupero della fiducia sociale. Si tratta, per molti versi di una priorità da perseguire -in accordo ed in sinergia con le strategie nazionali delineate dal Programma Operativo Nazionale sulla sicurezza, a titolarità del Ministero dell'Interno -attraverso un insieme ampio di strumenti: di natura culturale, economica, sociale ma anche repressiva. In quest' ambito, aspetti specifici riguardano l'uso illecito del territorio e dell'ambiente, od anche le distorsioni associate all'estensione dei settori di attività informale od irregolare, che si accompagna in molti casi ad abusi gravissimi per quanto riguarda la sicurezza ed i diritti dei lavoratori. Ed ancora, la stessa diffusione dell'economia illegale pone vincoli allo sviluppo delle attività regolari, distorcendo il funzionamento del sistema produttivo e l'uso delle risorse.

Un ruolo di particolare rilievo, discutendo di reti e nodi di servizio, oltre che di collegamenti del sistema socioeconomico regionale, viene assicurato -in coerenza con

gli orientamenti della Commissione -alle azioni destinate alla promozione della società dell'informazione.

Il recupero dei ritardi di sviluppo della regione -che peraltro dispone nell'I&CT di centri di ricerca di livello internazionale -non può che essere poggiato, infatti, su una piena proiezione strategica verso l'adozione dei modelli tecnologici ed organizzativi maggiormente innovativi sul piano economico e sociale.

Per il prossimo periodo si ritiene opportuno, in accordo con gli orientamenti nazionali e comunitari, seguire tre indirizzi: privilegiare gli interventi pubblici volti a migliorare le condizioni ambientali (o di "contesto") e favorire le applicazioni delle nuove tecnologie e la loro diffusione rispetto a quelli di potenziamento delle infrastrutture; definire le strategie locali e il loro raccordo con quelle nazionali; favorire gli interventi che diano risultati in tempi relativamente brevi, per non perdere la spinta dell'attuale fase ciclica, nella quale la diffusione della tecnologia dell'informazione esercita un ruolo trainante.

Determinante sarà inoltre l' utilizzo delle nuove tecnologie per recuperare maggiore competitività nelle pubbliche amministrazioni. In quest' ambito, va peraltro ricordato come la Regione Campania abbia già iniziato ad avviare un processo di promozione ed adeguamento alle nuove tecnologie dell'informazione dando impulso ad interventi mirati, al fine di delineare politiche di intervento di settore e svolgere una funzione di coordinamento delle iniziative in ambito regionale.

Il tema dei collegamenti, associato al sesto obiettivo globale, ha uno snodo di estrema rilevanza nell'internazionalizzazione. In quest' ambito, la strategia del POR si muove in primo luogo per sostenere ed espandere il grado di apertura dell'economia campana, rafforzandone la capacità competitiva sui mercati internazionali; in secondo luogo per promuovere l'immagine internazionale della regione come polo potenziale di attrazione, economica e culturale; ed infine per assicurare una presenza più attiva e dinamica dell'amministrazione pubblica e delle istituzioni locali nella realizzazione di iniziative di internazionalizzazione dell'economia e della cultura della società locale.

2.3 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Il Piano Regionale dei Trasporti è approvato con L.R. n° 34 del 8/9/1993 e persegue gli obiettivi di riorganizzazione, potenziamento e qualificazione del trasporto come strumento per conseguire gli obiettivi più generali del governo del territorio e per la riallocazione delle risorse produttive.

La Campania è attraversata dal “corridoio plurimodale tirrenico” definito così come previsto dal precedente **Piano Generale dei Trasporti**. Essa è quindi vincolata nell'accettare il transito, attraverso il suo territorio, di un fascio di infrastrutture destinate prevalentemente ai collegamenti nazionali tra nord e sud. Su tale fascio la Campania può fare affidamento per le proprie esigenze di interscambio, da un lato, con il Lazio, la Toscana, l'Umbria e le regioni a nord di queste e, dall'altro, con la Basilicata, la Calabria e la Sicilia.

Nel PGT si evidenzia che l'attuale ripartizione modale, con l'eccessivo ricorso all'autoveicolo, vada corretto nel tempo operando un'incentivazione del trasferimento di quote di domanda di spostamento di persone e di cose dalla strada alla ferrovia, al cabotaggio ed al trasporto aereo.

In considerazione di ciò, le azioni saranno rivolte al potenziamento dei trasporti alternativi. In considerazione, però, della lunghezza dei tempi necessari per interventi di tal tipo, è indispensabile garantire anche la razionalizzazione, l'ammodernamento e, entro limiti contenuti, lo sviluppo della rete stradale, alla quale, oggi, è affidato il compito dello smaltimento della maggior parte della mobilità.

In presenza della domanda crescente, sarebbe, infatti letale per lo sviluppo economico della regione, non poter disporre di adeguate potenzialità di trasporto anche nel periodo di transizione dall'assetto attuale a quello futuro, quando i modi alternativi all'auto dovranno assolvere un ruolo nettamente più significativo dell'attuale.

In armonia con il PGT e le sue articolazioni settoriali ed in coerenza con i piani regionali di sviluppo economico e di assetto territoriale, il Piano Regionale dei Trasporti definisce la politica regionale dei trasporti al fine di realizzare lo sviluppo equilibrato dei servizi di trasporto pubblico e l'integrazione dei vari modi di trasporto, di assicurare

alla popolazione l'accessibilità e la fruibilità del territorio, di favorire l'organizzazione del trasporto delle merci secondo i criteri di economicità e di funzionalità in relazione alle esigenze di sviluppo delle attività produttive e commerciali.

Il piano Regionale dei Trasporti è stato definito con la L.R. 8/9/1993 n. 34 “Norme e procedure per l'attuazione”.

Gli obiettivi del PRT sono:

- *Qualificazione delle condizioni di vita della popolazione con la razionalizzazione ed i miglioramenti del livello di efficienza del servizio di trasporto e del quadro ambientale regionale;*
- *Adeguamento dell'offerta infrastrutturale alle esigenze di mobilità;*
- *Uso ottimale delle diverse componenti del sistema dei trasporti che comporta la formulazione di indicazioni e scelte che privilegino l'uso del mezzo collettivo e lo rendano conveniente per efficienza, qualità e costo;*
- *Conseguimento del massimo risparmio energetico e dei più bassi livelli di inquinamento atmosferico ed acustico possibili;*
- *Creazione di un sistema integrato di collegamenti che privilegi la centralità del trasporto su ferro e che consideri il ruolo degli altri modi di trasporto come integrativi e di adduzione alle linee ferroviarie;*
- *Riassetto organizzativo e risanamento economico-finanziario delle aziende di trasporto;*
- *Individuazione di strumenti di controllo regionale che sistematicamente verifichino l'attuazione e l'efficienza del Piano e pongano in essere adeguate azioni correttive;*
- *Rendere compatibili con l'ambiente, mediante Valutazione Impatto Ambientale, il sistema infrastrutturale esistente e di progetto.*

Strategie d'intervento:

- Strategie finalizzate all'inserimento del territorio regionale nel contesto nazionale
- Strategie finalizzate al miglioramento della mobilità a scala regionale
- Strategie finalizzate al miglioramento della mobilità all'interno di ciascuna delle cinque maggiori aree urbanizzate della regione.

2.3.1 Infrastrutture ferroviarie

Il sistema ferroviario nazionale in Campania è costituito:

- dalla Direttrice Costiera Tirrenica Roma-Napoli-Nocera-Salerno-Reggio Calabria,
- dalla Direttrice Interna Roma-Cassino-Caserta-Cancello-Sarno-Nocera,
- dalla trasversale Napoli-Caserta-Benevento-Foggia,
- dalla trasversale Battipaglia-Potenza-Taranto.

Il ruolo di queste direttrici viene confermato dal PRT mentre se ne auspica il potenziamento delle prestazioni delle linee che le costituiscono.

La Regione Campania ritiene essenziale per una razionalizzazione del trasporto interno potenziare la rete ferroviaria esistente oltre che sulla direttrice nord-sud anche sulla direttrice ovest-est recuperando la linea Napoli – Pescara.

Ritiene altresì di notevole interesse il recupero di altre linee, cosiddette “secondarie”, come la Vallo della Lucania- Lagonegro che, oltre a recuperare la viabilità stradale delle zone interne per il pendolarismo e il trasporto merci, costituirebbe anche un uso turistico del mezzo ferroviario come già accade in alcuni paesi europei ed in alcune regioni italiane.

Il nuovo assetto della rete FS prevede una nuova stazione viaggiatori sulla linea ad Alta Velocità a servizio dell'intera area urbanizzata della Campania centrale.

La sua localizzazione è nell'area di Afragola.

La Regione Campania ritiene che il sistema interportuale di Nola-Marcianise sia completato da due distinti scali intermodali a Pontecagnano e Vairano.

2.3.2 Infrastrutture stradali

Il sistema stradale di interesse nazionale è costituito da una direttrice nord-sud, da due direttrici trasversali, nonché da alcune strade che garantiscono i collegamenti con le regioni adiacenti non servite dalle direttrici maggiori.

La direttrice nord-sud è costituita:

- dall'A2 tra S.Vittore e Caserta,
- dall'A30 tra Caserta e Mercato S. Severino,
- dal tratto di raccordo autostradale tra Mercato e Salerno e
- dall'A3 tra Salerno ed il Vallo di Diano.

Queste strade nel loro insieme, rappresentano la componente stradale del “corridoio plurimodale” del PGT, nonché l'asse viario centrale dell'intera regione metropolitana.

Tale ruolo viene confermato dal PRT.

Perché questo ruolo possa essere assolto ad accettabili livelli di servizio, è necessario integrare la capacità della Direttrice tra Mercato S. Severino ed Eboli.

Il prolungamento della A30 a sud di Mercato e, quindi, la realizzazione di un asse che collega Salerno e Pontecagnano, realizza questo incremento di capacità e decongestiona il tratto di A3, ormai saturo, tra Salerno ed Eboli.

Le due Direttrici trasversali sono costituite dalla A16 tra Avellino e Bari e dalla “Basentana” tra Sicignano e Metaponto.

Hanno rilevanza interregionale (quindi in certa misura nazionale) alcune strade che collegano la Campania con il basso Lazio e con il Molise. Esse sono:

- a) La SS 7 quater “Domiziana” verso Formia;
- b) La SS 85 “Venafrana” verso Venafrò;
- c) La SS 87 “Sannitica” e SS88 “Dei due Principati” tra Benevento e Campobasso.

Queste strade non hanno concrete alternative autostradali: è necessario, quindi, migliorarne le caratteristiche geometriche lì dove non è stato fatto ed adeguarne la capacità alla domanda in modo da garantire lungo tutto il loro sviluppo un uniforme ed elevato livello di servizio.

2.3.3 Aereoporti

Il crescente traffico aereo sta rapidamente portando l'Aeroporto di Capodichino alla saturazione, pur se tecnicamente possibile, le limitazioni spaziali, orografiche ed urbane, rendono l'eventuale potenziamento insufficiente per il futuro.

La regione ritiene pertanto necessaria la realizzazione di un nuovo aeroporto destinato ad essere il fulcro del sistema aeroportuale della Campania, la cui localizzazione sarà definita nel quadro di un sistema integrato nazionale.

Occorre inoltre realizzare altre infrastrutture aeroportuali da destinare ai voli di terzo livello ed all'aviazione generale. In tale contesto va posto il potenziamento dell'aeroporto di Pontecagnano del quale è prevedibile un'interessante utilizzazione anche nel trasporto dei prodotti agricoli della Valle del Sele e dei collegamenti con la vicina Basilicata.

Il potenziamento dell'aeroporto di Capodichino prevede:

- Il potenziamento dell'aerostazione e dei servizi viaggiatori connessi;
- L'ampliamento del Terminal Merci;
- L'ampliamento delle superfici di sosta per gli aeromobili;
- La costruzione dei parcheggi per l'utenza.

2.3.4 Porti

Per il trasporto marittimo, lo scenario che il PRT recepisce è quello prefigurato dal PGT.

Quest'ultimo per le specifiche esigenze de comparto marittimo e di quelle riguardanti la sua valenza plurimodale, indica una politica di potenziamento del cabotaggio mediterraneo, nella consapevolezza che il mercato del trasporto marittimo è dominato dall'esigenza di realizzare nuove capacità di trasporto containerizzato e di sperimentare nuovi modelli con cui organizzare rotte e connetterle con il trasporto terrestre.

Il PGT riconosce al sistema portuale del Basso Tirreno, tenuto conto della tendenza allo sviluppo fatta registrare dalle correnti di scambio sulla rotta est-ovest, un ruolo fondamentale che vede il Porto di Napoli quale principale porto del sistema.

Il porto di Salerno assume in questa prima fase del Piano una funzione specifica cabotiera nell'itinerario La Spezia-Salerno-Palermo e viceversa.

Sono da sostenere gli interventi tesi alla realizzazione o al miglioramento dei collegamenti stradali dei porti di Baia, di Pozzuoli, di Torre Annunziata, la realizzazione della bretella tra le autostrade A3-A30 contribuirà ad un efficiente collegamento del porto di Torre Annunziata con le direttrici nazionali.

2.3.5 Centri Merci

Ad integrazione del sistema interportuale già esistente (Nola e Marcianise) la regione Campania ritiene che debbano essere realizzati anche centri merci di secondo (per il servizio di realtà territoriali a scala provinciale) e terzo livello (scala urbana e suburbana) da localizzare.

2.4 PIANO REGIONALE DI SMALTIMENTO DEI RIFIUTI

Il piano regionale di smaltimento dei rifiuti è stato approvato dal Commissariato Straordinario di Governo della Regione Campania il 31-12-1996.

Il piano è articolato in sedici parti:

- le prime quattro sono di carattere generale e rappresentano considerazioni e valutazioni preliminari necessarie alla formulazione del piano di smaltimento dei rifiuti. In particolare esse riportano l'analisi dei problemi da risolvere per lo smaltimento delle varie tipologie di rifiuti, l'analisi merceologica dei rifiuti prodotti nella regione Campania, l'esame delle diverse metodologie di raccolta differenziata e un quadro generale delle attività dei consorzi di bacino e delle proposte avanzate da essi e dalle province per risolvere il problema dello smaltimento dei rifiuti in Campania.
- le parti successive contengono le specifiche proposte elaborate dal Commissariato Straordinario relative allo smaltimento delle varie tipologie di rifiuti.

2.4.1 I Rifiuti Solidi Urbani

L'elemento principale sul quale il piano punta è la raccolta differenziata. La previsione del piano è di effettuare la raccolta differenziata per il 35% dei RSU prodotti nella regione. E' prevista la realizzazione dei seguenti tipi di impianti:

- *Punti di raccolta*: aree diffuse sul territorio comunale dove ubicare i contenitori e/o le campane stradali
- *Cassonetti condominiali*: sostituiscono i punti di raccolta nelle aree dove non è possibile reperire lo spazio sufficiente per accogliere i punti di raccolta
- *Isole ecologiche*: area attrezzata a livello comunale dove stoccare in modo provvisorio più tipologie di rifiuti
- *Stazione di separazione*: struttura attrezzata a livello dei bacini con impianti per la separazione dei rifiuti provenienti dalla raccolta differenziata multimateriale
- *Stazione di trasferta e compattazione*: struttura attrezzata a livello dei bacini con impianti per la riduzione del volume dei rifiuti da avviare allo smaltimento finale

- *Stazione multifunzionale*: struttura attrezzata a livello dei bacini con impianti che raggruppano le funzioni delle stazioni di separazione e di trasferta e compattazione.

2.4.2 I Rifiuti Industriali

E' prevista la realizzazione di una serie di piattaforme multifunzionali per lo smaltimento di questa tipologia di rifiuti. Una piattaforma multifunzionale è dotata dei seguenti impianti:

- trattamento chimico-fisico-biologico;
- trattamenti speciali;
- inertizzazione dei fanghi e dei reflui solidi;
- trattamento termico;
- discarica

E' prevista la realizzazione di tre di queste piattaforme ubicate nelle aree di Acerra, Teverola e Avellino.

2.4.3 I Rifiuti Sanitari

Per questa categoria di rifiuti è prevista la messa in funzione ed il potenziamento degli impianti di termodistruzione già esistenti presso le seguenti strutture ospedaliere:

- *Napoli e provincia*: Ospedale San Paolo, Ospedale Cotugno, Ospedale Frullone, Ospedale Monaldi, II Policlinico di Napoli
- *Salerno e provincia*: presidio ospedaliero di Battipaglia
- *Avellino e provincia*: Ospedale San Giuseppe Moscati
- *Benevento e provincia*: Ospedale G. Rummo

In aggiunta a tali impianti è prevista la realizzazione di ulteriori impianti.

L'ipotesi maggiormente presa in considerazione è quella di costruire un unico impianto di termodistruzione per tutta la regione, la cui localizzazione è ancora in fase di determinazione.

2.4.4 Rifiuti da demolizione di autoveicoli e da smaltimento di pneumatici usurati

Saranno istituiti dei centri regionali destinati alla demolizione degli autoveicoli e dotati degli opportuni impianti per lo stoccaggio delle parti pericolose (batterie, oli lubrificanti, liquidi refrigeranti). E' prevista la realizzazione di 1 centro per ciascuna delle province di Avellino e Benevento, di 2 centri per la provincia di Salerno e di 3 centri per ciascuna delle province di Napoli e Caserta. Per quanto riguarda gli pneumatici usurati si prevede la realizzazione di 2 impianti per lo smaltimento ed il recupero di energia e di materiali (carbone e combustibili leggeri).

2.4.5 Carta e imballaggi

La carta e gli imballaggi verranno raccolti direttamente presso gli esercizi commerciali a scadenze periodiche, avviati presso centri di stoccaggio provvisorio, dove saranno selezionati e pressati per ridurne il volume ed infine conferiti agli utilizzatori finali. Questi ultimi sono costituiti essenzialmente dalle 6 cartiere esistenti in Campania, le quali hanno già dichiarato la loro disponibilità ad accogliere il materiale che sarà loro conferito.

2.4.6 Produzione di composti

Si prevede il completamento di due impianti di compostaggio già esistenti, cioè quelli di *S.Maria Capua Vetere* e *Polla*.

In aggiunta è prevista la realizzazione di altri tre impianti per la produzione di composti:

- uno nel comune di Marcianise (o Maddaloni),
- uno a Giugliano
- uno nell'agro Nocerino-Sarnese.

2.4.7 Fanghi provenienti dalla depurazione delle acque

Sono state realizzate una serie di strutture per lo smaltimento dei fanghi da depurazione:

- impianto di essiccamento e termodistruzione dell'area casertana,
- impianto di essiccamento di Acerra,

- impianto di termodistruzione di Battipaglia.

2.4.8 Ambiti Territoriali Ottimali per lo Smaltimento

Il piano prevede la delimitazione degli Ambiti Territoriali Ottimali per lo Smaltimento.

Il territorio regionale viene così diviso in 6 ambiti territoriali:

ATOS	Num. abitanti	Impianti previsti
1	1.050.234	1 impianto di preselezione dei rifiuti e di pressatura degli imballaggi secondari e terziari
2	958.681	1 impianto di termodistruzione con produzione di energia elettrica e recupero del materiale non combustibile (ASI di Giugliano) a servizio di ATOS 1 e ATOS 2 ; 1 discarica per inerti, ceneri e scorie provenienti dalla combustione degli RSU (presso impianti già esistenti e/o cave dismesse); 3 stazioni di trasferimento (Ischia, Procida e ASI Caivano); 1 impianto di compost verde (ASI di Giugliano).
3	1.128.181	1 impianto di termodistruzione con produzione di energia elettrica e recupero del materiale non combustibile (ASI Nola -Marigliano); 1 discarica per inerti, ceneri e scorie provenienti dalla combustione degli RSU (presso impianti già esistenti e/o cave dismesse); 3 stazioni di trasferimento (Ercolano, Castellammare di Stabia e Capri).
4	841.000	1 impianto di termodistruzione con produzione di energia elettrica e recupero del materiale non combustibile (ASI di Marcianise); 1 discarica per inerti, ceneri e scorie provenienti dalla combustione degli RSU (presso impianti già esistenti e/o cave dismesse); 3 stazioni di trasferimento, preselezione e produzione R.D.F. (Gioia Sannitica, Maddaloni, Calvi Risorta); 4 discariche di supporto ed emergenza (Gioia Sannitica, Villa Literno, S. Marco Evangelista, Calvi Risorta); 2 impianti di compost verde (S. Maria Capua Vetere, Maddaloni).

5	1.080.221	<p>1 impianto di termodistruzione con produzione di energia elettrica e recupero del materiale non combustibile (ASI di Battipaglia);</p> <p>1 discarica per inerti ceneri e scorie provenienti dalla combustione degli RSU (presso impianti già esistenti e/o cave dismesse);</p> <p>3 stazioni di trasferimento, preselezione e produzione R.D.F. (Cava dei Tirreni, Casalvelino/Castelnuovo Cilento, Polla);</p> <p>2 impianti di compost verde (Polla, S. Marzano sul Sarno).</p>
6	704.464	<p>1 impianto di termodistruzione con produzione di energia elettrica e recupero del materiale non combustibile da definire a seguito di accordo programmatico con le Autorità Locali a servizio dei Consorzi di Bacino AV1; AV2; BN1; BN2; BN 3;</p> <p>2 discariche di emergenza a servizio rispettivamente dei Consorzi AV1; AV2 e BN1; BN2; BN3; da localizzare da parte dei Consorzi di Bacino;</p> <p>3 stazioni di trasferimento, preselezione e produzione R.D.F. a servizio dell' Area Avellinese (Lioni, Grottaminarda, Valle Ufita-ASI);</p> <p>1 stazione di trasferimento, preselezione e produzione R.D.F. a servizio dell' Area Beneventana: da localizzare a seguito di accordo programmatico con le Autorità Locali;</p> <p>2 impianti di compost verde da localizzare, ciascuno dei quali, in Provincia di Avellino e Benevento a seguito di accordo programmatico con le Autorità Locali.</p>

2.5 IL PATRIMONIO STORICO, ARCHITETTONICO, ARCHEOLOGICO E PAESAGGISTICO

Il tema della conservazione del patrimonio storico, culturale ed ambientale costituisce un obiettivo strategico da assumere per una gestione sostenibile delle risorse del territorio, quale catalizzatore per il rafforzamento dell'identità culturale e della coesione sociale e, nel contempo, quale risorsa per lo sviluppo, non soltanto sul piano culturale, ma anche su quello economico.

A **livello nazionale** la materia dei beni culturali ed ambientali viene attualmente disciplinata dal D. Lgs. n. 42 del 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137".

Il decreto costituisce di fatto il Testo Unico in materia di beni culturali e ambientali.

Tra i beni culturali compresi nella tutela del decreto sono presenti:

- le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico, o demo-etno-antropologico;
- le cose immobili che, a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, rivestono un interesse particolarmente importante;
- le ville, i parchi e i giardini che abbiano interesse artistico o storico;
- gli affreschi, gli stemmi, i graffiti, le lapidi, le iscrizioni, i tabernacoli e gli altri ornamenti di edifici, esposti o non alla pubblica vista;
- le aree pubbliche, aventi valore archeologico, storico, artistico e ambientale, individuate a norma dell'articolo 53;
- mentre tra quelli ambientali:
- le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
- le ville, i giardini e i parchi, non tutelati a norma delle disposizioni del Titolo 1, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;

- le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze;
- i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
- le zone di interesse archeologico.

Il D.Lgs. 42/04 relativamente ai beni culturali afferma che essi non possono essere demoliti o modificati senza l'autorizzazione del Ministero e non possono essere adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico od artistico oppure tali da creare pregiudizio alla loro conservazione o integrità.

Nei procedimenti relativi ad opere pubbliche incidenti su beni culturali, ove si ricorra alla conferenza di servizi, l'approvazione del Ministero sarà rilasciata in quella sede con dichiarazione motivata, acquisita al verbale della conferenza, contenente le eventuali prescrizioni al progetto.

Per progetti di opere comunque sottoposte a Valutazione di Impatto Ambientale, l'approvazione da parte del Ministero dovrà avvenire in sede di concerto sulla compatibilità ambientale.

Relativamente alla gestione dei beni ambientali il Decreto demanda alle regioni il compito di sottoporre a specifica normativa d'uso e di valorizzazione ambientale il territorio includente i beni vincolati mediante la redazione di piani territoriali paesistici o di piani urbanistico-territoriali aventi le medesime finalità di salvaguardia dei valori paesistici e ambientali.

A livello attuativo i Piani Regolatori Generali e gli altri strumenti urbanistici si conformano alle previsioni dei Piani Territoriali Paesistici e dei Piani Urbanistico - Territoriali.

A **livello regionale** la pianificazione paesistica è regolata dalla LR. n. 24/95, "Norme in materia di tutela e valorizzazione dei beni ambientali paesistici e culturali" (che abroga la precedente L.R. n. 19/1993), attualmente in corso di revisione secondo quanto

previsto dalla bozza di Piano Territoriale Regionale adottato con delibera n. 287 del 25/2/2005.

Il 22/12/2004 è stata approvata dal Consiglio Regionale la nuova legge urbanistica "Norme sul Governo del Territorio". La nuova legge regionale individua gli obiettivi della programmazione territoriale e della pianificazione urbanistica, quali:

- la promozione dell'uso razionale e dello sviluppo ordinato del territorio, mediante il minimo consumo delle risorse territoriali e paesistico - ambientali disponibili, anche attraverso la riqualificazione dei tessuti insediativi esistenti;
- la garanzia dell'equilibrio ambientale e della vocazione socio-culturale del territorio;
- il miglioramento della qualità della vita e della salubrità degli insediamenti urbani;
- l'individuazione delle linee dello sviluppo sostenibile del territorio regionale.

Per quanto riguarda i beni culturali la Campania ha legiferato in materia a partire dal 1974, con la LR n. 58, recante "Programma di valorizzazione dei beni culturali della Regione Campania".

Più recentemente con le Delibere n. 4571 del 11/09/2000 e n. 5275 del 19/10/2001 la Giunta Regionale ha elaborato criteri ed indirizzi per azioni connesse alla salvaguardia ed alla valorizzazione dei beni culturali, definiti in coerenza con il T.U. n. 490/1999 e con l'evoluzione delle politiche di tutela nazionale ed europea.

Con l'ultima L.R. n. 26 del 18/10/2002 "Norme ed incentivi per la valorizzazione dei centri storici della Campania e per la catalogazione dei Beni Ambientali di qualità paesistica - Modifica alla L.R. n. 19/02/1996, n. 3", la Regione ha promosso una efficace politica di recupero dei centri storici, individuando, in una migliore fruizione del patrimonio edilizio, storico e culturale, la possibilità di attuare una seria politica di pianificazione territoriale e di recupero degli antichi insediamenti. La legge prescrive l'obbligo della catalogazione e della classificazione degli insediamenti storici, cosicché la Regione potrà dotarsi di un apposito catalogo completo del patrimonio storico artistico ed architettonico, così come previsto anche dal già citato D.lgs. n. 112/1998.

La strategia del POR riguardo all'Asse II Risorse Culturali, coerentemente con gli orientamenti del QCS, è finalizzata alla valorizzazione dell'ingente patrimonio culturale ed ambientale regionale per il conseguimento di obiettivi di sviluppo economico e produttivo nei settori del recupero, del restauro, dell'artigianato, dei servizi, e del turismo.

Per l'attuazione della strategia complessiva, il POR privilegia la modalità della progettazione integrata, come strumento di coinvolgimento di un ampio partneriato istituzionale, al fine di realizzare un complesso di interventi articolati, necessari alla valorizzazione nel tempo del patrimonio culturale, interagendo con gli altri assi di sviluppo del POR, quali rete ecologica, turismo e con l'asse città.

Al momento sono stati previsti

6 PIT "Grandi Attrattori":

Campi Flegrei
 Certosa di Padula
 Città di Napoli
 Paestum- Velia
 Pompei- Ercolano
 Reggia di Caserta

ed 8 PIT "Itinerari Culturali":

Valle dell' Alto Clanis
 Antica Capua
 Antica Volceij
 Litorale Domizio
 Valle dell'Ofanto
 Monti Trebulani- Matese
 Itinerario Culturale del Regio Tratturo di Avellino
 Itinerario Culturale del Regio Tratturo di Benevento

La strada in esame lambisce il Parco Regionale dei Monti Picentini ed è prossima ai Siti di Importanza Comunitaria appartenenti al Parco suddetto, senza mai interferire con esso.

Dal punto di vista del vincolo archeologico la strada in esame attraversa il territorio della Civita di Atripalda, area di elevato pregio; in merito a questa, che sembra essere l'unica particolare criticità della progettazione, si porrà particolare attenzione, in fase esecutiva, all'allestimento di una adeguata cartellonistica che possa in qualche modo apportare benefici alla fruizione di questo luogo da parte della collettività.

Sarà oggetto di particolare attenzione anche la progettazione di fronti alberati che possano in qualche modo mitigare l'effetto della strada, che in ogni caso non prevede allargamenti in sede se non quelli che per legge si riferiscono ad una corsia di emergenza.

Per quanto riguarda i vincoli legati al rischio alluvioni possiamo affermare che in corrispondenza di tutte le incisioni fluviali che interferiscono con la strada è presente un rischio moderato.

E' possibile individuare un'area in merito alla quale porre particolare attenzione che corrisponde con i territori, interferenti con la strada, attraversati dal torrente Solofrana, dove il rischio diventa molto elevato; in fase di progettazione si porrà particolare attenzione nei confronti di queste aree.

Per quanto riguarda il rischio frana è possibile individuare un'area di rischio elevato che corrisponde a quella già prima citata del torrente Solofrana; sono previsti interventi di consolidamento in fase di progettazione.

In conclusione possiamo affermare comunque una medio – bassa rischiosità sull'intero territorio, vista anche l'età e la condizione pregressa di tale rischiosità.

2.6 QUADRO PROVINCIALE

2.6.1 La Provincia di Salerno: il Piano Provinciale di Coordinamento Territoriale

La Bozza del PTC è costituita da tre parti:

Nella prima parte vengono illustrati i passi amministrativi e l'organizzazione delle risorse impegnate nella preparazione del Piano

Nella seconda parte sono illustrate le analisi e i contributi di settore

Nella terza parte sono illustrate le proposte di Piano.

Nell'ambito della struttura insediativa provinciale analizzata il Vallo di Diano è identificato tra i Sistemi di riferimento per la promozione di nuove centralità di rilievo prevalentemente locale.

La strategia insediativa per le aree a bassa densità, di strutturale debolezza economico-sociale e connotate da rilevanti valori naturalistico-ambientali e storico-culturali, si basa sull'organizzazione di sistemi locali a maglie larghe, sostenuti da alcuni nodi e connessi dagli elementi portanti della viabilità.

In quest'ottica il Vallo di Diano è segnalato come Sistema di 1° livello da consolidare: area di significativo dinamismo insediativo e di interessante caratterizzazione produttiva che può essere orientato verso lo sviluppo di nuove centralità.

“Può configurarsi come un sistema insediativo di 1° livello (di rilevanza provinciale), attestato sui centri di Sala Consilina, centro dominante, Teggiano e Polla (nei quali sono già presenti funzioni urbane superiori), e supportato da un sistema di collegamenti territoriali che può essere migliorato con la riattivazione della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro. Il sistema, in una strategia di scala regionale, potrebbe rappresentare un segmento di una potenziale direttrice interna di riequilibrio, connesso a nord con il sistema dell'Alto Sele e quindi con l'Irpinia, ad est con l'asse Melfi-Potenza, a sud con quello di Sapri-Lagonegro-Maratea, ed agganciato alla direttrice forte e consolidata che si attesta a nord-ovest sull'autostrada A3.

Anche in questo sistema, parzialmente già strutturato sia sotto il profilo funzionale che spaziale-morfologico, può giocare un ruolo fondamentale la valorizzazione della

complementarietà funzionale ed insediativa tra i diversi centri. In particolare vanno sottolineate le prospettive legate da un lato alla fruizione del Parco del Cilento e Vallo di Diano, dall'altra alla presenza di centri di rilevante interesse storico-culturale (in particolare quelli di Padula e Teggiano).”.

Tutte le analisi settoriali confermano per il Vallo di Diano i caratteri, le problematiche e le prospettive di sviluppo prefigurate sopra.

Dal punto di vista delle relazioni fra sistema insediativo e ambientale il PTC, nella sua parte analitica, pone, infatti, il Vallo di Diano fra le *Aree di Transizione*.

Tali sono dette le parti di territorio sottoposte a “tensioni urbane” per le quali non è prospettabile uno sviluppo in seno urbano analogo a quello delle aree forti, ma nelle quali il processo di urbanizzazione in corso è sufficientemente intenso e ricco di problemi e potenzialità.

“L'area del Vallo di Diano per la sua posizione, per la dotazione di infrastrutture e per la ricchezza del contesto ambientale e culturale, potrebbe evolvere come un sistema insediativo policentrico, dal carattere compiuto (ovverosia dotato di qualità formale e funzionale) e stabile (dal punto di vista economico e ambientale)”.

Aree	Sub-aree	Ambiti
1. Aree nelle quali si è consolidato, nei suoi valori positivi e negativi, il processo di urbanizzazione, e nelle quali l'urbanizzazione a fini residenziali e produttivi del settore secondario ha inglobato anche estese aree ad agricoltura intensiva.	1.1 Aree ad urbanizzazione continua nelle quali la contiguità degli abitati e le analogie nelle caratteristiche morfologiche e funzionali individuano gli insediamenti come unica aggregazione che si sviluppa linearmente.	1.1.1 Area urbana di Salerno 1.1.2 Sistema insediativo nocerino 1.1.3 Area urbana di Cava dei Tirreni
	1.2 Aree costituenti un potenziale sistema insediativo nelle quali la struttura fisica e funzionale non si è ancora evoluta in senso compiutamente urbano	1.2.1 Eboli-Battipaglia
	1.3 Aree urbanizzate in fase di trasformazione-espansione nelle quali, con diverso grado di intensità, l'espansione abitativa e la qualificazione funzionale avvengono in assenza di regole organizzative.	1.3.1 Valle dell'Irno
	1.4 Reti insediative in aree di agricoltura intensiva nelle quali un'intensa diffusione insediativa si sovrappone al telaio di centri urbani di antica formazione e alle aree ad agricoltura intensiva, esercitando una forte pressione sull'ambiente.	1.4.1 Agro Sarnese Nocerino
2. Aree di equilibrio tra natura e insediamenti, nelle quali il rapporto fra antropizzazione e caratteri naturali ha carettirizzato l'assetto paesaggistico	2.1 Territorio storicamente antropizzato nel quale il rapporto fra antropizzazione e caratteri naturali ha caratterizzato il paesaggio in modo forte e stabile	2.1.1 Costiera Amalfitana e Monti Lattari
	2.2 Territorio storicamente antropizzato a debole caratterizzazione inseditiva nel quale l'equilibrio fra antropizzazione e caratteri naturali è precario e suscettibile di evolvere verso direzioni diverse. al suo interno sono presenti differenze legate all'evoluzione insediativa, anche sotto il profilo funzionale, ed al rapporto con le aree maggiormente soggette a pressione trasformativa.	2.2.1 Valle del Sele-Calore 2.2.2 Valle del Calore salernitano 2.2.3 Piana sinistra Sele o piana di Paestum 2.2.4 Valle dell'Alento 2.2.5 Mingardo Bussento

3. Altre aree individuate (aree di "transizione"). nelle quali i caratteri fisici e funzionali del sistema insediativo e ambientale sono suscettibili di evolvere verso una maggiore stabilità o verso un progressivo indebolimento	3.1 Aree rurali con tensioni urbane aree originariamente agricole in cui il sistema insediativo dei centri rurali si sta modificando o in seguito alla pressione generata dai sistemi urbani limitrofi o in seguito a dinamiche endogene (Vallo di Diano), o a significativi programmi di intervento (area del cratere).	3.1.1 Area pedemontana dei Piacentini 3.1.2 Area del Sele-Tanagro (area del cratere) 3.1.3 Vallo di Diano
	3.2 Aree Agricole ad integrazione urbana aree agricole di preminente interesse produttivo nelle quali è possibile rilevare un sistema di relazioni e tensioni con l'area ad urbanizzazione consolidata.	3.2.1 Piana del Sele
	3.3 Aree attualmente caratterizzate da un assetto insediativo debole interessate da trasformazioni antropiche, in particolare legate al turismo costiero, che ne hanno notevolmente alterato i valori paesaggistici e naturali	3.3.1 Costiera del Cilento: Agropoli 3.3.2 Costiera del Cilento: tratto da Casalbuono a Palinuro e Marina di Camerota 3.3.3 Costiera del Cilento: Golfo di Policastro
Aree a prevalenza di naturalità nelle quali gli aspetti naturali costituiscono la caratteristica dominante e la principale componente di valore	4.1 Aree nelle quali esistono caratteristiche fitogeografiche di elevato valore tali da imporre, raccomandare o suggerire il controllo dell'evoluzione naturalistica	4.1.1 Gelbison, Cervati, Alburni 4.1.2 Monte Soprano e Vesole 4.1.3 Bulgheria 4.1.4 Zona a ovest di Casalbuono 4.1.5 Monti della Maddalena 4.1.6 Monte Stella 4.1.7 Licosa-Tresino 4.1.8 Alto Sele, Monti Eremita e Marzano 4.1.9 Colline fra Irno e Bonea 4.1.10 Colline fra Irno e Bonea 4.1.11 Pizzo d'Alvano, Monti di Sarno

2.6.2 La Provincia di Avellino: Il Preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Preliminare del PTCP, redatto dal Dipartimento di Pianificazione e scienza del territorio dell'Università di Napoli *Federico II*, è stato approvato dal consiglio provinciale il 22 aprile 2004.

Attraverso l'individuazione di "visioni", "linee strategiche" e "obiettivi", frutto di una fase propedeutica di analisi conoscitiva costruita sulle indicazioni dei documenti di indirizzo programmatico provinciale e regionale e sull'approfondimento di sei tematiche specifiche (*risorse insediative, naturali - paesistico - agricole, storico - architettonico - archeologiche, industriali e artigianali, servizi e comunicazioni*), il piano individua cinque "criteri" tesi al governo delle attività di trasformazione del territorio. La definizione e l'approfondimento di questi criteri (*Salvaguardia attiva e valorizzazione delle risorse, Qualità diffusa e promozione turistica, Sviluppo equilibrato del territorio, Sviluppo compatibile delle attività produttive e Accessibilità diffusa al territorio*) è funzionale all'idea di assegnare al piano una funzione di "regia strategica sopralocale (intesa come governo delle trasformazioni), per garantire coerenza e compatibilità alle scelte insediative di microscala".

La parte di tracciato che ricade nella provincia di Avellino è compresa per la quasi totalità nel Sistema Territoriale del Solofrano (fanno eccezione i comuni di Avellino e Atripalda inclusi nel Sistema Territoriale di Avellino). Nell'analisi di tale Sistema si fa più volte riferimento all'asse stradale Salerno Avellino, sottolineandone l'importanza strategica sul piano dell'accessibilità e la sua attuale inadeguatezza alle esigenze di mobilità del territorio provinciale.

"...Abbiamo, poco distante dal capoluogo, il polo storico della industria conciaria costituito dall'area Solofrana – Montorese, integrata da Serino, con un elevato livello di specializzazione industriale che si caratterizza per la concentrazione produttiva, oggi riconosciuta nella forma del Distretto, recentemente istituito, ai sensi della recente

normativa regionale. Quest'area dell'alto Sarno si proietta lungo la storica direttrice Avellino – Salerno della Via dei due Principati, prolungandosi nella Valle dell'Irno, in stretto collegamento con la cittadella universitaria di Fisciano, presentando un addensamento di sviluppo ma anche delicati e complessi profili di criticità ambientale (per inquinamento idrico e atmosferico) e dissesto idrogeologico, a ridosso di un raccordo autostradale ormai saturo ed inadeguato rispetto al carico di traffico."

"..Dallo svincolo di Avellino est si diparte la superstrada che collega l'A16 con il raccordo autostradale per l'A30, tale asse prosegue verso sud attraversando Serino, Solofra, Montoro inferiore e Montoro Superiore sino a Mercato San Severino, Fisciano, Salerno. Con caratteristiche inferiori a quelle dell'A16 e caselli molto ravvicinati, l'asse si presenta molto frequentato e con problemi di sicurezza. ..."

L'approvazione della legge regionale n. 16 del 22/12/2004 "Norme sul Governo del Territorio", che stabilisce i tre livelli della pianificazione territoriale come **regionale** (per mezzo del Piano Territoriale Regionale), **provinciale** (con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) e **comunale** (con il Piano Urbanistico Comunale), fissandone univocamente strategie, finalità e contenuti, ha rallentato il passaggio a una stesura definitiva del piano preliminare già approvato.

La Giunta Provinciale, alla luce del nuovo quadro normativo, ha approvato nella seduta del 2/02/2007 il nuovo iter per la redazione del PTCP e per dare avvio alle relative procedure di redazione attraverso il lavoro del Servizio Pianificazione Territoriale e SIT del Settore Governo del Territorio della Provincia di Avellino con la consulenza scientifica delle Università di Napoli e Salerno.

2.6.3 La Provincia di Avellino: i P.I.T., i Patti Territoriali, i Contratti d'area

PIT Progetti Integrati Territoriali

- 1) Media Valle del Calore;
- 2) Partenio - Valle Lauro (Comunità Montane Partenio e Valle Lauro);
- 3) Le tre Vie: La Fede, I Laghi, I Castelli Medievali (Comunità Montana Alta Irpinia);
- 4) Borgo Terminio Cervialto (Comunità Montana Cervialto);
- 5) 4 Valli (Comunità Montana Ufita);

Inviati al Gruppo tecnico di valutazioni e verifiche della Regione Campania ed ammessi alla fase successiva dell'idea forza.

PIT già definiti direttamente dalla Regione Campania nel Complemento di Programmazione

- 1) Distretto industriale Solofra;
- 2) Distretto industriale Calitri;
- 3) Parco dei Monti Picentini;
- 4) Parco Partenio;
- 5) PIT - Filiera termale Villamaina;
- 6) PIT - ASSE 5 - Area urbana - Città capoluogo;

Studi di Fattibilità

- 1) Pacchetto Localizzativo dei PIP BN - AV - SA teso alla valorizzazione della piccola e media impresa per lo sviluppo del sistema produttivo delle aree interne della Campania; £. 1.200.000.000=;
- 2) Laceno - AV - Creazione di un sistema turistico integrato mediante la realizzazione ed il recupero di infrastrutture per l'incremento e la destagionalizzazione dei flussi turistici del Laceno e del Comune di Bagnoli Irpino; £. 240.000.000=;
- 3) Valorizzazione e sviluppo del comprensorio vini DOC Greco e Fiano e creazione parco minerario delle antiche zolfare di Tufo e Altavilla I. lungo la Valle del Sabato; £. 30.000.000= quota provincia (Comunità Montana Partenio);
- 4) Citavinum (Comunità Montana Cervialto);

5) CAB - Cultura - ambiente - benessere nel bacino del Fredane;

Contratto d'Area

Aree industriali ex art. 32 - L. 219/81 Finanziamento CIPE;
+ Finanziamento regionale per le iniziative non coperte da finanziamento CIPE;

1) Patto Territoriale "Avellino"

Iniziative	N. 29=;
Incentivi	£. 55.600.000.000=;
Nuovi occupati	N. 312=;
Comuni interessati	N.21=
Atripalda - Ariano I. - Cervinara - Lioni - Mercogliano - Montefredane - Montemiletto - Paternopoli - Rotondi Sperone - Avellino - Flumeri - Manocalzati - Mirabella E. - Montella - Montoro I. - Prata di P.U. - Taurasi - S. Potito Ultra - Lauro - Lapio.	

2) Patto Territoriale "Baronia"

Iniziative	N. 33=;
Incentivi	£. 85.277.000.000=;
Nuovi occupati	N. 437=;
Comuni interessati	(-* - vedi nota)

2) Patto Territoriale "Baronia Protocollo Aggiuntivo"

Iniziative	N. 20=;
Incentivi	£. 31.106.790.000=;
Nuovi occupati	N. 279=;
Comuni interessati	(-* - vedi nota)

3) Patto Territoriale "Partenio"

Iniziative	N. 58=;
Incentivi	£. 69.154.000.000=;
Nuovi occupati	N. 584=;
Comuni interessati	N.19=
Summonte - Ospedaletto d'Alpinolo - Mercogliano - Altavilla I. - Capriglia I. - Cervinara - Chiange - Grottolella - Montefalcione - Montefredane - Petruro I. -	

4) Patto Territoriale "Valle del Calore"	
Iniziative	N. 41=;
Incentivi	£. 70.015.000.000=;
Nuovi occupati	N. 334=;
Comuni interessati	N.05=
Montemiletto - Montefusco - Pietrafedusi - Venticano - Torre Le Nocelle.	

5) Patto Territoriale "Calore Sviluppo 2000"	
Iniziative	N. 27=;
Incentivi	£. 70.050.300.000=;
Nuovi occupati	N. 447=;
Comuni interessati	N.06=
Roccabresciana - Altavilla I. - Ceppaloni - Arpaiese - S. Giorgio del Sannio - Pannanaro.	

1) Patto Territoriale "Baronia Agricoltura"	
Iniziative	N. 20=;
Incentivi	£. 27.122.260.000=;
Nuovi occupati	N. 85=;
Comuni interessati	(-*- vedi nota)

2) Patto Territoriale "Monti Picentini e Valli limitrofe"	
Iniziative	N. 25=;
Incentivi	£. 16.587.060.000=;
Nuovi occupati	N. 123=;
Comuni interessati	N. 12=
Paternopoli - Torella dei L. - Montella - S. Angelo dei Lombardi - S. Angelo all'Esca - Lapio - Volturara - Cassano I. - Bagnoli I. - Taurasi - Castelvetro S.C. - Sorbo Serpico.	

3) Patto Territoriale "Agrihirpinia"	
Iniziative	N. 22=;
Incentivi	£. 19.415.000.000=;

Patti specializzati per il Turismo

1) Patto Territoriale "Baronia Turismo"	
Iniziative	N. 10=;
Incentivi	£. 26.243.760.000=;
Nuovi occupati	N. 584=;
Comuni interessati	(-*- vedi nota)

(-*- nota) Comuni interessati alle iniziative "Baronia": N.21=
 Bisaccia - Vallesaccarda - Flumeri - Vallata - S. Nicola B. - Zungoli - Villanova del B. - Rocca S.F. - Macedonia - Castelbaronia - Sturno - Carife - Aquilonia - Calitri - Andretta - Ariano I. - Guardia dei L. - Caiano - Frigento - Villamaina.

Accordo di Programma	
Convenzione a seguito di Intesa Istituzionale di programma tra:	
PROVINCIA - REGIONE - COMUNI INTERESSATI	
1) PIP Montoro Inferiore - realizzazione di un centro servizi (Gara già fatta);	
2) PIP Altavilla Irpina - Opere;	
3) PIP Domicella - Completamento Opere;	
4) PIP Guardia dei Lombardi - (Gara già fatta);	
5) PIP Melito Irpino;	
6) Montoro Inferiore - Miglioramento ed adeguamento della viabilità montorese;	
7) Bretella S. Martino V.C. - Strada provinciale;	
8) Risanamento S.P. per Altavilla - Benevento;	

Intesa Istituzionale di Programma	
1) ASI Avellino - Asse attrezzato Valle Caudina -	£.

Pianodardine;	63.000.000.000=;
	£.
2) Comune di Manocalzati - Completamento PIP;	10.870.000.000=;
3) ASI Avellino - Completamento attrezzature a supporto ASI Pianodardine;	£. 12.000.000.000=;
4) ASI Avellino - Ampliamento raccordo ferroviario;	£. 8.098.760.000=;
5) Comune di Avellino PIP S. Spirito;	£. 14.520.000.000=;
6) Comune di Ospedaletto - Infrastrutture Area PIP;	£. 15.000.000.000=;
7) Comune di Ariano I. - Completamento PIP Camporeale;	£. 25.251.159.814=;
8) Comune di Montella - Prolung. Viabilità PIP SS. 368;	£. 13.197.556.800=;
9) Comune di Lioni - Completamento PIP;	£. 5.000.000.000=;
10) Comunità Montana Partenio - Riqualificazione urbana e recupero dei centri del comprensorio del vino Doc Greco Fiano;	£. 13.030.365.000=;
11) Comunità Montana Terminio Cervialto - Recupero e riqualificazione dei borghi medioevali di Calabritto - Castelvetero - Taurasi - Volturara;	£. 7.785.000.000=;
TOTALE £. 187.725.476.614=;	

2.7 PROGETTI INTEGRATI TERRITORIALI

Il Programma Operativo Regionale individua nei Progetti Integrati Territoriali lo strumento centrale per realizzare la strategia di sviluppo per la regione Campania.

I Progetti Integrati sono definiti dal QCS come: “complesso di azioni intersettoriali, strettamente coerenti e collegate tra di loro, convergenti verso un comune obiettivo di sviluppo del territorio”; le azioni del P.O.R. , ciascuna delle quali si può attribuire alla competenza di soggetti diversi, devono essere coerenti con uno o più obiettivi indicati nel Programma Operativo e convergere verso un’unica finalità di sviluppo.

Partendo da queste considerazioni è possibile richiamare gli elementi che caratterizzano i Progetti Integrati:

- individuazione dell’idea-guida e della strategia del progetto, che si traduce nella definizione e nel perseguimento di obiettivi concreti riferiti al progetto stesso;
- identificazione di un ambito territoriale o tematico specifico che rappresenta il contesto di riferimento;
- identificazione del soggetto responsabile del progetto;
- identificazione delle modalità gestionali e procedurali più opportune a rendere effettiva la realizzazione dei Progetti Integrati, sia all’interno della Regione, sia nei rapporti di integrazione con i soggetti esterni;
- definizione di un adeguato sistema di monitoraggio e valutazione dei Progetti Integrati, che consenta di effettuare aggiustamenti in itinere, nonché di verificare i risultati in coerenza con gli obiettivi che il progetto si propone.

All’interno del Programma Operativo e del Complemento di Programmazione, il Progetto Integrato non si traduce in una articolazione ulteriore che si affianca ad Assi e Misure, bensì in una modalità operativa che si sceglie di adottare perché una serie di azioni – che fanno capo ad Assi e Misure diverse, ma che sono coerenti con i loro contenuti specifici – siano esplicitamente collegate tra loro e finalizzate a un comune obiettivo.

2.7.1 Gli ambiti di realizzazione dei Progetti Integrati Territoriali

Il Programma Operativo Regionale identifica i possibili ambiti di realizzazione dei P.I.T.:

- a) Recependo le indicazioni prioritarie di ambiti specifici già contenute nel P.O.R.
 - *Parchi nazionali e regionali*
 - *Città capoluogo*
 - *Filiera termale*
 - *Filiere agro-alimentari*
 - *Intermodalità (interporti)*
 - *Filiera delle materie prime e seconde*
 - *Distretti Industriali*

- b) Recependo le indicazioni del P.O.R. in merito a riferimenti tematici e territoriali sulla base dei quali l’individuazione degli ambiti specifici di realizzazione dei P.I.T. richiede una procedura di specificazione/articolazione
 - *Sistemi locali a vocazione industriale o turistica*
 - *Grandi attrattori culturali*
 - *Poli e filiere produttive*
 - *Itinerari culturali regionali*
 - *Territori interessati da problemi di miglioramento delle caratteristiche di stabilità e sicurezza*
 - *Piani di zona sociali*

Si riportano di seguito le schede analitiche relative ai progetti:

Nome	Soggetto Capofila	Numero dei Comuni partecipanti al P.I.	Comuni coinvolti	Popolazione	Idea forza	Tavolo di Concertazione composizione	Tetto identificativo delle risorse	misure minime
Parco Nazionale del Vesuvio	Ente Parco	18	Comune di: Boscoreale, Bosco Tre Case, Ercolano, Massa di Somma, Ottaviano, Pollena Trocchia, San Giuseppe Vesuviano, San Sebastiano al Vesuvio, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Terzigno, Tre case, Torre del Greco, Cercola, Portici, Torre Annunziata, Pompei, San Giorgio a Cremano	576.845 *	La costruzione del Parco come sistema locale di sviluppo su scala sub-metropolitana. Tutela e conservazione del patrimonio ambientale.	Pres. Reg. Campania, pres. Ente Parco, pres. Prov. Na, pres. Comunità del Parco	Euro 59.645.214,69 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 1.9-1.10-1.11
Distretto Industriale di Solofra	Regione	4	Comune di: Serino, Solofra, Montoro Superiore, Montoro Inferiore	35.456 #	Promuovere la crescita e la competitività del tessuto produttivo regionale mediante azioni di sostegno volte all'acquisizione di servizi reali, alla promozione della sostenibilità ambientale e agli investimenti materiali e immateriali nel settore industriale di riferimento	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Av, componenti del Distretto.	Meuro 28,309 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano	Ente Parco	95	Comune di: Agropoli, Albanella, Alfano, Aquara, Ascea Atena, Lucana, Auletta, Bellosguardo, Buonabitacolo, Caggiano, Camerota, Cannalonga, Campora, Capaccio, Casalbuono, Casaleto Spartano, Casalvelino, Caselle in Pittari, Castel Civita, Castellabate, Castelnuovo Cilento, Castel San Lorenzo, Celle di Bulgherie, Centola, Ceraso, Cicerale, Controne, Corleto Monforte, Cuccaro Vetere, Felitto, Futani, Gioi, Giungano, Ispani, Laureana Cilento, Laurino, Laurito, Lustra, Magliano Vetere, Moio della Civitella, Montano Antilia, Montecorice, Montano Cilento, Monte San Giacomo, Montesano sulla Marcellana, Morigerati, Novi Velia, Ogliastro Cilento, Omignano, Orria, Ottati, Padula, Perdifumo, Perito, Pertosa, Petina, Piaggine, Pisciotta, Polla, Pollica, Postiglione, Prignano Cilento, Rocca Daspidi, Roccagloriosa, Rofrano, Roscigno, Rutino, Sacco, Sala Consilina, Salento, San Giovanni a Piro, San Mauro Cilento, San Mauro la Bruca, San Pietro al Tanagro, San Rufo, Santa Maria di Castellabate, Sant'Angelo a Fasanella, Sanza, Sapri, Sassano, Sessa Cilento, Serramezza, Sicignano degli Alburni, Stella Cilento, Stio, Teggiano, Torchiara, Torre Orsaia, Tortorella, Torchiara, Valle dell'Angelo, Vallo della Lucania, Vibonati	279.082 *	Programma di rete ecologica locale che intende interconnettere ambiti territoriali al fine di realizzare un modello di sviluppo locale	Pres. Reg. Campania, Pres. Ente Parco, Pres. Prov. Sa, Pres. Com del Parco	Euro 133.335.910,30 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 1.9-1.10-1.11
Filiera Termale	Regione	18	Comune di: Villamaina, San Salvatore Telesino, Teleso Terme, Bacoli, Pozzuoli, Barano d'Ischia, Ischia, Casamicciola, Castellammare di Stabia, Forio d'Ischia, Lacco Ameno, Napoli, Serrara Fontana, Torre Annunziata, Vico Equense, Contursi Terme, Montesano sulla Marcellana	1.363.714	Potenziamento e ammodernamento della struttura produttiva mediante l'implementazione di un processo d'integrazione verticale che vede coinvolti in un unico progetto strategico tutti i segmenti della filiera produttiva	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Av, Bn, Sa, Na, Comune: Villamaina, S. Salvatore Telesino, Teleso Terme, Bacoli, Pozzuoli, Barano d'Ischia, Ischia, Casamicciola, Castellammare di Stabia, Forio d'Ischia, Lacco Ameno, Napoli, Serrara Fontana, Torre Annunziata, Vico Equense, Contursi Terme, Montesano SM, pres. federterme Naz.		mis 4.5 4.6

Certosa di Padula	Regione	15	Comune di: Padula, Atena Lucana, Buonabitacolo, Casalbuono, Monte San Giacomo, Montesano Sulla Marcellana, Pertosa, Polla, Sala Consilina, Sanza, Sant'Arzenio, Sassano, San Pietro al Tanagro., San Rufo, Teggiano	57.778	Utilizzare il processo di valorizzazione e presenza della Certosa per innescare un processo di sviluppo integrato e sostenibile che si estenda a tutto il territorio del Vallo di Diano	Pres. Reg. Campania, pres.Prov. Sa, Pres. com. Mon. Vallo di Diano. Sindaci Comuni di: Padula, Atena Lucana, Buonabitacolo,Casalbuono, Monte San Giacomo, Montesano S M., Pertosa, Polla, Sala Consilina, Sanza, S.Arsenio, Sassano, S.Pietro al T., S.Rufo, Reggiano, Sopri. Beni Arch.Sa e Av, Sopr.Beni Amb. Arch. Art. Sa e Av	Euro 31.837.501,98 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Campi Flegrei	Regione	4	Comune di: Pozzuoli, Bacoli, Monte di Procida, Quarto	161.415 *	La strutturazione di un itinerario architettonico-archeologico-paesaggistico di valore internazionale costituito da grandi poli di visita connessi a percorsi di varia natura	Pre. Reg. Campania, pres. Prov. Na, Sindaci Comuni di: Pozzuoli, Bacoli, Monte di Procida, Quarto, Comm. Att. L80/84, Comm. att. L887/84 Sovr. Beni Arch., Sovr.Bbaa	Euro 91.478.977,62 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Antica Capua	Comune S. Maria Capua Vetere	6	Comune di: Santa Maria Capua Vetere, Capua, Curti, San Prisco, Calvi Risorta,Teano	85.881*	Costruzione di un itinerario di visita archeologico-paesaggistico che unisca alcuni insediamenti della Valle del Volturno, disposti lungo l'antica via Appia, con quelli esistenti lungo l'antica via Latina	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Ce. Sindaci Comuni di: Santa Maria Capua Vetere, Capua, Curti, San Prisco, Calvi Risorta, Teano, Rettore II Ateneo Uni.Na, Sovri. Beni Amb., Sovr, Beni Arch.	Euro 22.070.785,58 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis.2.1-2.2-2.3
Distretto industriale di Nocera Inferiore-Gragnano	Regione	20	Comune di: Tramonti, Scafati, Sarno, Sant'Egidio del Monte Albino, San Valentino Torio, San Marzano sul Sarno, Roccapiemonte, Pagani, Nocera Superiore, Nocera Inferiore, Mercato San Severino, Corbara, Castel San Giorgio, Bracigliano, Baronissi, Angri, Gragnano, Lettere, Santa Maria la Carità, Sant'Antonio Abate	364.566 #	Promuovere la crescita e la competitività del tessuto produttivo regionale mediante azioni di sostegno volte all'acquisizione di servizi reali, alla promozione della sostenibilità ambientale e agli investimenti materiali e immateriali nel settore industriale di riferimento	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Sa, pres. Prov. Na, componenti del Comitato del Distretto	Meuro 42,578 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5
Distretto industriale di San Marco dei Cavoti	Regione	14	Comune di: Baselice, Castel Franco in Miscano, Castel Venere in Val Fortore, Fragneto l' Abate, Ginestra degli Schiavoni, Molinara, Montefalcione in Val Fortore, Pago Veiano, Pesco Sannita, Pietrelcina, Reina, San Bartolomeo in Galdo, San Giorgio la Molara, San Marco dei Covoti, Fragneto Monforte, Foiano in Val Fortore	38.230 #	Promuovere la crescita e la competitività del tessuto produttivo regionale mediante azioni di sostegno volte all'acquisizione di servizi reali, alla promozione della sostenibilità ambientale e agli investimenti materiali e immateriali nel settore industriale di riferimento	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Bn, componenti Comitato del Distretto	Meuro 26,065 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5

Nome	Soggetto Capofila	Numero dei Comuni partecipanti al P.I.	Comuni Coinvolti	Popolazione	Idea forza	Tavolo di Concertazione composizione	Tetto identificativo delle risorse	misure minime
Distretto industriale di San Giuseppe Vesuviano	Regione	8	Comune di: Carbonara di Nola, Ottaviano, Palma Campania, Poggiomarino, Striano, Terzigno, San Giuseppe Vesuviano, San Gennaro Vesuviano	120.408#	Promuovere la crescita e la competitività del tessuto produttivo regionale mediante azioni di sostegno volte all'acquisizione di servizi reali, alla promozione della sostenibilità ambientale e agli investimenti materiali e immateriali nel settore industriale di riferimento	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Na, componenti del Comitato del Distretto	Meuro 32,365 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5
Litorale Domitio	Regione	5	Comune di : Castelvoturno, Cellole, Giugliano, Mondragone, Sessa Aurunca	163.354*	Riqualificazione ambientale del territorio di riferimento ai fini di un riposizionamento nel mercato turistico	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Ce e Na. Sindaci Comuni di: Castelvoturno, Cellole, Giugliano, Mondragone, Sessa Aurunca. Sopr. Baaas Ce Bn, Sopr. Beni Arch.Na e Ce, Sopr. Beni Archi.	Euro 34.190.420,26 a cui aggiungere 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3- 1.5-4.6
Paestum-Velia	Regione	11	Comune di: Ascea, Agropoli, Albanella, Altavilla Silentina, Aquara, Capaccio, Castel San Lorenzo, Controne, Giungano, Rocca Daspede, Trentinara	74.567*	Uso innovativo e valorizzazione delle risorse culturali ai fini dello sviluppo del territorio, della crescita dell'occupazione nei settori del turismo culturale e dei servizi ad esso collegati	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Sa. Sindaci comuni di : Ascea, Capaccio. Soprin. Beni Arch. Sa, Av, Bn, Soprin. Bbaa di Sa, Av	Euro 55.581.091,46 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Reggia di Caserta	Regione	1	Comune di: Caserta	74.567*	Recuperare la tradizionale vocazione turistica della città promuovendo un turismo stanziale attraverso azioni rivolte al miglioramento della qualità ambientale	Pres. Reg. Campania, pres.Prov.di Ce, Sindaco Comune di Caserta, Sovr. Beni Arch. Sovr.Baaa di Ce e Bn	Euro 51.229.425,64 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Distretto industriale di Calitri	Regione	9	Comune di : Andretta, Aquilonia, Bisaccia, Cairano, Calitri, Conza della Campania, Lacedonia, Sant'Andrea di Conza, Monteverde	24.809#	Promuovere la crescita e la competitività del tessuto produttivo regionale mediante azioni di sostegno volte all'acquisizione di servizi reali, alla promozione della sostenibilità ambientale e agli investimenti materiali e immateriali nel settore industriale di riferimento	Pres. Reg. Campania, pres. prov. Av, Componenti Comitato del Distretto	Meuro 24,894 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5

Distretto industriale di Sant'Agata dei Goti e Casapulla	Regione	20	Comune di: Bucciano, Dugenta, Durezzano, Maiano, Limatola, Sant'Agata dei Goti, Arienzo, Casagiove, Casapulla, Caserta, Castel Morrone, Curti, Macerata Campania, Portico di Caserta, Recale, San Felice a Cancellò, San Nicola la Strada, San Prisco, Santa Maria a Vico, Santa Maria Capua Vetere	243.227#	Promuovere la crescita e la competitività del tessuto produttivo regionale mediante azioni di sostegno volte all'acquisizione di servizi reali, alla promozione della sostenibilità ambientale e agli investimenti materiali e immateriali nel settore industriale di riferimento	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Bn, pres. Prov. Ce, componenti Comitato del Distretto	Meuro 34,340 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.6
Distretto industriale Grumo Nevano-Aversa	Regione	21	Comune di: Aversa, Cesa, Frignano, Lusciano, Orta di Atella, Parete, San Marcellino, Sant' Arpino, San Tammaro, Succivo, Teverola, Trentola Ducenta, Villa di Briano, Arzano, Casandrino, Casavatore, Casoria, Frattamaggiore, Grumo Nevano, Melito di Napoli, Sant'Antimo	431.133#	Promuovere la crescita e la competitività del tessuto produttivo regionale mediante azioni di sostegno volte all'acquisizione di servizi reali, alla promozione della sostenibilità ambientale e agli investimenti materiali e immateriali nel settore industriale di riferimento	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Ce, Pres. prov. Na, componenti Comitato dei distretti	Meuro 47,109 a cui aggiungere il 5% FSE Asse III	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.7
Pompei-Ercolano e sistema archeologico vesuviano	Regione	6	Comune di : Bosco Reale, Castellammare di Stabia, Ercolano, Lettere, Pompei, Torre Annunziata	215.313*	Valorizzazione delle risorse culturali, storiche e archeologiche della zona ai fini dello sviluppo del territorio, della crescita dell'occupazione nei settori del turismo culturale e dei servizi ad esso collegati	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Na, sindaci Comuni di: Bosco Reale, Castellammare di Stabia, Ercolano, Lettere, Pompei, Torre Annunziata, Sovr. Beni Arch., Sovr. Beni Archeologici di Pompei	Euro 57.156.287,00 comprensivo del 5% FSE dell'Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Grande Attrattore culturale "Napoli"	Regione	1	Comune di Napoli	1.020.120*	Recupero e valorizzazione del patrimonio storico-culturale e delle peculiarità locali esistenti. Riscoperta dell'identità storico-culturale della città.	Pres. Reg. Campania, Sindaco Comune di Napoli, Sopri. Beni Arch. Na e Ce, Sopri. Beni Arch. di Na, Sopri. al Patrimonio	Euro 68.882.438,90 comprensivo del 5% FSE dell'Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3

Nome	Soggetto Capofila	Numero dei Comuni partecipanti al P.I.	Comuni Coinvolti	Popolazione	Idea forza	Tavolo di Concertazione composizione	Tetto identificativo delle risorse	misure minime
Valle dell'Ofanto	Provincia di Avellino	12	Comune di: Montella, Morra de Sanctis, Bisaccia, Lioni, Aquilonia, Sant'Angelo dei Lombardi, Calitri, Conza della Campania, Nusco, Monteverde, Gesualdo, Carife	45.885*	Costruzione di un itinerario culturale che punti alla valorizzazione dell'intreccio unico tra gli aspetti storici, archeologici, paesaggistici delle tipicità irpine	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Av, pres. Com Mon. Alta Irpinia. Sindaci Comuni di: Montella, Morra de Sanctis, Bisaccia, Lioni, Aquilonia, S. Angelo dei Lombardi, Calitri, Conza della Campania, Nusco, Monteverde	Euro 27.127.544,20 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Antica Volceij	Comune di Buccino	16	Comune di: Auletta, Buccino, Campagna, Caggiano, Castelnuovo di Conza, Contursi Terme, Colliano, Laviano, Oliveto Citra, Palomonte, Salvitelle, Santomena, San Gregorio Magno, Ricigliano, Romagnano al Monte, Valva	54.174*	Valorizzazione delle risorse culturali ai fini dello sviluppo sostenibile del territorio e della crescita dell'occupazione nei settori del turismo culturale e dei servizi ad esso collegati	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Sa, pres. Com. Mon. Tanagro, Com Mon. Alto e Medio Sele. Sindaci Comuni di: Auletta, Buccino, Campagna, Caggiano, Castelnuovo di Conza, Contursi Terme, Colliano, Laviano, Oliveto Citra, Palomonte, Salvitelle, Santomena, S. Gregorio Magno, Ricigliano, Romagnano al Monte, Valva	Euro 23.480.712,92 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Regio Tratturo AV	Provincia di Avellino	8	Comune di: Ariano Irpino, Zungoli, Montecalvo Irpino, Villanova del Battista, Casalbore, Greci, Grottoaminarda, Mirabella Eclano	51.331*	Costruzione di un itinerario culturale che punti alla valorizzazione dell'intreccio unico tra gli aspetti storici e archeologici del paesaggio Irpino	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Av, pres. Com. Mon. Valle Ufita, Sindaci Comuni di: Ariano Irpino, Zungoli, Montecalvo Irpino, Villanova del Battista, Casalbore, Greci, Grottoaminarda, Mirabella Eclano	Euro 19.363.182,82 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Monti Trebulani-Matese	Provincia di Caserta	16	Comune di: Alife, Ailano, Caiazzo, Castel Sasso, Castello del Matese, Dragoni, Formicola, Gallo Matese, Letino, Liberi, Piana di Monte Verna, Piedimonte Matese, Pontelatone, Sant'Angelo D'Alife, San Gregorio Matese, San Potito Sannitico, Valle Agricola	49.654*	Recupero generalizzato dei centri antichi e dei caratteri individuali di ciascun borgo, unitamente alla valorizzazione del patrimonio naturalistico	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Ce. Sindaci Comuni di: Alife, Ailano, Caiazzo, Castel Sasso, Castello di Matese, Dragoni, Formicola, Gallo Matese, Letino, Liberi, Piana di Monte Verna, Piedimonte Matese, Pontelatone, S. Angelo D'Alife, San Gregorio Matese, San Potito Sannitico, Valle Agricola	Euro 17.872.455,80 comprensivo del 5% FSE Asse III	misure 2.1-2.2-2.3
Piana del Sele	Provincia di Salerno	6	Comune di: Battipaglia, Bellizzi, Capaccio, Eboli, Pontecagnano, Serre	147.165	Riqualificazione ambientale tesa alla valorizzazione dell'area in chiave sostenibile, con particolare riferimento al corso del fiume Sele e alla messa in sicurezza, tenendo conto della originaria vocazione agricola ed in un quadro di sviluppo ordinato ed armonico del turismo balneare, di quello culturale e di quello rurale.	Pres. Reg Campania, pres. Prov. Sa. Sindaci Comuni di: Battipaglia, Bellizzi, Capaccio, Eboli, Pontecagnano, Serre, Sopri. Beni Arch. Av, Bn, Sa		mis 4.6 4.5

Portualità Turistica	Regione		I Comuni saranno selezionati tramite bando	2.179.810*	Riqualificazione e potenziamento del sistema portuale turistico per il diportismo nautico.	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. di Ce, pres. Prov di Na, pres. prov. Sa, Capitaneria di Na, Capitaneria di Sa, Capitaneria di Castellammare, Capitaneria di Torre del Greco, Ente Parco del Cilento. Soprin. ai Bbaa di Av, Bn, Sa, Soprin. Beni Arch. di NA e Ce, Soprin. Beni Arch. di Pompei, Soprin. ai Beni Arch. delle Pr. di Sa, Av e Bn	Euro 106.701.652,707 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis 4.6 1.5
Pietrelcina	Comune di Pietrelcina	5	Comune di: Benevento, Paduli, Pago Veiano, Pesco Sannita, Pietrelcina	75.813*	Far leva sullo sviluppo sostenibile del turismo religioso e sfruttare la sua forza quale elemento propulsivo per valorizzare le risorse immobili locali di particolare pregio e qualità, e rompere, in tal modo, la stagnazione dell'economia rurale.	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Bn. Sindaci Comuni di: Benevento, Paduli, Pago Veiano, Pesco Sannita, Pietrelcina, Sovrin. Beni Arc. Av, Bn, Sa		mis 2.1 2.2 2.3
Area Nolana-Clanio	Comune di Visciano	15	Comune di: Camposano, Casamarciano, Cicciano, Cimitile, Comiziano, Liveri, Marigliano, Nola, Roccarainola, San Paolo Belsito, San Vitaliano, Saviano, Scisciano, Tufino, Visciano	139.043*	Realizzazione di un eco comprensorio intercomunale caratterizzato da innovazione di gestione e dall'agglomerazione di risorse su cluster progettuali connessi, selezionati sulla loro capacità di innescare processi aggiuntivi di sviluppo e di garantire la filiera della sicurezza ambientale.	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Na. Sindaci Comuni di: Camposano, Casamarciano, Cicciano, Cimitile, Comiziano, Liveri, Marigliano, Nola, Roccarainola, S. Paolo Belsito, SanVitaliano, Saviano, Scisciano, Tufino, Visciano. Pres. Com. Mon. Montedonico-Tribucco		mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5

Nome	Soggetto Capofila	Numero dei Comuni partecipanti al P.I.	Comuni Coinvolti	Popolazione	Idea forza	Tavolo di Concertazione composizione	Tetto identificativo delle risorse	misure minime
Avellino	Comune come identificato dal C.d.P.	1	Comune di: Avellino	56.269*	Recupero, riqualificazione e valorizzazione delle risorse storiche, culturali, ambientali del territorio	Pres. Reg. Campania. Sindaco Comune di Av. Sovri. Baas, Sovr. Beni Arch., Segretario Autorità di Bacino Liri-Volturno	Euro 21.989.960,16 a cui aggiungere 5% FSE Asse III	mis. 5.1-5.2-5.3
Benevento	Comune come identificato dal C.d.P.	1	Comune di: Benevento	63.367*	Recupero e riqualificazione del centro storico per lo sviluppo delle attività culturali, congressuali e direzionali	Pres. Reg. Campania, Sindaco Comune di Bn, Sovr. Baas, Sovr. Beni Arch	Euro 22.508.651,50 a cui aggiungere 5% FSE Asse III	mis. 5.1-5.2-5.3
Salerno	Comune come identificato dal C.d.P.	1	Comune di: Salerno	142858*	Indurre una discontinuità nel processo di sviluppo del sistema locale che attraverso la rivalutazione del rapporto del capoluogo, puntando al rifunzionamento della natura dei servizi, conferisca riconoscibilità ai prodotti di tutto il territorio verso il Mediterraneo e da esso attrarre flussi turistici	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Sa, Sin. Com. di Sa, Sovr. Bappasad, Sovr. Beni Arch., com. Capitaneria di Porto, pres. Autorità Portuale, Rettore Uni. Sa, com Vig. Fuo., pres. Cam. Com. Dirigente ASL	Euro 28.272.706,66 a cui aggiungere 5% FSE Asse III	mis. 5.1-5.2-5.3
Valle dell'Antico Clanis	Comune di Avella	13	Comune di: Avella, Lauro, Marzano, Moschiano, Pago del Vallo di Lauro, Taurano, Sirignano, Baiano, Mugnano del Cardinale, Cicciano, Cimitile, Nola, Acerra	127441*	La realizzazione di un sistema territoriale di sviluppo locale che vede nelle ricchezze ed originalità dei beni culturali legati al mondo dell'archeologia, della preistoria sino al Medioevo, l'attrattore capace di organizzare un sistema di fruizione legata alla visione complessiva di tutto il territorio considerandolo un parco archeologico	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Na, pres. Prov. Di Av, Sindaci Comuni di: Avella, Lauro, Marzano, Moschiano, Pago, Taurano, Sirignano, Baiano, Mugnano, Cicciano, Cimitile, Nola, Acerra	Euro 13.394.309,68 comprensivo del 5% FSE Asse III	mis. 2.1-2.2-2.3
Napoli	Comune come identificato dal C.d.P.	1	Comune di: Napoli	1.020.120*	Coniugare il massimo della concretezza e dell'attenzione alla fattibilità del presente al massimo coraggio di prefigurare un futuro di ampio respiro	Pres. Reg. Campania, Sindaco Comune di Napoli, pres. Autorità Portuale	Euro 91.191.155,52 a cui aggiungere 5% FSE Asse III	mis. 5.1-5.2-5.3

Caserta	Comune come identificato dal C.d.P.	1	Comune di: Caserta	74.249*	Recuperare alla città la sua tradizionale vocazione turistica promuovendo un turismo stanziale attraverso azioni rivolte al miglioramento della qualità ambientale.	Reg. Campania, Provincia di Ce, Sopr. Baas di Ce e Br, Sopr. Beni Arch. di Na e Ce	Euro 23.333.167,16 a cui aggiungere 5% FSE Asse III	mis. 5.1-5.2-5.3
Agro Monti Picentini	Provincia di Salerno	10	Comune di: Acerno, Castiglione del Genovesi, Giffoni Sei Casali, Giffoni Valle Piana, Montecorvino Pugliano, Montecorvino Rovella, Olevano sul Tusciano, Pontecagnano, San Cipriano Picentino, San Mango Piemonte	75.549*	Creazione di un sistema turistico integrato: sviluppo e promozione del turismo culturale, scientifico e ambientale, attraverso il recupero e la valorizzazione del patrimonio storico-culturale e ambientale esistente.	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Sa. Sindaci Comuni di: Acerno, Castiglione del G., Giffoni Sei C., Giffoni V.P., Montecorvino Rovella, Montecorvino Pugliano, Olevano, Pontecagnano, S.Cipriano Picentino, S.Mango. Com. Mon. Monti Picentini		mis 2.1 2.2 2.3 4.5 4.6 4.1

Nome	Soggetto Capofila	Numero dei Comuni partecipanti al P.I.	Comuni coinvolti	Popolazione	Idea forza	Tavolo di Concertazione composizione	Tetto identificativo delle risorse	misure minime
Protofiliere Provinciali	Provincia di Benevento	16	Comune di : Airola, Amorosi, Apollosa, Calvi, Campoli del Monte Taburno, Casalduni, Castel Pagano, Circello, Ponte, Puglianello, San Giorgio del Sannio, San Martino Sannita, San Nazzaro, Buonalbergo, Campolattaro	44.739*	Concentrare gli interventi per la creazione e la rifunzionalizzazione di aree attrezzate. Realizzazione di collegamenti materiali e immateriali per il sostegno alle attività industriali e di servizio	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Bn. Sindaci Comuni di: Airola, Amorosi, Apollosa, Calvi, Campoli del Monte Taburno, Casalduni, Castel Pagano, Circello, Ponte, Puglianello, San Giorgio del Sannio, San Martino Sannita, San Nazzaro. Sovr. Beni Arch. Av, Bn e Sa		mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5
Penisola Amalfitana e Sorrentina	Provincia di Salerno	27	Comune di: Agerola, Amalfi, Atrani, Casola di Napoli, Cava dei Tirreni, Cetara, Conca dei Marini, Furore, Gragnano, Lettere, Maiori, Massa Lubrense, Meta, Minori, Piano di Sorrento, Pimonte, Positano, Praiano, Ravello, Sant'Agnello, Sant'Antonio Abate, Santa Maria la Carità, Scala, Sorrento, Tramonti, Vico Equense, Vietri sul Mare	257.198*	Diversificazione dell'offerta turistica per lo sviluppo del turismo di qualità mediante azioni integrate volte al potenziamento e alla riqualificazione del sistema di accoglienza e della mobilità	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Na e Sa. Sindaci Comuni di: Agerola, Amalfi, Atrani, Casola, Cava dei Tirreni, Cetara, Conca dei Marini, Furore, Gragnano, Lettere, Maiori, Massa Lubrense, Meta, Minori, Piano di Sorrento, Pimonte, Positano, Praiano, Ravello, S.Agnello, Sant'Antonio Abate, S.M.la Carità, Scala, Sorrento, Tramonti, Vico Equense, Vietri sul Mare. Com. Mon. Penisola Amalfitana e Sorrentina, Sovri. Beni Arch. di Na e Sa, Sovr. Beni Arch. Na e Sa		mis 4.5 4.6 2.1
Valle dell'Irno	Provincia di Salerno	6	Comune di: Baronissi, Bracigliano, Calvanico, Fisciano, Mercato San Severino, Pellezzano	63.242*	Valorizzazione dell'Università degli Studi di Salerno che viene individuata come elemento attrattore in grado di stimolare promozione e sviluppo della ricerca scientifica	Pres. Reg. Campania, pres. Prov. Sa. Sindaci Comuni di: Baronissi, Bracigliano, Calvanico Fisciano, Mercato S. Severino, Pellezzano. Sovri. Beni Arch., Sovra. Bappsad		mis. 4.1 4.2 4.6 2.1 2.2 1.8 5.1

Area Giuglianesa	Provincia di NA	6	Comune di: Calvizzano, Giugliano in Campania, Marano di Napoli, Mugnano, Qualiano, Villaricca,	244.575*	Realizzazione di poli integrati destinati alla creazione di attività industriali, artigianali e di servizio come veicolo di creazione di opportunità	Pre. Reg. Campania, Prov. di Na, Comuni di: Calvizzano, Giugliano in Campania, Marano di Na, Mugnano, Qualiano, Villaricca	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.7
Città del Fare	Comune di Afragola	9	Comune di: Acerra, Brusciiano, Afragola, Caivano, Cardito, Casalnuovo, Castello di Cisterna, Mariglianella, Pomigliano d'Arco	282.218*	Rafforzamento della competitività del "sistema-territorio" della Città del Fare in quanto soggetto produttore complesso.	Comuni di: Acerra, Brusciiano, Afragola, Caivano, Cardito, Casalnuovo, Castello di Cisterna, Mariglianella, Pomigliano d'Arco. Provincia di Napoli, Patto Napoli Nord Est, ASL Napoli 4, ASL Napoli 3, ASI, IACP, 27° Distretto Scolastico	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.7
Borgo Terminio Cervialto	C. M. Terminio-Cervialto	21	Comune di: Bagnoli Irpino, Calabritto, Caposele, Cassano, Castelfranci, Castel Vetere sul Calore, Chiusano San Domenico, Fontanarosa, Lapio, Luogosano, Montella, Montemarano, Nusco, Paternopoli, Salza Irpina, San Mango sul Calore, Sant' Angelo all'Esca, Senerchia, Sorbo Serpico, Taurasi, Volturara Irpina	56.269	Creazione di un sistema integrato turistico mediante la realizzazione ed il recupero di infrastrutture finalizzate all'incremento dei flussi turistici dell'area del Laceno	Com. Mon. Terminio Cervialto, Comune di: Bagnoli Irp., Calabritto, Caposele, Cassano, Castelfranci, Castel Vetere, Chisano San Dom., Fontanarosa, Lapio, Luogosano, Montella, Montemarano, Nusco, Paternopoli, Salza Irp, San Mango sul Calore, Sant'Angelo all'Esca, Senerchia, Sorbo Serpico, Taurasi, Volturara Irp.	mis 4.5 4.6

Polo Orafo campano	Regione	3	Comune di: Napoli, Marcanise, Torre del Greco	1.153.806	Fornire supporti integrati allo sviluppo di una filiera, quale quella orafa, ad alto potenziale competitivo ma attualmente inferiore a quella dei sistemi distrettuali del centro nord.	Reg. Campania, Ass. Att. Produ., Comune di Napoli, Comune di Marcanise, Comune di Torre del Greco, Prov. Na, Ce, Camera di Commercio Ce e Na		mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5
Isole del golfo	Provincia di Napoli	9	Comune di: Anacapri, Capri, Barano, Casamicciola, Forio d'Ischia, Ischia, Lacco Ameno, Procida, Serrara Fontana	79.123*	Razionalizzazione e riqualificazione del turismo rivolto ad una strutturazione del settore e ad un ampliamento dell'offerta dei servizi nell'ambito di una valorizzazione delle risorse ambientali e culturali esistenti.	Prov.di Na, Comuni di: Anacapri, Capri, Barano, Casamicciola, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Procida, Serrara Fontana. Acim, Sopr. Bbaa Na, Sopr. Arch. di Na. Autorità di Bacino Na nord, autorità di Bacino del Sarno		mis 4.5 4.6
Filiera enogastronomica	Regione	154	Comune di: Ailano, Alvignano, Baia e Latina, Caianiello, Caivano, Calvi Risorta, Camigliano, Capriati a Volturno, Castello del Matese, Carinola, Castel Campagnano, Castel di Sasso, Ciorlano, Conca della Campania, Dragoni, Falciano del Massico, Fontegreca, Formicola, Gallo Matese, Giano Vetusto, Gioia Sannitica, Letino, Liberi, Mugnano Montelungo, Piana di Monte Verna, Pietramela, Pietravairano, Ponteletane, Prata Sannita, Pratella, Presenzano, Roccaromana, Rocchetta e Croce, San Gregorio Matese, Sant'Angelo d'Alife, San Pietro Infine, Vairano Partenora, Valle Agricola, Piedimonte Matese, San Potito Antico, Gallucino, Altavilla Irpina, Avella, Baiano, Capriglia Irpina, Cervinara, Chianche, Domicella, Grottolella, Lauro, Marzano di Nola, Mercogliano, Montefalcione, Montefredane, Montefusco, Montemiletto, Moschiano, Mugnano del Cardinale, Ospedaletto d'Alpinolo, Pago del Vallo di Lauro, Petruro Irpino, Pietrastornina, Quadrelle, Quindici, Roccabascerana, Rotondi, S.Martino Valle Caudina, Santa Paolina, Sant'Angelo a Scala, Sirignano, Sperone, Summonte, Taurano, Torrioni, Tufo, Andretta , Aquilonia, Bisaccia, Cairano, Calitri, Conza della Campania, Guardia dei Lombardi, Lacedonia, Lioni, Monteverde, Morra de Sanctis, Rocca San Felice, Sant' Andrea di Conza, Sant'Angelo dei Lombardi, Teora, Torella dei Lombardi, Villamaina, Ariano Irpino, Bonito, Carife, Casalboro, Castelbaronia, Flumeri, Frigento, Gesualdo, Greci, Grottaminarda, Melito Irpino, Mirabella Eclano, Montaguto, Montecalvo Irpino, San Nicola Baronia, San Sossio Baronia, Savignano Irpino, Scampitella, Sturmo, Trevico, Vallata, Vallesaccarda, Villanova del Batista, Zungoli, Apice, Arpaiese, Castelpoto, Castelvenere, Ceppaloni, Celle Sannita, Guardia San Framondi, Morcone, San Leucio del Sannio, San Lorenzo Maggiore, San Lupo, San Nicola Manfredi, Santa Croce del Sannio, Sant'Arcangelo Trimonti, Sant'Angelo a Cupolo, Sassuri, Pratola Serra, Prata di Principato Ultra, Montefalcione, Parolise, Pietradefusi, San Nazario, San Giorgio del Sannio, Santa Maria	437.933*	Implementazione e promozione di una logica di tipo aggregativo delle risorse enogastronomiche, culturali presenti nel territorio campano	Reg. Campania, Province di Av, Bn, Sa, Ce, Na. Comunità montane interessate		mis 4.5 4.6

Ravello - Città della musica	Regione	1	Comune di : Ravello	2.422*	Potenziare i flussi turistici attraverso una migliore dotazione infrastrutturale del territorio	Comune di Ravello , Sopr.Baaas, Fondazione Ravello, Azienda Autonoma soggiorno e turismo		mis 4.5 4.6
Parco Regionale del Partenio	Ente Parco come stabilito dal C.d.P.	22	Comune di: Avella, Baiano, Cervinara, Mercogliano, Monteforte Irpino, Mugnano del Cardinale, Ospedaletto d'Alpinolo, Pietrastornina, Quadrelle, Rotondi, San Martino Valle Caudina, Sant'Angelo a Scala, Sirignano, Sperone, Summonte, Arpaiese, Forchia, Pannarano, Paolisi, Arienzo, San Felice a Cancellò, Roccarainola	104.121*	Realizzare un modello di sviluppo locale ecosostenibile	x		mis. 1.9-1.10-1.11

Nome	Soggetto Capofila	Numero dei Comuni partecipanti al P.I.	Comuni Coinvolti	Popolazione	Idea forza	Tavolo di Concertazione composizione	Tetto identificativo delle risorse	misure minime
Parco Regionale del Matese	Ente Parco come stabilito dal C.d.P.	20	Comune di: Cerreto Sannita, Cusano Mutri, Faicchio, Pietraroja, San Lorenzello, Ailano, Alife, Capriati al Volturno, Castello del Matese, Fontegreca, Gallo Matese, Gioia Sannitica, Letino, Piedimonte Matese, Prata Sannita, San Gregorio Matese, Raviscanina, San Potito Sannitico, Sant'Angelo d'Alife, Valle Agricola	55.827*	Realizzare un modello di sviluppo locale ecosostenibile	x	x	mis. 1.9-1.10-1.11
Parco Regionale di Roccamorfin-Foce Garigliano	Ente Parco come stabilito dal C.d.P.	7	Comune di: Conca della Campania, Galluccio, Marzano Appio, Roccamorfin, Sessa Aurunca, Teano, Tora e Piccilli	49.028*	Realizzare un modello di sviluppo locale ecosostenibile	x	x	mis. 1.9-1.10-1.11
Parco Regionale del Taburno-Camposauro	Ente Parco come stabilito dal C.d.P.	14	Comune di: Bonea, Bucciano, Cautano, Foglianise, Frasso Telesino, Melizzano, Moiano, Montesarchio, Paupisi, Sant'Agata dei Goti, Solopaca, Tocco Caudio, Torrecuso, Vitulano	57.371*	Realizzare un modello di sviluppo locale ecosostenibile	x	x	mis. 1.9-1.10-1.11

Parco Regionale dei Monti Picentini	Ente Parco come stabilito dal C.d.P.	31	Comune di: Bagnoli Irpino, Calabritto, Caposele, Cassano Irpino, Castel Vetere sul Calore, Chiusano San Domenico, Lioni, Montella, Montemarano, Nusco, Santa Lucia di Serino, Santo Stefano del Sole, Senerchia, Serino, Montoro Superiore, Solofra, Sorbo Serpico, Volturara Irpina, Acerno, Campagna , Eboli, Castiglione del Genovesi, Calvanico, Fisciano, Giffoni Sei Casali, Giffoni Valle Piana, Montecorvino Rovella, Olevano sul Tusciano, Oliveto Citra, San Cipriano Picentino, San Mango Piemonte	186.485*	Realizzare un modello di sviluppo locale ecosostenibile	x	x	mis. 1.9-1.10-1.11
Parco Regionale dei Campi Flegrei	Ente Parco come stabilito dal C.d.P.	5	Comune di: Bacoli, Monte di Procida, Napoli, Pozzuoli, Quarto	1.181.535*	Realizzare un modello di sviluppo locale ecosostenibile	x	x	mis. 1.9-1.10-1.11
S.S. APPIA (Pianura Interna)	Comune di Sparanise	8	Comuni di: Bellona, Cancellò e Arnone, Grazzanise, Pastorano Pignataro Maggiore, S.Maria la Fossa, Sparanise, Vitulazio	41.994*	Ripristinare le condizioni di Agibilità del territorio mediante la restituzione dei requisiti ambientali minimi di fruizione territoriale, ridisegnare la qualità delle aree di insediamento produttivo mediante azioni di infrastrutturazioni ed urbanizzazione qualitativamente elevati	x	x	mis. 4.1 4.2 4.4 4.3 1.12 5.1 6.5

2.8 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

Il raccordo autostradale interessato dal presente progetto si estende dal comune di Salerno al comune di Avellino, entrambi capoluoghi di provincia.

In quest'ambito, i Lotti oggetto dello studio, ricadono interamente nella Regione Campania, e afferiscono ai territori comunali di Salerno, Pellezzano, Baronissi, Fisciano, Montoro Superiore, Montoro Inferiore, Solofra, Serino, San Michele di Serino, Cesinali, Atripalda e Manocalzati.

2.8.1 Il Piano Regolatore Generale di Salerno

L'incarico di redigere il Piano Regolatore del Comune di Salerno è stato affidato nel mese di Gennaio del 1992 ai progettisti Oriol Bohigas e Albert Puigdomènech; nel mese di Novembre 1994 è stato presentato il Documento Programmatico cui ha seguito nei successivi quattro anni (Luglio 1996 – Giugno 1998) l'approvazione delle Aree ad Azione Puntuale Urbanistica (A.A.P.U.).

Nel 2000 è stata presentata la Bozza del Piano Regolatore Generale, composta da 228 tavole riferite allo stato di fatto e 48 relazioni specialistiche, nonché dalla sintesi delle proposte di pianificazione e di gestione.

Il P.R.G. del Comune di Salerno, per le aree che risultano prossime su entrambi i lati al tracciato del raccordo autostradale in esame, individua un'area abbastanza estesa con destinazione di Parco Pubblico Urbano localizzata immediatamente sopra la zona di Fratte; il parco, denominato Parco Matierno, contribuisce all'identificazione della struttura formale della città e possiede per questo motivo una particolare valenza ambientale da salvaguardare in sede di progetto.

Lo studio di impatto ambientale si occuperà in modo particolare di quest'area sensibile ponendo attenzione alla scelta delle essenze e delle alberature adatte alla tipologia di mitigazione.

In prossimità del Parco Matierno il Piano individua un'area di territorio vuota con destinazione di servizio, questa si localizza immediatamente ai margini del raccordo autostradale Salerno – Avellino. Ulteriori zone di possibile trasformazione, sempre in

prossimità del tracciato, sono le tre aree di territorio vuote localizzate sotto Cappelle, nei pressi di Fratte e nei pressi di Matierno, a destinazione prevalentemente residenziale.

2.8.2 Il Piano Regolatore Generale di Pellezzano

Il P.R.G. del Comune di Pellezzano individua una fascia di rispetto stradale (sottozona G4 di Piano Regolatore) che lambisce, per circa 60 metri di profondità, il tracciato in tutta la sua estensione.

La fascia in questione si restringe nei pressi dello svincolo della strada statale N. 88, parallela al raccordo autostradale Salerno – Avellino, per accogliere un'area destinata ad attrezzature collettive (sottozona F1 di Piano Regolatore).

Le aree prossime al tracciato, distanti comunque da esso 60 metri relativi alla fascia di rispetto, sono aree prevalentemente residenziali (sottozone B1, residenziale esistente saturata, e B2, residenziale esistente e programmata con Piani Particolareggiati e Lottizzazione); rivestono particolare interesse due aree: la cava, identificata dal Piano Regolatore come sottozona H, e il fiume Irno, con la sua relativa fascia di rispetto assoluto (lex reg. 14/82), identificata dal Piano Regolatore come sottozona G3.

2.8.3 Il Piano Regolatore Generale di Baronissi

Il P.R.G. del Comune di Baronissi individua una fascia di rispetto stradale che lambisce, per circa 60 metri di profondità, il tracciato in tutta la sua estensione; nell'area di rispetto stradale sussiste il vincolo di inedificabilità per tutte le zone da esso investite.

Dall'analisi del Piano Regolatore e delle sue relazioni con il tracciato si evince una presenza elevata di aree agricole (zone T.A./E) localizzate a ridosso della strada.

Nella parte a sud si localizzano, lungo il tracciato, delle aree residenziali (zone T.U./A e zone T.U./B) che individuano un tipo di tessuto urbanizzato con presenza di servizi (zone T.U./F); questa porzione di territorio è caratterizzata dalla presenza di nuclei urbanizzati, a destra del tracciato troviamo la zona di Aiello e la zona del cimitero, a sinistra quella di Acquamela e di Vessinelli.

Nella parte più a nord si localizzano invece delle aree prevalentemente industriali, miste ad aree agricole; questa porzione di territorio è caratterizzata dalla presenza di un tipo di tessuto da urbanizzare con ambiti di trasformazione (zone T.d.U./I).

Lo spartiacque tra questi due paesaggi diversi è rappresentato dal fosso di Caprecano; questo passa sotto al tracciato individuando un'area con valenza ambientale da salvaguardare in sede di progetto.

Poco sopra all'area del fosso il Piano Regolatore individua una fascia verde da riqualificare.

Lo studio di impatto ambientale si occuperà in modo particolare di queste due aree sensibili ponendo attenzione alla scelta delle essenze e delle alberature adatte alla tipologia di mitigazione.

2.8.4 Il Programma di Fabbricazione di Fisciano

Il P.d.F. del Comune di Fisciano individua una fascia di rispetto stradale che lambisce, per circa 60 metri di profondità, il tracciato in tutta la sua estensione.

E' possibile suddividere il territorio oggetto di esame in tre paesaggi; lo spartiacque di essi è rappresentato dai fossi, che attraversano il tracciato passandovi sotto, in più punti.

Il primo paesaggio è delimitato da due fossi e individua al suo interno le aree di Lancusi e Penta; questi due nuclei sono costituiti da un tessuto prevalentemente residenziale, con presenza di verde, servizi e parcheggi.

Il secondo paesaggio è compreso tra il fosso che parte dal cimitero e si biforca nei pressi del tracciato passandovi sotto in due punti e il fosso che si trova dopo lo svincolo; questa porzione di territorio è costituita da aree prevalentemente agricole con presenza di case sparse.

Il terzo ed ultimo paesaggio è compreso tra il fosso vicino allo svincolo e il confine comunale; questa vasta area, che comprende le località di Canfora e Pizzolano, è caratterizzata dalla presenza di terreni agricoli con case sparse e da una zona industriale prevista da Programma di Fabbricazione.

Lo studio di impatto ambientale si occuperà in modo particolare della riqualificazione delle aree dei fossi, che, presenti in quantità così numerosa, rappresentano molto il territorio di Fisciano.

2.8.5 Il Piano Regolatore Generale di Montoro Inferiore

Il P.R.G. del Comune di Montoro Inferiore individua una fascia di rispetto stradale che lambisce, per circa 25 metri di profondità, il tracciato in tutta la sua estensione.

Dall'analisi del Piano Regolatore e delle sue relazioni con il tracciato si evince una presenza elevata di aree agricole (zone E) e di aree residenziali localizzate a ridosso della strada.

E' possibile suddividere il territorio oggetto di esame in due paesaggi: il primo, più a sud, arriva fino allo svincolo, il secondo, più a nord, si estende dallo svincolo al confine comunale.

Nel primo paesaggio, a destra rispetto al tracciato, si localizzano delle aree residenziali di completamento sature (zone Bb), a sinistra troviamo invece un'area di espansione residenziale pubblica (zona Cp) mista ad aree agricole con presenza di alcune aree destinate a verde privato inedificabile.

Nel secondo paesaggio, a destra rispetto al tracciato, si localizzano delle zone industriali di insediamenti produttivi (zone D1) e di insediamenti artigianali commerciali (zona D2) miste a zone di verde privato inedificabile, a sinistra troviamo invece una estesa area agricola con presenza di case sparse.

Un elemento di rilievo è il fosso che corre quasi parallelo alla strada affiancandosi ad essa nell'area dello svincolo.

Lo studio di impatto ambientale si occuperà in modo particolare di quest'area sensibile ponendo attenzione alla scelta delle essenze e delle alberature adatte alla tipologia di mitigazione.

2.8.6 Il Piano Regolatore Generale di Montoro Superiore

Il P.R.G. del Comune di Montoro Superiore individua una fascia di rispetto stradale che lambisce, per circa 60 metri di profondità, il tracciato in tutta la sua estensione.

Dall'analisi del Piano Regolatore e delle sue relazioni con il tracciato si evince una presenza elevata di aree agricole (zone E) a ridosso della strada.

Il Piano Regolatore suddivide le aree agricole in sei tipi di sottozona:

- E1 agricolo ad uso ordinario 1
- E2 agricolo ad uso ordinario 2
- E3 agricolo irrigua con colture pregiate ed orti
- E4 agricolo con vincolo idrogeologico
- E5 agricolo con particolare propensione di dissesto idrogeologico
- E6 agricolo boschivo e/o con vincolo di rimboschimento

Un'area abbastanza estesa destinata a parco urbano pubblico (zona F3) lambisce il tracciato nella prima parte a sud. E' presente una vasta area residenziale assoggettata a piano di recupero (zona B2).

Riveste particolare interesse l'area di vincolo idrogeologico posizionata parallelamente al tracciato; all'interno di questa si localizzano vaste aree agricole e zone boschive.

Lo studio di impatto ambientale si occuperà in modo particolare di quest'area sensibile ponendo attenzione alla scelta delle essenze e delle alberature adatte alla tipologia di mitigazione.

2.8.7 Il Piano Regolatore Generale di Solofra

Il territorio del Comune di Solofra è caratterizzato dalla considerevole presenza di aree produttive; il P.R.G. individua sei tipologie di aree industriali:

- D1 zona A.S.I.
- D2 zona industriale - P.I.P.
- D3 zona artigianale industriale - P.I.P.
- D4 opifici industriali inquinanti da delocalizzare
- D5 zone produttive per attività commerciali
- D6 zone produttive per attività fieristiche

Dall'analisi del Piano Regolatore e delle sue relazioni con il tracciato si evince una presenza elevata di aree industriali localizzate a ridosso della strada.

Lungo tutto il tracciato, a destra, si estende una vasta area costituita da una zona A.S.I., al cui interno si individua anche la presenza di un P.I.P., che il piano regolatore nomina P.I.P. Fondo Galdo; a sinistra troviamo un'area perimetrata, che il piano regolatore

identifica come P.I.P. A, e due zone F una destinata ad attrezzature tecniche (zona F4) localizzata una a sud del tracciato nei pressi del confine con il Comune di Montoro Superiore e una destinata ad attrezzature a scala urbana (zona F1) a nord in prossimità dello svincolo.

Il **tratto 3** del tracciato, costituito dalla galleria Montepergola, per il tratto compreso tra le progressive 11+855 e 13+057 ricade nel comune di Solofra. In questo tratto il tracciato interessa direttamente aree normate dal piano come verde pubblico G1, sia nell'area degli imbocchi, sia nell'area immediatamente sovrastante. Rispetto alle zone G1, le norme d'attuazione del piano prevedono la possibilità di edificare elusivamente manufatti a carattere provvisorio per una superficie non superiore al 10% dell'area, e comunque l'obbligo del mantenimento della vegetazione esistente.

Proseguendo in direzione Avellino il piano individua due aree perimetrata come zone edificate sature B1 poste ai due lati della traccia della galleria, a ridosso della via S. Andrea. La porzione di territorio compresa tra la via S. Andrea e la strada comunale di collegamento a margine dell'area urbanizzata, è normata come zona edificata di completamento B2. Fino al confine comunale la restante parte di territorio è classificata come zona agricola E1. Con queste aree il tracciato, essendo in galleria, non presenta interferenze dirette.

Non si individuano ulteriori interferenze tra l'opera e le previsioni di piano regolatore.

2.8.8 Il Piano Regolatore Generale di Serino

Il P.R.G. del Comune di Serino individua ai lati del tracciato una fascia di rispetto abbastanza estesa, di forma piuttosto irregolare, che corre lungo tutta la strada interessata dal progetto.

Dall'analisi del Piano Regolatore e delle sue relazioni con il tracciato si evince una presenza elevata di aree agricole di tipo silvo – pastorale (zona E1), di aree agricole comuni (zona E2) e di aree agricole di salvaguardia (zona E3).

Il **tratto 3** del tracciato stradale, la galleria Montepergola e il relativo imbocco, ricade, per la parte che interessa il comune di Serino, interamente in zona E1 agricola silvo – pastorale, sia per la parte sovrastante il tracciato della galleria, sia per l'intera area dell'imbocco. Rispetto alla zona E1, le norme d'attuazione prevedono esclusivamente

attività edificatoria funzionale all'esercizio dell'attività agricola e silvo-pastorale, con indici di fabbricabilità territoriale comunque non superiori a 0,10 mc/mq.

Ad ovest del tracciato, in corrispondenza dell'area di imbocco in galleria oltre la zona E1 già citata, troviamo un'area P.E.E.P. perimetrata; al suo interno sono previste delle aree residenziali ex L. 18/04/62 N. 167 e delle aree destinate ad attrezzature di interesse comune, attrezzature scolastiche e verde pubblico.

Nell'area sovrastante l'imbocco della galleria è prevista dal piano una strada di progetto quale bypass tra i due lati del tracciato stradale, conformata in modo da non interferire direttamente con esso.

Superata l'area dell'imbocco, in coincidenza dell'inizio del lotto 4 del tracciato, la strada torna a raso e ai suoi lati sono localizzate le fasce di rispetto stradale.

Il piano regolatore di Serino individua cinque tipologie di zone produttive:

- D1 produttiva polifunzionale artigianale e di servizio
- D2 produttiva esistente
- D3 produttiva di progetto
- D4 turistica di servizio puntuale esistente
- D5 alberghiera di progetto

Nei pressi dello svincolo troviamo le tipologie di zone produttive D1, D2, D3, e D4.

Oltrepassata l'area dello svincolo sulla destra si localizza un cimitero, (zona F) con la sua relativa area di rispetto di 300 metri di raggio; sulla sinistra del tracciato, nell'area limitrofa alla viabilità di raccordo dello svincolo di Serino, è localizzato un P.I.P., approvato dal C.T.R. con delibera n. 5765 del 5/10/2005, che ricalca quasi per intero l'area perimetrata come D3 dalla zonizzazione di piano regolatore.

2.8.9 Il Piano Regolatore Generale di S. Michele di Serino

Nell'anno 1994 viene redatta la variante al P.R.G. di S. Michele di Serino, tuttora vigente in attesa di un nuovo Piano Regolatore Generale.

Il P.R.G. del Comune di S. Michele di Serino individua una fascia di rispetto stradale che lambisce, per circa 60 metri di profondità, il tracciato in tutta la sua estensione; quest'ultimo attraversa aree agricole di tutela (zona E2) e sovrappassa la ferrovia.

Il fiume Sabato corre parallelo al confine comunale di S. Michele di Serino avvicinandosi molto al tracciato nei pressi del confine con il Comune di Cesinali.

Lo studio di impatto ambientale si occuperà in modo particolare di quest'area in cui il tracciato e il Fiume Sabato si avvicinano, ponendo attenzione alla scelta delle essenze e delle alberature adatte alla tipologia di mitigazione.

Percorrendo il tracciato da sud troviamo sulla destra diverse aree residenziali di completamento (zona B2) miste ad aree residenziali di nuovo impianto (zona C) e una zona perimetrata di edilizia economica e popolare (P.E.E.P.).

Nei pressi di Madonna delle Grazie il tracciato interferisce con l'area di rispetto del Cimitero.

Proseguendo verso Avellino troviamo sulla sinistra una estesa area industriale (zona D).

2.8.10 Il Piano Regolatore Generale di Cesinali

Il P.R.G. del Comune di Cesinali individua una fascia di rispetto stradale che lambisce, per circa 60 metri di profondità, il tracciato in tutta la sua estensione; al vincolo autostradale si sommano il vincolo idrogeologico e quello della ferrovia, creando in alcune zone delle "gobbe" che allargano la fascia di rispetto.

Il fiume Sabato corre parallelo al tracciato e lo attraversa nei pressi della strada provinciale Turci, che passa sotto l'autostrada; dall'altro lato la ferrovia si mantiene parallela anch'essa al tracciato, aprendosi ad ovest verso il Comune di Atripalda.

Le aree intorno all'autostrada sono per la maggior parte agricole, zone Ea (agricola semplice) ed Eb (aree boschive a tutela, aree incolte o pascolive).

Salendo verso il Comune di Atripalda troviamo, nei pressi del tracciato ma al di là della fascia di rispetto, un'area parzialmente edificata (zona Ca 11).

Lo studio di impatto ambientale porrà particolare attenzione alla scelta delle essenze e delle alberature adatte alla tipologia di mitigazione nei pressi del fiume Sabato; saranno previste opere di protezione spondale e di ingegneria naturalistica.

2.8.11 Il Piano Regolatore Generale di Atripalda

L'opera in questione attraversa una parte considerevole del territorio del Comune di Atripalda.

Partendo da sud il raccordo autostradale Salerno – Avellino si mantiene parallelo alla ferrovia Avellino – Mercato S. Severino attraversando alcune aree periferiche del Comune; in prossimità dello svincolo il raccordo si innesta con la S.S. 7 bis percorrendo, per un lungo tratto in viadotto, l'area residenziale ai margini del centro storico di Atripalda.

E' possibile suddividere il territorio in esame in tre paesaggi: il primo, che va dal confine con il Comune di Cesinali allo svincolo, il secondo che va dallo svincolo al Parco della Civita, il terzo che va dal parco della Civita al confine con il Comune di Manocalzati; si tratta di paesaggi completamente diversi, il primo prettamente agricolo – periferico, il secondo residenziale e il terzo industriale.

Nel primo paesaggio il tracciato è parallelo alla ferrovia, la quale corre alla sua destra; questo paesaggio è caratterizzato dalla presenza di aree agricole (zona E).

Dopo circa un chilometro e cinquecento metri il tracciato forma una specie di esse e passa sopra alla ferrovia, la quale corre ora alla sua sinistra; in questa seconda parte troviamo ai lati della strada una estesa area verde periurbana (zona Et).

Nel secondo paesaggio il tracciato attraversa un vero e proprio nucleo residenziale, abbastanza strutturato, con presenza di aree destinate a servizi ed aree commerciali; in particolare il tracciato attraversa alcune aree residenziali sature (zona B1).

Nel terzo paesaggio il tracciato lambisce il Parco della Civita in una prima parte e poi lo attraversa in una seconda parte; nella prima parte il tracciato ha alla sua destra il parco e alla sinistra un'area industriale , (zona D1), nella seconda parte il tracciato è completamente dentro al parco.

Il Parco della Civita possiede una particolare valenza ambientale e storica da salvaguardare in sede di progetto, per questo motivo lo studio di impatto ambientale si occuperà in modo particolare di quest'area sensibile ponendo attenzione alla scelta delle essenze e delle alberature adatte alla tipologia di mitigazione.

Passata l'area del parco il territorio è caratterizzato da una serie di aree industriali di diversa natura; il Piano Regolatore individua sei tipi di zone industriali, che di seguito vengono elencate:

- D1 zona produttiva esistente,
- D2 zona produttiva di ristrutturazione e integrazione.
- D3 zona produttiva di progetto di iniziativa privata.
- D4 zona produttiva di progetto di iniziativa pubblica.
- D5 zona industriale A.S.I.,
- D6 cave

Il tracciato, in questa ultima parte, attraversa prima, sia a destra che a sinistra, delle aree residenziali sature, (zona B1), poi una fascia estesa di verde periurbano (zona Et); alla sinistra del tracciato si localizzano, al di là della fascia di verde, diverse aree industriali di tipo D1, D2, D3.

2.8.12 Il Programma di Fabbricazione di Manocalzati

L'opera in questione attraversa zone prettamente agricole e artigianali del territorio di Manocalzati; partendo da sud il raccordo autostradale Salerno – Avellino, parallelo al Fiume Sabato, affianca a sinistra una zona B (residenziale conservativa) e a destra un'area con destinazione di standard.

In direzione di Avellino non si rintraccia la presenza di altre zone residenziali.

Nei pressi dello svincolo troviamo aree agricole semplici (zona E); poco più avanti si localizza un'area sulla quale insiste un Piano per gli Insediamenti Produttivi.

2.8.13 Il Piano per gli Insediamenti Produttivi di Manocalzati

L'opera in questione attraversa il Comune di Manocalzati fino allo svincolo dell' A16, dove termina il suo corso; percorre delle zone prevalentemente agricole alternate ad aree industriali esistenti e di progetto.

Particolare rilevanza assume il Piano per gli Insediamenti Produttivi; questo si localizza ad est del tracciato con una occupazione di suolo abbastanza considerevole.

Il P.I.P. al suo interno individua:

- aree di verde attrezzato mq. 8.200
- aree di verde mq. 41.176
- aree di parcheggio mq. 8.000
- aree dei lotti mq. 83.180
- aree di strade mq. 19.000

La perimetrazione del Piano affianca la strada di progetto con aree di verde attrezzato.

Ad ovest del tracciato corre, quasi parallelo, il fiume Sabato; questo si mantiene sempre abbastanza distante dal tracciato (almeno 80 / 90 metri).

3 3ª PARTE – L'INTERVENTO IN RELAZIONE AL REGIME DEI VINCOLI

3.1 VINCOLI PAESISTICO – AMBIENTALI, NATURALISTICI E STORICO - ARCHEOLOGICI

La strada in esame lambisce il **Parco Regionale dei Monti Picentini** ed è prossima ai Siti di Importanza Comunitaria appartenenti al Parco suddetto, senza mai interferire con esso.

Dal punto di vista del **vincolo archeologico** la strada in esame attraversa il territorio della Civita di Atripalda, area di elevato pregio; in merito a questa, che sembra essere l'unica particolare criticità della progettazione, si porrà particolare attenzione, in fase esecutiva, all'allestimento di una adeguata cartellonistica che possa in qualche modo apportare benefici alla fruizione di questo luogo da parte della collettività.

Sarà oggetto di particolare attenzione anche la progettazione di fronti alberati che possano in qualche modo mitigare l'effetto della strada, che in ogni caso non prevede allargamenti in sede se non quelli che per legge si riferiscono ad una corsia di emergenza.

Il **lotto 3** del tracciato, la galleria Montepergola tra i comuni di Solofra e Serino, tra le progressive 11+855,04 e 14+150, interessa un'area sottoposta a vincolo idrogeologico. L'area sottoposta a tale vincolo è interessata dal tracciato interamente in galleria, ad una profondità tale rispetto al piano di campagna, da non interferire in alcun modo con essa. Le aree degli imbocchi della galleria Montepergola, le uniche aree all'aperto del lotto 3, restano esclusi dal perimetro del vincolo idrogeologico sia sul versante solofrano che su quello serinese.

Sempre in riferimento al **lotto 3**, non sono rilevabili significative interferenze con il Parco Regionale dei Monti Picentini e con i Siti di Importanza Comunitaria ad esso afferenti, in quanto, se pur il tracciato si avvicini ai confini di tali zone, si mantiene sempre all'esterno di esse e comunque, come detto, si sviluppa interamente in galleria.

3.2 INDICAZIONI P.A.I. (PIANI PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO)

Per quanto riguarda il I e il II lotto, l'area di studio rientra per lo più nel territorio dell'**Autorità di Bacino del Fiume Sarno**, tratto compreso tra Lancusi e Solofra; per la restante porzione, l'area fa parte del territorio dell'**Autorità di Bacino della destra del Fiume Sele**.

Il III lotto, la galleria Montepergola, ricade tra i comuni di Solofra e Serino, i cui territori afferiscono rispettivamente all'**Autorità di Bacino del Fiume Sarno**, e all'**Autorità di Bacino Regionale dei Fiumi Liri Garigliano e Volturno**. Il IV lotto è interamente compreso nel territorio dell'autorità di bacino dei fiumi **Liri, Garigliano e Volturno**.

Nella redazione del progetto preliminare e del S.I.A. si è quindi tenuto conto delle indicazioni fornite dai corrispondenti Piani Stralcio per l'Assetto idrogeologico (*di seguito, P.A.I.*) predisposti dalle Autorità di bacino di riferimento, in particolare in termini di valutazioni di pericolosità e di rischio.

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico del F. Sarno (*distinto in Rischio frane e in Rischio alluvione*) è stato adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino (*in data 10/04/2002*) a seguito dei lavori della Conferenza Programmatica ai sensi dell'art. 1 bis, commi 1 e 2, della legge 11 dicembre 2000, n. 365 "*Interventi urgenti per le aree a rischio idrogeologico molto elevato e in materia di protezione civile, nonché a favore di zone colpite da calamità naturali*", conversione, con modificazione del D.L. 12 ottobre 2000, n. 279.

Il Piano per l'assetto idrogeologico, previsto dalle Leggi n. 267/98 e 365/00, si configura come stralcio funzionale relativo al rischio idrogeologico nell'ambito del Piano di bacino idrografico previsto dall'art. 17 comma 6-ter, della legge 18 maggio 1989, n. 183 e dalla L.R. 7 febbraio 1994, n. 8.

L'ambito territoriale di interesse del progetto di Piano, di cui all'art. 2 della legge regionale 7 febbraio 1994, n. 8, riguarda il bacino idrografico del Sarno, che comprende i bacini idrografici del Sarno, dei Torrenti Vesuviani, della Penisola Sorrentina e Capri.

Rischio di Frana

La definizione del rischio di frana a fini P.A.I. viene realizzata mediante la valutazione della pericolosità e del danno potenziale. La combinazione di questi due fattori determina secondo appositi standard le valutazioni di rischio.

La valutazione della pericolosità è generalmente complessa e richiede la quantificazione spaziale e temporale della probabilità di decorrenza dei fenomeni franosi.

A tale scopo è necessario disporre di informazioni dettagliate, uniformemente distribuite sul territorio, in merito alla ricorrenza temporale dei fenomeni franosi ed alle loro cause. Nei P.A.I. gli standard di lavoro e le specifiche adottate sono inoltre elaborati sulla base delle normative vigenti, in modo da pervenire alla definizione, sia pure qualitativa, dei fattori di rischio in maniera che essi risultino per quanto possibile univoci, accurati ed uniformi.

Per quanto concerne gli elementi geomorfologici, un P.A.I. descrive le forme e i processi rilevati, ponendo particolare attenzione alla definizione dello stato di attività degli stessi.

Nella “Carta delle aree a rischio frana” del P.A.I. dell’Autorità di Bacino del F. Sarno sono identificate le seguenti classi di rischio:

- **Rischio moderato (R1)**: per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali;
- **Rischio medio (R2)**: per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale. Tali danni non pregiudicano tuttavia l’agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
- **Rischio elevato (R3)**: per il quale sono possibili problemi per l’incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, danni rilevanti al patrimonio ambientale e l’interruzione della funzionalità delle attività socio-economiche;
- **Rischio molto elevato (R4)**: per il quale sono possibili perdite di vite umane, danni gravi agli edifici ed alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale e la distruzione delle attività socio-economiche.

L’area interessata dal raccordo autostradale in esame, tratti “1” e “2”, è caratterizzata prevalentemente da un rischio moderato, poiché è caratterizzata da un’ampia valle alluvionale (*Valle alluvionale del F. Irno*), su cui si sviluppa il tracciato in oggetto; solo ai bordi della valle, taluni versanti di rilievi collinari sono localmente interessati da rischi di processi di scorrimento in massa o di flussi iperconcentrati che determinano la presenza a aree a rischio più elevato, che in quei punti si estendono fino al fondo valle sottostante.

Nel dettaglio si possono fare le seguenti considerazioni.

Riguardo al I e II lotto l’area interessata dal tracciato ricade nella prima classe, **area a rischio moderato R1, per quasi la totalità del tracciato**.

Fanno eccezione le seguenti aree, nelle quali aree a rischio elevato e molto elevato intercettano il tracciato:

- a. **Rispettina - Chiusa di Sopra**: area a rischio **R3÷R4**, per possibilità di *debris flow*;
- b. **Torchiati**: area a rischio **R3+R4**, per possibilità di *debris flow*;
- c. **Montoro Superiore - Vallone dell’Incoronata**: area a rischio **R3÷R4**, per possibilità di *debris flow*.

Inoltre, nelle seguenti aree sono presenti aree a rischio elevato e molto elevato a poca distanza dal tracciato:

- a. **Solofra - S. Andrea Apostolo**: area a rischio **R4** all’imbocco della galleria (*100 m dal tracciato*);
- b. **Misciano**: area a rischio **R4**, per possibilità di *debris flow* a 250 m dal tracciato;
- c. **Madonna del Soccorso**: area a rischio **R4**, per possibilità di *debris flow* (*100 m dal tracciato*);
- d. **Palmieri**: area a rischio **R4**, per possibilità di *debris flow* (*100 m dal tracciato*);
- e. **Pizzolano**: area a rischio **R4**, per possibilità di *debris flow* (*confinante con il tracciato*).

Il III lotto, interamente in galleria, interessa un’area a rischio **R2÷R4**; l’area è a rischio medio R2 per i primi 370 m circa di sviluppo della galleria dall’imbocco lato Solofra; è invece a rischio molto elevato R4 la rimanente parte di galleria ricadente nel comune di Solofra; a ridosso della canna ovest, esterna al tracciato, vi è un’area segnalata a rischio molto elevato e potenzialmente molto elevato R4.

La parte di galleria più prossima all’imbocco lato Serino, che ricade nel territorio dell’Autorità di Bacino Liri – Garigliano Volturno, non interessa aree a rischio frana ad eccezione di un breve tratto, segnalato come area di possibile ampliamento dei fenomeni franosi cartografati dal piano.

Rischio Alluvioni

L’area ricadente nel bacino idrografico del fiume Sarno è in larga misura affetta da gravi problematiche, soprattutto di carattere idrogeologico.

Nell’attuale assetto idrogeologico si leggono, in modo chiaro ed inequivocabile, i segni di una intensa attività di bonifica dei terreni e di difesa idraulica del territorio, condotta massicciamente soprattutto in epoca borbonica. Tale attività, mirata alla realizzazione di innumerevoli canali di drenaggio ed alla costruzione di argini in terra e di muri di sponda, non sempre peraltro è risultata efficace rispetto ai fenomeni di inondazione ostacolando, a volte, il riflusso verso l’alveo delle acque di corrivazione provenienti dai versanti, oppure, eventualmente, proprio per la rottura di argini nei tratti più a monte.

La morfologia dei luoghi, le specifiche caratteristiche dei fossi, dei torrenti e delle aste fluviali, ed il forte carico antropico che insiste su di esse, impongono una attenta e puntuale caratterizzazione dei fenomeni di inondazione verificatisi in passato.

I fenomeni di esondazione osservati nel bacino possono derivare da diverse cause, molto spesso concomitanti.

Si citano qui in proposito le seguenti:

1. sezioni idriche insufficienti;
2. rotte arginali;
3. rigurgiti in presenza di restringimenti, ponti ed attraversamenti;
4. tratti artificiali coperti (“*tombati*”), nei quali possono verificarsi sia interrimenti che fenomeni di andata in pressione per effetto di confluenze e cambi di direzione.

Sviluppando adeguati studi idraulici ed idrogeologici, l’Autorità di Bacino ha identificato sulla cartografia aree caratterizzate da tre diverse probabilità di evento e da diverse rilevanze di piena:

- a) *aree ad alta probabilità di inondazione (indicativamente, con tempo di ritorno $T_R = 20\div50$ anni);*
- b) *aree a moderata probabilità di inondazione (indicativamente, $T_R = 100\div200$ anni);*
- c) *aree a bassa probabilità di inondazione (indicativamente, $T_R = 300\div500$ anni).*

Da questa suddivisione, l’Autorità di Bacino ha poi ricavato la “*Carta del rischio idraulico*” con suddivisione nelle seguenti classi di rischio, cui corrispondono gradi di vincolo diverso rispetto all’uso del suolo e/o alla progettazione di nuove infrastrutture, o adeguamento di opere esistenti:

1. rischio moderato, **R1**,
2. rischio medio, **R2**,
3. rischio elevato, **R3**,
4. rischio molto elevato, **R4**.

L’area interessata dal tracciato interseca solo un’unica area a rischio elevato di alluvione (R3):

- Località Lancusi.

In tale zona in realtà il tracciato è in viadotto e pertanto l’interferenza è da considerarsi pienamente risolta.

Per quanto riguarda la seconda parte del **III lotto** (il tratto ricadente nel territorio comunale di Serino) e il **IV lotto**, il tracciato rientra per lo più nel territorio dell’**Autorità di Bacino Regionale dei Fiumi Liri Garigliano e Volturno**. Non sono state riscontrate criticità particolari rispetto al PAI.

4 4^a PARTE – L'ANALISI COSTI BENEFICI

4.1 INQUADRAMENTO DELL'ANALISI

L'analisi costi-benefici (ACB) è lo strumento più frequentemente utilizzato nella valutazione di progetti di interesse collettivo e si configura come uno strumento di supporto per il policy maker in un'ottica di ottimizzazione dell'allocazione delle risorse.

Nella valutazione degli effetti economici dell'investimento per **l'ammodernamento del Raccordo Salerno – Avellino**, l'ACB considera solamente gli aspetti differenziali ed incrementali dello stesso. L'analisi è dunque sviluppata sulla differenza tra benefici e costi incrementali del progetto (ipotesi "con interventi di ammodernamento") e benefici e costi incrementali che si potrebbero altrimenti manifestare in assenza di intervento (ipotesi "senza interventi di ammodernamento").

Essendo l'analisi costi-benefici uno strumento di valutazione della fattibilità di un investimento dal punto di vista della collettività, occorre considerare unicamente il costo effettivo per lo Stato. I valori utilizzati sono quindi "economici" (costo effettivo per lo Stato al netto delle tasse e dei trasferimenti allo stesso sotto altra forma) e non "finanziari" (spesa sostenuta per la realizzazione e gestione dell'intervento). La trasformazione dei costi da finanziari in economici avviene mediante l'applicazione di opportuni fattori di conversione.

L'analisi attribuisce alla infrastruttura di progetto una vita utile di 20 anni (2011 – 2030) e considera un valore residuo nullo delle opere al termine della vita utile.

In analogia allo studio di traffico, ed in forma cautelativa, non sono considerati incrementi di domanda per gli anni successivi al 2025.

Inquadrata nei termini suddetti la Verifica di Fattibilità Economica **dell'ammodernamento del Raccordo Salerno – Avellino**, è svolta secondo la procedura standard propria dell'Analisi Costi/Benefici, il cui sviluppo operativo è descritto nei capitoli seguenti.

L'analisi di sensitività conferisce una maggiore robustezza ai risultati dell'analisi, fornendo indicazioni circa le ripercussioni sulla redditività dell'investimento al variare del: costo di costruzione, domanda di

trasporto e vita utile. In particolare sono individuati gli scenari di sensitività estremi positivo e negativo delle possibili combinazioni di tali parametri.

4.2 COSTI DI REALIZZAZIONE E COSTI DI GESTIONE DELL'AMMODERNAMENTO DEL RACCORDO SALERNO – AVELLINO

L'entrata in esercizio della infrastruttura ammodernata è prevista all'anno 2011; i costi di costruzione, derivanti dal quadro economico relativo, sono ripartiti nei tre anni antecedenti il 2011; i valori totali annui ottenuti sono riportati nel prospetto seguente¹.

La trasformazione dei costi da finanziari in economici ha utilizzato un fattore medio di conversione pari a 0,62.

IMPORTO DELL'OPERA

Parziali	Anno	Finanziari €	Economici €
	2008	253.317.364	157.056.766
	2009	253.317.364	157.056.766
	2010	253.317.364	157.056.766

Totale	Anni 2008-2010	Finanziari 759.952.092	Economici 471.170.297

Il costo di gestione è rappresentato, per la tipologia di infrastruttura in progetto ed in analisi, dal costo di manutenzione.

In mancanza di indicazioni precise circa l'aumento dei costi di manutenzione a seguito del potenziamento dell'asse autostradale, è stata sviluppata una stima prudenziale, ai soli fini della valutazione di redditività dell'intervento.

¹ Il costo finanziario è depurato dell'IVA.

In particolare, la stima dei costi di manutenzione è differenziata in funzione della tipologia d'intervento: adeguamento della carreggiata a tre corsie con corsia di emergenza o adeguamento della carreggiata a due corsie con corsia di emergenza.

In entrambi i casi è stato considerato un valore medio di costi annuali aggiuntivi, rispetto all'esborso annuale attuale per la manutenzione, pari a 20.000,00 €/Km, per l'adeguamento a tre corsie con corsia di emergenza ed a 10.000,00 €/km per l'adeguamento a due corsie con corsia di emergenza.

Ne deriva un costo di manutenzione aggiuntivo complessivo di 630.460 €/anno.

4.3 BENEFICI TRASPORTISTICI

4.3.14 Variazione di Costo Generalizzato del Trasporto

La modellistica di simulazione applicata al Primo Grafo di Lavoro – situazione “Senza Intervento” ed al Secondo Grafo di Lavoro – situazione “Con Intervento” individua le variazioni dei parametri che definiscono il Costo Generalizzato di Trasporto e cioè:

- Tempo totale di viaggio passeggeri
- Totale di veicoli • km passeggeri (autovetture equivalenti)
- Tempo totale di viaggio merci
- Totale dei veicoli • km merci (autocarri equivalenti)

Se ne ricava per differenza tra situazione “Con Intervento” e situazione “Senza Intervento” la variazione causata dalla realizzazione dell'ammodernamento del Raccordo Salerno – Avellino per ogni anno nel periodo di vita utile (20 anni) del Progetto: 2011 – 2030.

I valori ottenuti dalla variazione di tali parametri sono riportati nella tabella 4.1.

La procedura di valutazione del costo generalizzato del trasporto utilizza i dati desumibili da pubblicazioni specializzate del settore relativi al costo di trazione dei veicoli (QUATTORRUOTE, per ciò che concerne i veicoli leggeri, e TUTTOTRASPORTI, per quanto riguarda i veicoli pesanti) ed un valore del costo del tempo opportunamente determinato sulla base di analisi già effettuate in altri studi di valutazione tecnico-economica disponibili in letteratura e di recente elaborazione.

Il Beneficio o Costo Economico annuo è ottenuto utilizzando, quindi, i seguenti valori monetari unitari medi:

Tempo Passeggeri	11,00 €	Passeggero	x ora
------------------	---------	------------	-------

Tempo Autocarri	17,00 €	Autocarro Eq.	x ora
Percorrenza Autovetture	0,19 €	Autovetture Eq.	x km
Percorrenza Autocarri	0,60 €	Autocarro Eq.	x km

da cui deriva il totale di Beneficio Netto “non attualizzato” relativo alla variazione del Costo Generalizzato di Trasporto, il cui valore economico annuo “non attualizzato” nell’ambito della vita utile del progetto è riportato nell’ultima colonna della tabella citata.

Tabella 4.1 – Variazione del Costo Generalizzato di Trasporto

Anno	Variazioni dei parametri d'uso della Rete Stradale				Benefici non Attualizzati (€)
	Flusso Passeggeri		Flusso Merci		
	Passeggeri x ora	Autovetture Eq. x Km	Autocarri Eq. x ora	Autocarri Eq. x Km	
2011	-3.151.403	15.319.734	-130.939	2.268.706	32.619.430
2012	-3.282.616	15.663.825	-139.510	2.339.110	34.100.855
2013	-3.419.293	16.015.645	-148.641	2.411.699	35.649.133
2014	-3.561.661	16.375.367	-158.370	2.486.541	37.267.317
2015	-3.709.956	16.743.168	-168.736	2.563.705	38.958.602
2016	-3.864.425	17.119.231	-179.780	2.643.264	40.726.334
2017	-4.025.327	17.503.740	-191.548	2.725.292	42.574.016
2018	-4.192.927	17.896.885	-204.085	2.809.865	44.505.317
2019	-4.517.648	18.316.211	-227.722	2.899.035	48.345.906
2020	-4.867.517	18.745.362	-254.097	2.991.034	52.506.098
2021	-5.244.481	19.184.568	-283.527	3.085.953	57.012.611
2022	-5.650.640	19.634.064	-316.365	3.183.884	61.894.440
2023	-6.088.253	20.094.093	-353.007	3.284.923	67.183.065
2024	-6.559.757	20.564.899	-393.892	3.389.168	72.912.663
2025	-7.067.777	21.046.737	-439.513	3.496.721	79.120.354
2026	-7.067.777	21.046.737	-439.513	3.496.721	79.120.354
2027	-7.067.777	21.046.737	-439.513	3.496.721	79.120.354
2028	-7.067.777	21.046.737	-439.513	3.496.721	79.120.354
2029	-7.067.777	21.046.737	-439.513	3.496.721	79.120.354
2030	-7.067.777	21.046.737	-439.513	3.496.721	79.120.354

4.3.15 Variazione della Sicurezza

La variazione di sicurezza è espressa in termini differenziali tra lo scenario trasportistico “con progetto” e quello “senza progetto” come variazione dell’incidentalità.

Il numero di incidenti, di incidenti con feriti e di incidenti con morti, sono valutati in funzione delle percorrenze, utilizzando i seguenti parametri:

- 35,32 incidenti ogni 100 milioni di veicoli x km;
- 31,65 incidenti con feriti ogni 100 milioni di veicoli x km;
- 1,23 incidenti con morti ogni 100 milioni di veicoli x km.

Nella presente analisi si è tenuto conto dei maggiori standard di sicurezza conferiti al collegamento a seguito dell’ammodernamento, applicando i seguenti coefficienti medi di riduzione dell’incidentalità:

- 0,70 nel caso di incidenti con/senza feriti;
- 0,75 nel caso di incidenti con morti.

Il relativo costo economico è calcolato con i seguenti valori unitari:

- 5.165 €/Incidente con autovettura equivalente
- 25.823 €/Incidente con autocarro equivalente
- 25.823 €/Incidente con feriti
- 1.033.000 €/Incidente con morti

Nella tabella 4.2 e 4.3 si riportano i valori economici annui, valutati in relazione alle delle percorrenze relative agli scenari “senza Intervento” e “con Intervento”.

Nella tabella 4.4 si riportano i benefici economici annui corrispondenti alla variazione dell’incidentalità, ottenuti come differenza tra i valori economici annui riferiti allo scenario “Con Intervento” e “senza Intervento”.

Tabella 4.2

ANALISI BENEFICI - EFFETTI SULLA SICUREZZA					Valore Economico non Attualizzato
VALORE ECONOMICO DELL'INCIDENTALITA' ANTE OPERAM					
Anno	Incidenti		Incidenti con feriti	Incidenti con morti	TOTALE
	Veicoli Leggeri (€)	Veicoli Pesanti (€)	€	€	€
2011	9.216.162	1.217.630	46.744.614	72.670.241	129.848.647
2012	9.423.163	1.255.417	47.841.291	74.375.159	132.895.030
2013	9.634.813	1.294.376	48.964.050	76.120.627	136.013.867
2014	9.851.218	1.334.544	50.113.524	77.907.626	139.206.912
2015	10.072.482	1.375.958	51.290.359	79.737.159	142.475.959
2016	10.298.717	1.418.658	52.495.216	81.610.258	145.822.850
2017	10.530.033	1.462.683	53.728.775	83.527.977	149.249.469
2018	10.766.544	1.508.074	54.991.732	85.491.398	152.757.749
2019	11.018.806	1.555.932	56.336.301	87.581.696	156.492.735
2020	11.276.977	1.605.309	57.714.154	89.723.738	160.320.179
2021	11.541.198	1.656.252	59.126.128	91.918.824	164.242.402
2022	11.811.610	1.708.813	60.573.079	94.168.288	168.261.789
2023	12.088.357	1.763.041	62.055.888	96.473.496	172.380.782
2024	12.371.589	1.818.990	63.575.457	98.835.853	176.601.889
2025	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678
2026	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678
2027	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678
2028	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678
2029	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678
2030	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678

Tabella 4.3

ANALISI BENEFICI - EFFETTI SULLA SICUREZZA					Valore Economico non Attualizzato
VALORE ECONOMICO DELL'INCIDENTALITA' POST OPERAM					
Anno	Incidenti		Incidenti con feriti	Incidenti con morti	TOTALE
	Veicoli Leggeri (€)	Veicoli Pesanti (€)	€	€	
2011	6.472.833	855.528	32.831.917	54.687.049	94.847.328
2012	6.618.217	882.077	33.602.199	55.970.083	97.072.577
2013	6.766.866	909.451	34.390.802	57.283.633	99.350.752
2014	6.918.855	937.674	35.198.169	58.628.437	101.683.134
2015	7.074.257	966.772	36.024.753	60.005.251	104.071.033
2016	7.233.149	996.774	36.871.021	61.414.851	106.515.795
2017	7.395.610	1.027.706	37.737.448	62.858.031	109.018.796
2018	7.561.721	1.059.599	38.624.524	64.335.605	111.581.448
2019	7.738.893	1.093.225	39.568.922	65.908.658	114.309.698
2020	7.920.216	1.127.918	40.536.699	67.520.652	117.105.485
2021	8.105.787	1.163.712	41.528.442	69.172.566	119.970.507
2022	8.295.707	1.200.641	42.544.753	70.865.402	122.906.503
2023	8.490.076	1.238.743	43.586.250	72.600.190	125.915.259
2024	8.688.999	1.278.054	44.653.568	74.377.985	128.998.606
2025	8.892.584	1.318.612	45.747.355	76.199.870	132.158.421
2026	8.892.584	1.318.612	45.747.355	76.199.870	132.158.421
2027	8.892.584	1.318.612	45.747.355	76.199.870	132.158.421
2028	8.892.584	1.318.612	45.747.355	76.199.870	132.158.421
2029	8.892.584	1.318.612	45.747.355	76.199.870	132.158.421
2030	8.892.584	1.318.612	45.747.355	76.199.870	132.158.421

Tabella 4.4

ANALISI BENEFICI - EFFETTI SULLA SICUREZZA					Benefici non Attualizzati
BENEFICI PARZIALI					
Anno	Incidenti		Incidenti con feriti	Incidenti con morti	TOTALE
	Veicoli Leggeri (€)	Veicoli Pesanti (€)	€	€	
2011	2.743.329	362.102	13.912.697	17.983.192	35.001.320
2012	2.804.946	373.339	14.239.091	18.405.076	35.822.453
2013	2.867.947	384.925	14.573.248	18.836.995	36.663.115
2014	2.932.363	396.870	14.915.356	19.279.189	37.523.778
2015	2.998.226	409.186	15.265.606	19.731.908	38.404.926
2016	3.065.568	421.885	15.624.196	20.195.407	39.307.055
2017	3.134.422	434.977	15.991.327	20.669.946	40.230.673
2018	3.204.824	448.475	16.367.208	21.155.794	41.176.301
2019	3.279.913	462.707	16.767.379	21.673.038	42.183.037
2020	3.356.762	477.391	17.177.455	22.203.086	43.214.693
2021	3.435.411	492.541	17.597.686	22.746.258	44.271.896
2022	3.515.903	508.171	18.028.326	23.302.886	45.355.286
2023	3.598.281	524.298	18.469.638	23.873.307	46.465.523
2024	3.682.589	540.936	18.921.890	24.457.868	47.603.283
2025	3.768.873	558.103	19.385.357	25.056.925	48.769.257
2026	3.768.873	558.103	19.385.357	25.056.925	48.769.257
2027	3.768.873	558.103	19.385.357	25.056.925	48.769.257
2028	3.768.873	558.103	19.385.357	25.056.925	48.769.257
2029	3.768.873	558.103	19.385.357	25.056.925	48.769.257
2030	3.768.873	558.103	19.385.357	25.056.925	48.769.257

4.4 BENEFICI AMBIENTALI

4.4.16 Variazione Inquinamento Atmosferico

Le variazioni di inquinamento atmosferico sono valutate come variazioni delle emissioni sulla rete stradale di riferimento tra gli scenari “con Intervento” e “senza Intervento”. Il modello utilizzato è il CORINAIR e la valutazione è effettuata considerando per le classi veicolari esaminate dal modello, una composizione percentuale media conforme ai dati ANFIA 1998.

La valutazione ha riguardato le emissioni di CO, CO₂, VOC, NOX e PM10.

Per la traduzione in termini economici dei volumi di sostanze emesse si è fatto riferimento ai valori CORINAIR che attribuiscono un costo alle sostanze emesse in ambito urbano ed extraurbano; in particolare i valori economici utilizzati sono:

- 0.0011 €/grammo, per il CO in ambito urbano;
- 0.0004 €/grammo, per il CO in ambito extraurbano;
- 0,0001 €/grammo, per il CO₂ in ambito urbano ed extraurbano;
- 0.0063 €/grammo, per il VOC in ambito urbano;
- 0.0021 €/grammo, per il VOC in ambito extraurbano;
- 0.015 €/grammo, per il NOX in ambito urbano;
- 0,0046 €/grammo, per il NOX in ambito extraurbano;
- 0.2443 €/grammo, per il PM10 in ambito urbano;
- 0.0795 €/grammo, per il PM10 in ambito extraurbano.

Rispetto allo scenario “senza Intervento” si osserva che:

- le emissioni sull’intera rete, urbana ed extraurbana, aumentano;
- le emissioni sulla rete urbana diminuiscono;
- le emissioni sulla rete extraurbana aumentano.

Tuttavia, la riduzione dell’inquinamento nelle aree urbane riscontrato negli scenari “con Intervento” non è tale da rendere positivo il bilancio economico complessivo rispetto allo scenario “senza Intervento”.

Pertanto il valore annuo economico si presenta come costo.

Nella tabella 4.5 si riportano i valori economici annui risultanti “non attualizzati”.

Tabella 4.5

Anno	Benefici non Attualizzati
	TOTALE (€)
2011	-14.916.085
2012	-15.346.084
2013	-15.788.775
2014	-16.244.533
2015	-16.713.746
2016	-17.196.813
2017	-17.694.144
2018	-18.206.162
2019	-18.671.160
2020	-19.148.841
2021	-19.639.572
2022	-20.143.733
2023	-20.661.715
2024	-21.193.919
2025	-21.567.481
2026	-21.567.481
2027	-21.567.481
2028	-21.567.481
2029	-21.567.481
2030	-21.567.481

4.5 ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICA

4.5.17 Valutazione – Base

La Valutazione – Base della fattibilità economica dell' *ammodernamento del Raccordo Salerno-Avellino* è effettuata mediante il calcolo del Saggio di Rendimento Interno, utilizzando i coefficienti e parametri significativi ed i valori monetari unitari indicati nel prospetto seguente.

- Fattore di conversione medio finanziario - economico	: 0,62
- Valori monetari del tempo	
• passeggeri su strada	: 11,00 €/ora
• autocarro equivalente	: 17,00 €/ora
- Costi di esercizio	
• autovettura equivalente	: 0,19 €/autov.km
• autocarro equivalente	: 0,60 €/autoc.km
- Valori monetari sicurezza	
• incidente con autovettura	: 5165,0 €
• incidente con autocarro	: 25823,0 €
• incidente con ferito	: 25823,0 €
• incidente con morto	: 1,033 ml €
- Valori monetari inquinamento atmosferico	
• CO urbano	: 0.0011 €/grammo
• CO extraurbano	: 0.0004 €/grammo
• CO2 urbano	: 0.0001 €/grammo
• CO2 extraurbano	: 0.0001 €/grammo
• NOx urbano	: 0.015 €/grammo
• NOx extraurbano	: 0.0046 €/grammo
• VOC urbano	: 0.0063 €/grammo

• VOC extraurbano	: 0.0021 €/grammo
• PM urbano	: 0.2443 €/grammo
• PM extraurbano	: 0.0795 €/grammo

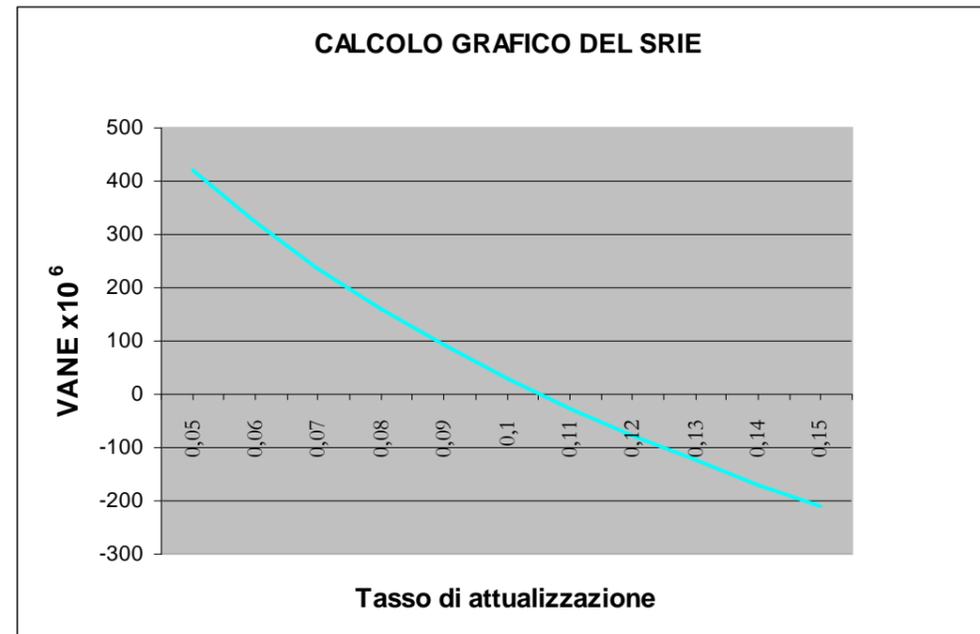
L' *Analisi Costi-Benefici* è riportata nella tabella 5.1; il Saggio di Rendimento Interno – S.R.I.E. – è pari al 10,5%. In particolare sono riportati i valori dei benefici e dei costi attualizzati con un tasso pari al Saggio di Rendimento Interno del Progetto per l'intervallo temporale di analisi (2011-2030).

Nella figura seguente è riportata la variazione del valore del VAN.E al variare del tasso di attualizzazione: si nota $VAN.E = 0 \times SRI.E = 10,5\%$.

Nei prospetti allegati è esposto il dettaglio dei calcoli effettuati nell' *analisi costi/benefici*.

Tabella 4.6 – Prospetto “Analisi Costi-Benefici”

TASSO DI ATTUALIZZAZIONE	r = 10,5%
BENEFICI ATTUALIZZATI	
Variazione Percorrenze	-41.234.136
Variazione Tempo	433.659.309
SICUREZZA	-146.068.778
Benefici Ambientali: Inq, Atmosferico	334.300.039
TOTALE BENEFICI ATTUALIZZATI	580.656.435
COSTI ATTUALIZZATI	
COSTRUZIONE	577.443.457
MANUTENZIONE	3.212.978
TOTALE COSTI ATTUALIZZATI	580.656.435
VALORE ATTUALE NETTO	0



4.5.18 Analisi di Sensitività

L’analisi di sensitività è effettuata variando il valore dei parametri in gioco secondo il prospetto seguente.

Sensitività a) : Costo di costruzione	+ 20%
Sensitività b) : Domanda di trasporto	+ 15%
Sensitività c) : Domanda di trasporto	- 15%
Sensitività d) : Valore monetario del tempo	- 30%
Sensitività e) : Estensione della vita utile	30 anni

I risultati ottenuti dall’applicazione delle sei sensitività individuate sono riportati nella tabella seguente in termini di SRI.E.

SRI.E.

Sensitività a)	8,96%
Sensitività b)	11,76%
Sensitività c)	9,10%
Sensitività d)	8,61%
Sensitività e)	12,67%

Sono state valutate le combinazioni di sensitività:

- pessimistica : a) + c) + d)
- ottimistica : b) + e)

ottenendo i seguenti risultati.

SRI.E

Sensitività a) + d) + e)	5,95%
Sensitività b) + c) + f)	12,18%

4.5.19 Considerazioni conclusive

A) Fattibilità economica

Dall'analisi effettuata l'ammodernamento del raccordo autostradale Salerno-Avellino risulta fattibile in termini di redditività economica per la collettività con SRI.E pari al 10,5% nella valutazione base.

L'analisi di sensitività mostra una buona tenuta della redditività economica al variare dei parametri che determinano i costi ed i benefici del progetto.

La considerazione delle combinazioni "ottimistica" e "pessimistica" fornisce il campo di variazione del S.R.I.E. pari a 5.95% ÷ 12.2%

La redditività del progetto risulta elevata in riferimento al valore del tasso di sconto medio attuale (circa 4%). Ciò non sorprende poiché gli interventi di ammodernamento, conferendo una maggiore capacità alla infrastruttura esistente in incipienti condizioni di crisi della circolazione, raccolgono una quota di benefici notevoli se paragonati con l'esborso necessario.

B) Benefici e costi

Come si nota nella tabella 4.6 il beneficio determinato dal risparmio di tempo e dall'aumento della sicurezza sono i parametri che giustificano prevalentemente il progetto dal punto di vista dell'analisi economica in linea con gli obiettivi del progetto.

ALLEGATO A: PROSPETTI ILLUSTRATIVI DELL'ANALISI COSTI-BENEFICI

COSTO DI COSTRUZIONE E MANUTENZIONE

Tasso di attualizzazione	
r =	10,5%
V.A.	580.656.435

COSTI PROGETTO			
	Finanziario	Coeff. Trasf.	Economico
2005	253.317.364	0,62	157.056.766
2006	253.317.364		157.056.766
2007	253.317.364		157.056.766
	759.952.092		471.170.297

Manutenzione			
	Finanziario	Coeff. Trasf.	Economico
	630.460	0,62	390.885

		COSTI		Costi Complessivi Netti	
		Costruzione	Manutenzione	Non Attualizzati	Costi Attualizzati
		€	€	€	€
	t				
2005	-3	157.056.766		157.056.766	212.023.041
2006	-2	157.056.766		157.056.766	191.840.776
2007	-1	157.056.766		157.056.766	173.579.641
2008	1		390.885	390.885	353.677
2009	2		390.885	390.885	320.011
2010	3		390.885	390.885	289.549
2011	4		390.885	390.885	261.988
2012	5		390.885	390.885	237.049
2013	6		390.885	390.885	214.485
2014	7		390.885	390.885	194.068
2015	8		390.885	390.885	175.595
2016	9		390.885	390.885	158.880
2017	10		390.885	390.885	143.757
2018	11		390.885	390.885	130.073
2019	12		390.885	390.885	117.691
2020	13		390.885	390.885	106.488
2021	14		390.885	390.885	96.352
2022	15		390.885	390.885	87.180
2023	16		390.885	390.885	78.881
2024	17		390.885	390.885	71.373
2025	18		390.885	390.885	64.579
2026	19		390.885	390.885	58.432
2027	20		390.885	390.885	52.870
					580.656.435

	Costi		COSTI ATTUALIZZATI
	Costruzione	Manutenzione	
2011 - 2030			
PARZIALI ATTUALIZZATI	577.443.457	3.212.978	580.656.435
	Costi		COSTI ATTUALIZZATI
	Costruzione	Manutenzione	
2031 - 2039			
PARZIALI ATTUALIZZATI	0	317.725	317.725

ANALISI BENEFICI "VARIAZIONE DEL COSTO GENERALIZZATO DEL TRASPORTO"

Tempo Passeggeri	11,00 €/passeggero x ora	Tasso di attualizzazione r = 10,5%
Tempo Autocarri	17,00 €/Autocarro Eq. x ora	
Percorrenza Autovetture	0,19 €/ Autovett.Eq. x Km	
Percorrenza Autocarri	0,60 € / Autocarro x Km	
V.A.		392.425.173

t	Variazione Tempo				Variazione Percorrenza				Benefici Complessivi Netti		
	PASSEGGERI		MERCİ		Autovetture Equivalenti		Autocarri Equivalenti		Non Attualizzati	Benefici Attualizzati	
	Passeggeri x ora	€	Autocarri Eq. x ora	€	Autovetture Eq. x Km	€	Autocarri Eq. x Km	€	€		
2011	1	-3.151.403	34.665.432	-130.939	2.225.971	15.319.734	-2.910.749	2.268.706	-1.361.224	32.619.430	29.514.419
2012	2	-3.282.616	36.108.780	-139.510	2.371.668	15.663.825	-2.976.127	2.339.110	-1.403.466	34.100.855	27.917.787
2013	3	-3.419.293	37.612.224	-148.641	2.526.901	16.015.645	-3.042.973	2.411.699	-1.447.020	35.649.133	26.407.213
2014	4	-3.561.661	39.178.267	-158.370	2.692.294	16.375.367	-3.111.320	2.486.541	-1.491.925	37.267.317	24.978.110
2015	5	-3.709.956	40.809.514	-168.736	2.868.513	16.743.168	-3.181.202	2.563.705	-1.538.223	38.958.602	23.626.135
2016	6	-3.864.425	42.508.680	-179.780	3.056.266	17.119.231	-3.252.654	2.643.264	-1.585.959	40.726.334	22.347.168
2017	7	-4.025.327	44.278.593	-191.548	3.256.308	17.503.740	-3.325.711	2.725.292	-1.635.175	42.574.016	21.137.308
2018	8	-4.192.927	46.122.200	-204.085	3.469.444	17.896.885	-3.400.408	2.809.865	-1.685.919	44.505.317	19.992.854
2019	9	-4.517.648	49.694.129	-227.722	3.871.277	18.316.211	-3.480.080	2.899.035	-1.739.421	48.345.906	19.650.811
2020	10	-4.867.517	53.542.687	-254.097	4.319.651	18.745.362	-3.561.619	2.991.034	-1.794.621	52.506.098	19.310.272
2021	11	-5.244.481	57.689.295	-283.527	4.819.956	19.184.568	-3.645.068	3.085.953	-1.851.572	57.012.611	18.971.752
2022	12	-5.650.640	62.157.037	-316.365	5.378.206	19.634.064	-3.730.472	3.183.884	-1.910.330	61.894.440	18.635.713
2023	13	-6.088.253	66.970.783	-353.007	6.001.114	20.094.093	-3.817.878	3.284.923	-1.970.954	67.183.065	18.302.568
2024	14	-6.559.757	72.157.329	-393.892	6.696.166	20.564.899	-3.907.331	3.389.168	-2.033.501	72.912.663	17.972.689
2025	15	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	79.120.354	17.646.402
2026	16	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	79.120.354	15.966.659
2027	17	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	79.120.354	14.446.808
2028	18	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	79.120.354	13.071.631
2029	19	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	79.120.354	11.827.355
2030	20	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	79.120.354	10.701.521
										392.425.173	

2011 - 2030	Variazione Tempo		Variazione Percorrenza		BENEFICI NETTI ATTUALIZZATI
	PASSEGGERI	MERCİ	Autovetture Equivalenti	Autocarri Equivalenti	
PARZIALI ATTUALIZZATI	401.864.104	31.795.205	-27.594.430	-13.639.706	392.425.173

2031 - 2039	Variazione Tempo		Variazione Percorrenza		BENEFICI NETTI ATTUALIZZATI
	PASSEGGERI	MERCİ	Autovetture Equivalenti	Autocarri Equivalenti	
PARZIALI ATTUALIZZATI	63.194.249	6.073.271	-3.250.427	-1.705.353	64.311.740

ANALISI BENEFICI "EFFETTI SULLA SICUREZZA" - Incidentalità ante operam

		Costo Economico (€)		Tasso di attualizzazione r = 10,5%	
		LEGGERI	PESANTI		
Numero di incidenti	0,3532 x (VeicxKm)/10^6	5165	5165	V.A. 1.239.171.458	
Numero di incidenti con feriti	0,3165 x (VeicxKm)/10^6	25823			
Numero di incidenti con morti	0,0123 x (VeicxKm)/10^6	1033000			

t	Variazione Percorrenza				Benefici Parziali				Benefici Complessivi Netti		
	PASSEGGERI		MERCÌ		Incidenti		Feriti	Morti	Non Attualizzati	Benefici Attualizzati	
	Autovetture Eq. x Km	Autovetture Eq. x Km / 10^6	Autocarri Eq. x Km	Autocarri Eq. x Km / 10^6	Veicoli Leggeri €	Veicoli Pesanti €	€	€	€	€	
2011	1	5.051.950.406	5052	667.458.770	667	9.216.162	1.217.630	46.744.614	72.670.241	129.848.647	117.488.482
2012	2	5.165.420.521	5.165	688.171.861	688	9.423.163	1.255.417	47.841.291	74.375.159	132.895.030	108.798.890
2013	3	5.281.439.249	5.281	709.527.738	710	9.634.813	1.294.376	48.964.050	76.120.627	136.013.867	100.752.720
2014	4	5.400.063.834	5.400	731.546.346	732	9.851.218	1.334.544	50.113.524	77.907.626	139.206.912	93.302.279
2015	5	5.521.352.805	5.521	754.248.252	754	10.072.482	1.375.958	51.290.359	79.737.159	142.475.959	86.403.415
2016	6	5.645.366.005	5.645	777.654.662	778	10.298.717	1.418.658	52.495.216	81.610.258	145.822.850	80.015.249
2017	7	5.772.164.624	5.772	801.787.437	802	10.530.033	1.462.683	53.728.775	83.527.977	149.249.469	74.099.937
2018	8	5.901.811.222	5.902	826.669.118	827	10.766.544	1.508.074	54.991.732	85.491.398	152.757.749	68.622.441
2019	9	6.040.091.291	6.040	852.903.005	853	11.018.806	1.555.932	56.336.301	87.581.696	156.492.735	63.608.471
2020	10	6.181.611.277	6.182	879.969.410	880	11.276.977	1.605.309	57.714.154	89.723.738	160.320.179	58.961.269
2021	11	6.326.447.091	6.326	907.894.752	908	11.541.198	1.656.252	59.126.128	91.918.824	164.242.402	54.653.979
2022	12	6.474.676.423	6.475	936.706.289	937	11.811.610	1.708.813	60.573.079	94.168.288	168.261.789	50.661.713
2023	13	6.626.378.785	6.626	966.432.144	966	12.088.357	1.763.041	62.055.888	96.473.496	172.380.782	46.961.404
2024	14	6.781.635.550	6.782	997.101.333	997	12.371.589	1.818.990	63.575.457	98.835.853	176.601.889	43.531.681
2025	15	6.940.529.997	6.941	1.028.743.792	1.029	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678	40.352.734
2026	16	6.940.529.997	6.941	1.028.743.792	1.029	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678	36.511.597
2027	17	6.940.529.997	6.941	1.028.743.792	1.029	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678	33.036.094
2028	18	6.940.529.997	6.941	1.028.743.792	1.029	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678	29.891.421
2029	19	6.940.529.997	6.941	1.028.743.792	1.029	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678	27.046.086
2030	20	6.940.529.997	6.941	1.028.743.792	1.029	12.661.456	1.876.715	65.132.711	101.256.796	180.927.678	24.471.595

1.239.171.458

2011 - 2030	INCIDENTI		FERITI	MORTI	BENEFICI NETTI ATTUALIZZATI
	VEICOLI LEGGERI	VEICOLI PESANTI			
PARZIALI ATTUALIZZATI	87.370.880	12.200.875	446.093.145	693.506.559	1.239.171.458
2031 - 2039	INCIDENTI		FERITI	MORTI	BENEFICI NETTI ATTUALIZZATI
	VEICOLI LEGGERI	VEICOLI PESANTI			
PARZIALI ATTUALIZZATI	10.291.666	1.525.458	52.942.104	82.305.000	147.064.228

ANALISI BENEFICI "EFFETTI SULLA SICUREZZA" - Incidentalità post operam

		Costo Economico (€)		Tasso di attualizzazione r = 10,5%	
		LEGGERI	PESANTI		
Numero di incidenti	0,24724 x (VeicxKm)/10^6	5165	5165	V.A. 904.871.419	
Numero di incidenti con feriti	0,22155 x (VeicxKm)/10^6	25823			
Numero di incidenti con morti	0,009225 x (VeicxKm)/10^6	1033000			

t	Variazione Percorrenza				Benefici Parziali				Benefici Complessivi Netti		
	PASSEGGERI		MERCİ		Incidenti		Feriti	Morti	Non Attualizzati	Benefici Attualizzati	
	Autovetture Eq. x Km	Autovetture Eq. x Km / 10^6	Autocarri Eq. x Km	Autocarri Eq. x Km / 10^6	Veicoli Leggeri €	Veicoli Pesanti €	€	€	€	€	
2011	1	5.067.270.140	5067	669.727.476	670	6.470.877	855.238	32.821.855	54.670.289	94.818.258	85.792.601
2012	2	5.181.084.346	5.181	690.510.972	691	6.616.217	881.779	33.591.900	55.952.927	97.042.822	79.447.301
2013	3	5.297.454.894	5.297	711.939.437	712	6.764.821	909.143	34.380.260	57.266.073	99.320.296	73.571.837
2014	4	5.416.439.201	5.416	734.032.887	734	6.916.764	937.356	35.187.378	58.610.462	101.651.960	68.131.384
2015	5	5.538.095.973	5.538	756.811.958	757	7.072.119	966.445	36.013.707	59.986.853	104.039.124	63.093.701
2016	6	5.662.485.236	5.662	780.297.926	780	7.230.963	996.436	36.859.714	61.396.019	106.483.133	58.428.939
2017	7	5.789.668.364	5.790	804.512.729	805	7.393.375	1.027.358	37.725.875	62.838.754	108.985.363	54.109.462
2018	8	5.919.708.107	5.920	829.478.984	829	7.559.435	1.059.240	38.612.677	64.315.872	111.547.225	50.109.686
2019	9	6.058.407.502	6.058	855.802.040	856	7.736.554	1.092.855	39.556.785	65.888.441	114.274.635	46.448.385
2020	10	6.200.356.639	6.200	882.960.444	883	7.917.822	1.127.536	40.524.264	67.499.939	117.069.560	43.054.904
2021	11	6.345.631.659	6.346	910.980.705	911	8.103.337	1.163.317	41.515.701	69.151.343	119.933.699	39.909.633
2022	12	6.494.310.488	6.494	939.890.173	940	8.293.199	1.200.235	42.531.699	70.843.658	122.868.790	36.994.397
2023	13	6.646.472.878	6.646	969.717.067	970	8.487.510	1.238.323	43.572.875	72.577.911	125.876.619	34.292.354
2024	14	6.802.200.449	6.802	1.000.490.501	1.000	8.686.373	1.277.621	44.639.863	74.355.158	128.959.016	31.787.897
2025	15	6.961.576.734	6.962	1.032.240.513	1.032	8.889.896	1.318.166	45.733.313	76.176.482	132.117.857	29.466.562
2026	16	6.961.576.734	6.962	1.032.240.513	1.032	8.889.896	1.318.166	45.733.313	76.176.482	132.117.857	26.661.669
2027	17	6.961.576.734	6.962	1.032.240.513	1.032	8.889.896	1.318.166	45.733.313	76.176.482	132.117.857	24.123.771
2028	18	6.961.576.734	6.962	1.032.240.513	1.032	8.889.896	1.318.166	45.733.313	76.176.482	132.117.857	21.827.453
2029	19	6.961.576.734	6.962	1.032.240.513	1.032	8.889.896	1.318.166	45.733.313	76.176.482	132.117.857	19.749.719
2030	20	6.961.576.734	6.962	1.032.240.513	1.032	8.889.896	1.318.166	45.733.313	76.176.482	132.117.857	17.869.763

904.871.419

2011 - 2030	INCIDENTI		FERITI	MORTI	BENEFICI NETTI ATTUALIZZATI
	VEICOLI LEGGERI	VEICOLI PESANTI			
PARZIALI ATTUALIZZATI	61.345.079	8.569.642	313.226.153	521.730.545	904.871.419
2031 - 2039	INCIDENTI		FERITI	MORTI	BENEFICI NETTI ATTUALIZZATI
	VEICOLI LEGGERI	VEICOLI PESANTI			
PARZIALI ATTUALIZZATI	7.226.013	1.071.450	37.173.607	61.918.860	107.389.929

ANALISI BENEFICI "BENEFICI AMBIENTALI" - Inquinamento Atmosferico														
Valori Economici (€/grammo)											Tasso di attualizzazione			
CO		CO2		VOC		NOX		PM			r = 10,5%			
Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	V.A.N. -146.068.778		
0,0011	0,0004	0,0001	0,0001	0,0063	0,0021	0,0150	0,0046	0,2443	0,0795					
BENEFICI PARZIALI (€/giorno)											TOTALE (€/anno)		BENEFICI COMPLESSIVI NETTI (€/anno)	
Inquinante	CO		CO2		VOC		NOX		PM		Urbano	Extraurbano	Non Attualizzati	Attualizzati
Ambito	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Non Attualizzati	Attualizzati
2011	183.760	-1.562.733	424.596	-8.812.673	143.921	-243.095	770.871	-4.471.235	359.185	-1.708.682	1.882.333	-16.798.419	-14.916.085	-13.496.238
2012	188.131	-1.601.020	435.243	-9.060.367	147.449	-242.583	789.796	-4.616.010	369.949	-1.756.671	1.930.568	-17.276.653	-15.346.084	-12.563.577
2013	192.606	-1.640.245	446.158	-9.315.024	151.064	-242.073	809.187	-4.765.473	381.034	-1.806.007	1.980.048	-17.768.823	-15.788.775	-11.695.587
2014	197.187	-1.680.431	457.345	-9.576.838	154.767	-241.565	829.053	-4.919.775	392.452	-1.856.729	2.030.805	-18.275.338	-16.244.533	-10.887.764
2015	201.877	-1.721.602	468.814	-9.846.010	158.561	-241.057	849.407	-5.079.074	404.213	-1.908.876	2.082.872	-18.796.618	-16.713.746	-10.135.919
2016	206.679	-1.763.781	480.570	-10.122.748	162.448	-240.550	870.261	-5.243.530	416.325	-1.962.487	2.136.283	-19.333.096	-17.196.813	-9.436.157
2017	211.595	-1.806.993	492.621	-10.407.265	166.430	-240.044	891.626	-5.413.311	428.801	-2.017.604	2.191.073	-19.885.217	-17.694.144	-8.784.855
2018	216.628	-1.851.264	504.973	-10.699.778	170.510	-239.540	913.517	-5.588.590	441.650	-2.074.268	2.247.278	-20.453.440	-18.206.162	-8.178.644
2019	221.530	-1.879.842	517.065	-10.948.087	174.646	-245.099	936.131	-5.785.145	454.667	-2.117.026	2.304.039	-20.975.199	-18.671.160	-7.589.131
2020	226.542	-1.908.861	529.446	-11.202.158	178.882	-250.787	959.305	-5.988.614	468.069	-2.160.665	2.362.244	-21.511.085	-19.148.841	-7.042.407
2021	231.668	-1.938.328	542.124	-11.462.125	183.221	-256.607	983.052	-6.199.239	481.865	-2.205.203	2.421.930	-22.061.502	-19.639.572	-6.535.345
2022	236.910	-1.968.250	555.105	-11.728.125	187.665	-262.562	1.007.388	-6.417.272	496.068	-2.250.660	2.483.135	-22.626.869	-20.143.733	-6.065.049
2023	242.271	-1.998.634	568.397	-12.000.299	192.217	-268.655	1.032.325	-6.642.973	510.689	-2.297.053	2.545.899	-23.207.614	-20.661.715	-5.628.836
2024	247.753	-2.029.487	582.008	-12.278.788	196.879	-274.889	1.057.881	-6.876.613	525.741	-2.344.403	2.610.261	-23.804.180	-21.193.919	-5.224.219
2025	253.358	-2.060.816	595.944	-12.563.741	201.654	-107.989	1.084.068	-7.118.469	541.237	-2.392.729	2.676.262	-24.243.744	-21.567.481	-4.810.247
2026	253.358	-2.060.816	595.944	-12.563.741	201.654	-107.989	1.084.068	-7.118.469	541.237	-2.392.729	2.676.262	-24.243.744	-21.567.481	-4.352.364
2027	253.358	-2.060.816	595.944	-12.563.741	201.654	-107.989	1.084.068	-7.118.469	541.237	-2.392.729	2.676.262	-24.243.744	-21.567.481	-3.938.067
2028	253.358	-2.060.816	595.944	-12.563.741	201.654	-107.989	1.084.068	-7.118.469	541.237	-2.392.729	2.676.262	-24.243.744	-21.567.481	-3.563.206
2029	253.358	-2.060.816	595.944	-12.563.741	201.654	-107.989	1.084.068	-7.118.469	541.237	-2.392.729	2.676.262	-24.243.744	-21.567.481	-3.224.028
2030	253.358	-2.060.816	595.944	-12.563.741	201.654	-107.989	1.084.068	-7.118.469	541.237	-2.392.729	2.676.262	-24.243.744	-21.567.481	-2.917.136
													-146.068.778	

2011 - 2030	INQUINAMENTO		COSTI ATTUALIZZATI
	Urbano	Extraurbano	
PARZIALI ATTUALIZZATI	18.169.924	-164.238.702	-146.068.778

2031 - 2039	INQUINAMENTO		COSTI ATTUALIZZATI
	Urbano	Extraurbano	
PARZIALI ATTUALIZZATI	2.175.358	-19.706.147	-17.530.789

ANALISI COSTI - BENEFICI

Tasso di attualizzazione	
r =	10,5%
VAN.E	0

t	COSTI		Variazione Tempo				Variazione Percorrenza				Sicurezza	Inquinamento		Benefici Netti Totali	Benefici Netti Attualizzati	
	Costruzione	Manutenzione	PASSEGGERI		MERCÌ		Autovetture Equivalenti		Autocarri Equivalenti		Rete Urbana	Rete Urbana	Rete Extraurbana			
	€	€	Passeggeri x ora	€	Autocarri Eq. x ora	€	Autovetture Eq. x Km	€	Autocarri Eq. x Km	€	€	€	€			€
2008	-3	157.056.766													-157.056.766	-212.023.041
2009	-2	157.056.766													-157.056.766	-191.840.776
2010	-1	157.056.766													-157.056.766	-173.579.641
2011	1		390.885	-3.151.403	34.665.432	-130.939	2.225.971	15.319.734	-2.910.749	2.268.706	-1.361.224	35.030.389	1.882.333	-16.798.419	52.342.849	47.360.384
2012	2		390.885	-3.282.616	36.108.780	-139.510	2.371.668	15.663.825	-2.976.127	2.339.110	-1.403.466	35.852.207	1.930.568	-17.276.653	54.216.093	44.385.789
2013	3		390.885	-3.419.293	37.612.224	-148.641	2.526.901	16.015.645	-3.042.973	2.411.699	-1.447.020	36.693.571	1.980.048	-17.768.823	56.163.044	41.602.960
2014	4		390.885	-3.561.661	39.178.267	-158.370	2.692.294	16.375.367	-3.111.320	2.486.541	-1.491.925	37.554.952	2.030.805	-18.275.338	58.186.850	38.999.254
2015	5		390.885	-3.709.956	40.809.514	-168.736	2.868.513	16.743.168	-3.181.202	2.563.705	-1.538.223	38.436.835	2.082.872	-18.796.618	60.290.805	36.562.880
2016	6		390.885	-3.864.425	42.508.680	-179.780	3.056.266	17.119.231	-3.252.654	2.643.264	-1.585.959	39.339.717	2.136.283	-19.333.096	62.478.353	34.282.837
2017	7		390.885	-4.025.327	44.278.593	-191.548	3.256.308	17.503.740	-3.325.711	2.725.292	-1.635.175	40.264.106	2.191.073	-19.885.217	64.753.093	32.148.859
2018	8		390.885	-4.192.927	46.122.200	-204.085	3.469.444	17.896.885	-3.400.408	2.809.865	-1.685.919	41.210.524	2.247.278	-20.453.440	67.118.794	30.151.370
2019	9		390.885	-4.517.648	49.694.129	-227.722	3.871.277	18.316.211	-3.480.080	2.899.035	-1.739.421	42.218.101	2.304.039	-20.975.199	71.501.961	29.062.885
2020	10		390.885	-4.867.517	53.542.687	-254.097	4.319.651	18.745.362	-3.561.619	2.991.034	-1.794.621	43.250.618	2.362.244	-21.511.085	76.216.991	28.030.474
2021	11		390.885	-5.244.481	57.689.295	-283.527	4.819.956	19.184.568	-3.645.068	3.085.953	-1.851.572	44.308.703	2.421.930	-22.061.502	81.290.857	27.050.681
2022	12		390.885	-5.650.640	62.157.037	-316.365	5.378.206	19.634.064	-3.730.472	3.183.884	-1.910.330	45.392.999	2.483.135	-22.626.869	86.752.820	26.120.288
2023	13		390.885	-6.088.253	66.970.783	-353.007	6.001.114	20.094.093	-3.817.878	3.284.923	-1.970.954	46.504.163	2.545.899	-23.207.614	92.634.628	25.236.295
2024	14		390.885	-6.559.757	72.157.329	-393.892	6.696.166	20.564.899	-3.907.331	3.389.168	-2.033.501	47.642.873	2.610.261	-23.804.180	98.970.732	24.395.902
2025	15		390.885	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	48.809.821	2.676.262	-24.243.744	105.971.809	23.635.147
2026	16		390.885	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	48.809.821	2.676.262	-24.243.744	105.971.809	21.385.340
2027	17		390.885	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	48.809.821	2.676.262	-24.243.744	105.971.809	19.349.691
2028	18		390.885	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	48.809.821	2.676.262	-24.243.744	105.971.809	17.507.813
2029	19		390.885	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	48.809.821	2.676.262	-24.243.744	105.971.809	15.841.261
2030	20		390.885	-7.067.777	77.745.546	-439.513	7.471.721	21.046.737	-3.998.880	3.496.721	-2.098.033	48.809.821	2.676.262	-24.243.744	105.971.809	14.333.347

0

5 5ª PARTE – CONCLUSIONI

5.1 L'INTERVENTO IN RELAZIONE AI PARAMETRI TRASPORTISTICI

L'analisi della domanda di trasporto evidenzia come il 44% degli spostamenti complessivi dell'area oggetto dell'intervento sia di tipo sistematico (Lavoro o Studio), ed il 57% degli spostamenti avvenga a mezzo "auto privata".

Il confronto, nei vari orizzonti temporali, dello scenario senza intervento con lo scenario con intervento, evidenzia come l'adeguamento a standard autostradali del Raccordo Avellino – Salerno sia sempre più indispensabile con il passare degli anni.

Nel 2011, nell'ora di punta, lo scenario senza intervento mostra un livello di criticità ben distinto tra le tratte funzionali Avellino – Innesto A30 ed Innesto A30 - Salerno; la prima tratta presenta un livello di servizio B, mentre la seconda tratta evidenzia già una forte criticità, con un livello di servizio E (flussi instabili, code frequenti e presenza di andamento "stop and go"). Nel 2011 nello scenario con intervento si ha sull'intera tratta un livello di servizio B, con traffico regolare senza rallentamenti da Avellino a Salerno.

Nel 2018, nello scenario senza intervento, si nota un progressivo peggioramento: la tratta Avellino – Innesto A30 presenta un livello di servizio C con flussi stabili ma con una sensibile riduzione delle velocità medie di percorrenza, la tratta Innesto A30 – Salerno peggiora il livello di servizio già critico del 2011. Lo scenario con intervento consente sull'intera tratta il livello di servizio B, senza sostanziali differenze rispetto al 2011.

Nel 2025 la tratta, nello scenario senza intervento, mostra un livello di servizio inaccettabile su tutto il raccordo: nella tratta Avellino – Innesto A30 il livello di servizio è D (flussi instabili, velocità medie di percorrenza basse ed insorgere di code); nella tratta Innesto A30 – Salerno si può ipotizzare la presenza continua di code (livello di servizio E – F). Lo scenario con intervento consente di fluidificare il traffico su tutta la direttrice, con un livello di servizio di tipo B – C (flussi stabili, buoni indici di sicurezza e velocità medie di percorrenza costanti).

5.2 L'INTERVENTO IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE

Il Progetto Preliminare per il potenziamento del Raccordo Autostradale Salerno – Avellino ha come obiettivo fondamentale il collegamento delle autostrade **A3 Salerno - Reggio Calabria**, **A30 Caserta - Salerno**, ed **A16 Napoli – Canosa**; tale collegamento ha valenza nodale sia per lo smaltimento del congestionato traffico locale sia per l'adeguamento dell'obsoleta direttrice nord - sud alle mutate esigenze della circolazione, è stato diviso in quattro tratti:

- **Tratto 1** - Dallo svincolo di Fratte (lato A3) allo svincolo direzionale della A30 (l=9400m).
- **Tratto 2** – Dallo svincolo direzionale della A30 alla galleria di Solofra (l=11860m).
- **Tratto 3** Galleria Montepergola (l=2300m ca).
- **Tratto 4** – Dalla galleria Montepergola al casello di Avellino Est sulla A16.

La progettazione dei tratti 1 e 2 è affidata all'ATI Bonifica S.p.A. – CO.RE. ingegneria s.r.l.

La progettazione del tratto 3 è affidata al Dott. Ing. Salvatore Frasca e al Dott. Ing. Marco Murolo

La progettazione del tratto 4 è affidata al Dott. Ing. Giancarlo d'Agostino.

Tratti 1 e 2

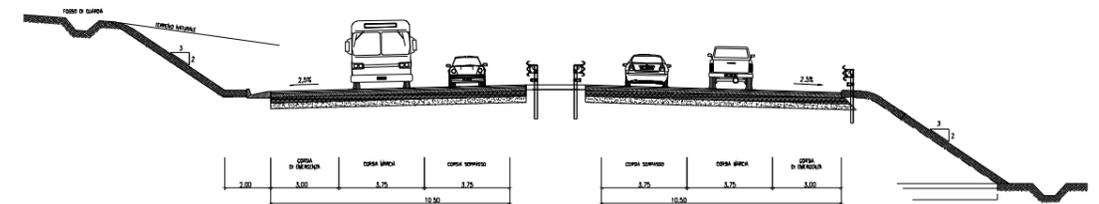
Il potenziamento dell'arteria stradale prevede l'adeguamento della piattaforma alla categoria A – Autostrade in ambito extraurbano secondo il D.M. 05/11/2001 “Nesi – Lunardi”, con soluzione a tre corsie per senso di marcia per il Tratto 1 ed il Tratto 2 fino allo svincolo direzionale di collegamento alla A30 “Salerno - Caserta”, e con soluzione a due corsie per senso di marcia per il tratto rimanente.

Trattandosi di un allargamento “in sede” le opere in progetto insistono in massima parte sulla fascia di territorio adiacente il tracciato autostradale esistente.

Tale fascia di intervento è caratterizzata principalmente dalla forte urbanizzazione in stretta adiacenza all'asse, con frequenti insediamenti a carattere residenziale ed industriale di notevole estesa. La sede stradale esistente, di sezione ridotta, presenta un andamento plano-altimetrico fortemente condizionato dai predetti insediamenti antropici.

I Comuni interessati lungo la direttrice sud - nord sono: Salerno, Pellezzano, Baronissi, Fisciano, Montoro Inferiore, Montoro Superiore e Solofra.

Nel Tratto 1 l'attuale piattaforma stradale è il risultato di un intervento di adeguamento, realizzato alla fine degli anni '80, successivo alla prima realizzazione risalente alla fine degli anni '60. In



origine la sede stradale presentava una carreggiata a 4 corsie, 2 per senso di marcia, senza spartitraffico. L'adeguamento degli anni 80, legato al grande aumento di traffico conseguenza della apertura della A30, ha portato la piattaforma ad una larghezza di 23 m complessivi (fig. 1), composta da carreggiate separate da spartitraffico a due corsie per senso di marcia ed arginelli da 1m.

Fig. 1 - Configurazione attuale tratto 1

Nel Tratto 2 l'attuale piattaforma stradale, nella zona di intervento presenta una larghezza totale di 16m con due carreggiate da 7.50m ciascuna e spartitraffico da 1.00m (fig. 2).

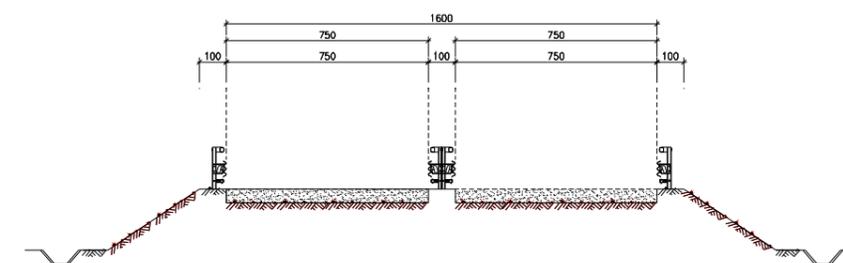


Fig. 2 - Configurazione attuale Tratto 2

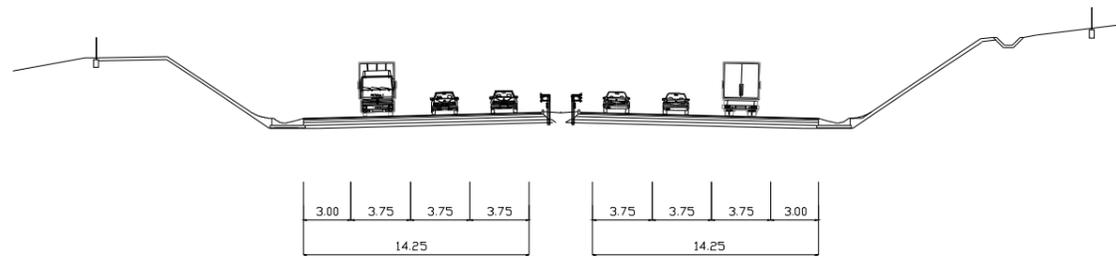


Fig. 3 - Configurazione di progetto Tratto 1

Il progetto in esame prevede l'adeguamento sistematico della piattaforma esistente ad una sezione di larghezza pari a 32.50 m (fig. 3) per il Tratto 1 ed a 25.00 m (fig. 4) per il Tratto 2, così da conseguire gli standard in termini di sezione stradale tipo della normativa vigente per autostrade in ambito extraurbano di tipo A (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – Nov. 2001).

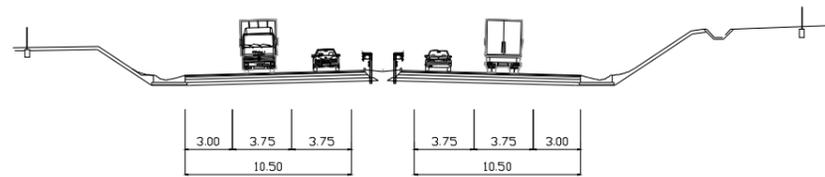


Fig. 4 - Configurazione di progetto Tratto 2

Nell'ambito del progetto è prevista altresì la ristrutturazione complessiva del collegamento del tratto autostradale con la viabilità limitrofa attraverso la completa rivisitazione funzionale degli svincoli esistenti, la progettazione del nuovo svincolo di "Salerno Fratte" ed il riammaglio della viabilità interferita:

- Svincolo di Salerno Fratte: di nuova realizzazione in accordo con il Comune di Salerno
- Svincolo di Baronissi: traslato a sud di circa 500 m
- Svincolo di Lancusi: da adeguare

- Svincolo Direzionale A30: da adeguare
- Svincolo di Fisciano: da adeguare
- Svincolo di Montoro Inferiore: da adeguare
- Svincolo di Montoro Superiore: da adeguare
- Svincolo di Solofra: da adeguare

Tratto 3

Il tratto 3 del raccordo Salerno – Avellino è costituito esclusivamente dalla galleria "Montepergola", tra le progressive 11+855,04 e 14+150, per uno sviluppo complessivo di 2300 m circa. Si tratta di una galleria a doppio fornice, ciascuno dei quali con due corsie per senso di marcia e privo di corsia di emergenza.

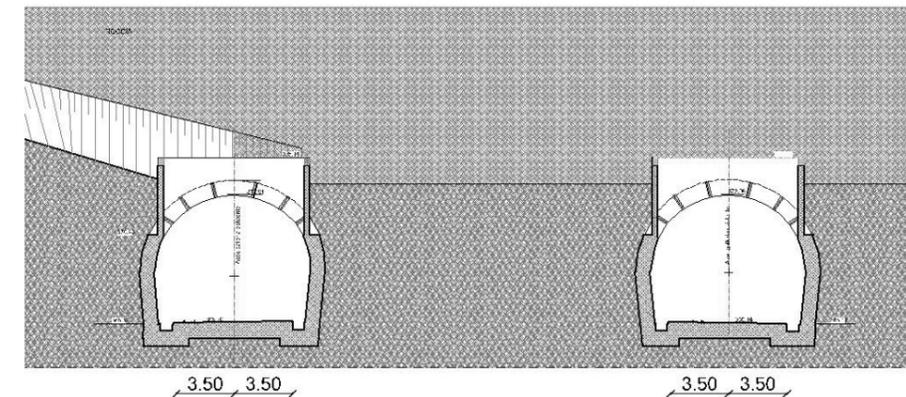


Fig. 5 - Configurazione attuale Tratto 3 – imbocco lato Solofra

L'intervento in progetto, nell'ambito dell'adeguamento della piattaforma alla **categoria A – Autostrade in ambito extraurbano secondo il D.M. 05/11/2001 "Nesi – Lunardi"**, prevede la normalizzazione in sagoma con soluzione a due corsie per senso di marcia, con introduzione della corsia di emergenza. Questo determina l'ampliamento dei due fornici esistenti, il raccordo con i

tracciati stradali del tratto 2 e del tratto 4, e la realizzazione dei portali di imbocco comprese le opere di avvicinamento alla sezione in galleria profonda. È prevista inoltre la costruzione di n. 3 piazzole di sosta della lunghezza di 45 m per ogni fornice, e di n. 5 collegamenti pedonali di emergenza della larghezza di 3,60 m fra le due canne, ad integrazione dei tre passaggi carrabili esistenti.

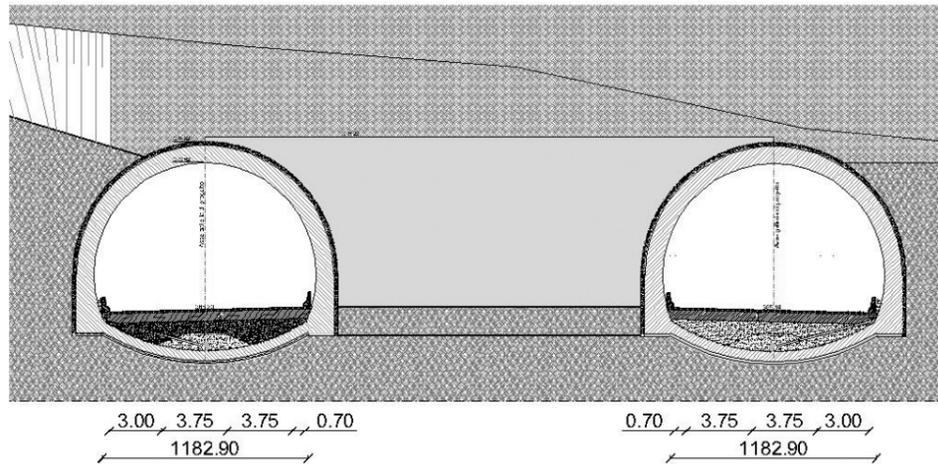


Fig. 6 - Configurazione di progetto Tratto 3 – imbocco lato Solofra

Tratto 4

Il potenziamento della viabilità, costituita dal collegamento autostradale Sa–Av e da vari tratti delle S.S. n° 7 e n° 7bis, prevede l'adeguamento della piattaforma attuale alla **categoria A – Autostrade in ambito extraurbano secondo il D.M. 05/11/2001 “Nesi – Lunardi”**, con soluzione a tre corsie per senso di marcia per il Tratto 1 e con soluzione a due corsie per senso di marcia per i tratti 2 e 4. Il Tratto 3, galleria “Monte Pergola”, è privo della corsia di emergenza.

Trattandosi di un allargamento “in sede” le opere in progetto insistono evidentemente sulla fascia di territorio adiacente il tracciato autostradale esistente.

Tale fascia di intervento è caratterizzata da ripidi pendii, tratti viari di ridotta sezione e notevole pendenza, frequenti insediamenti a carattere industriale e residenziale interessando, sulla direttrice sud - nord, i Comuni di Serino, Santo Stefano del Sole, San Michele di Serino, Cesinali, Atripalda e Manocalzati.

L'attuale piattaforma stradale è frutto di un intervento di adeguamento realizzato alla fine degli anni '80 sulla struttura originaria risalente alla fine degli anni '60 e presenta due carreggiate

separate una barriera tipo New Jersey monofilare con due corsie per senso di marcia ed una larghezza complessiva pavimentata di 15,00 m

È assente, su entrambe le carreggiate, la corsia di emergenza.(fig. 1.1).

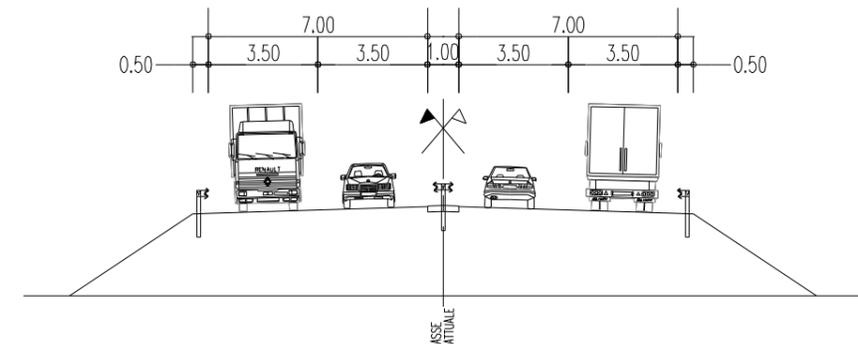


Fig. 1.1 - Configurazione attuale

Il progetto in esame prevede l'adeguamento sistematico della piattaforma esistente alla sezione di larghezza pari a 25,00 m (fig. 1.2) così da conseguire gli standard, in termini di sezione stradale tipo, della normativa vigente per autostrade in ambito extraurbano di tipo A (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – Nov. 2001).

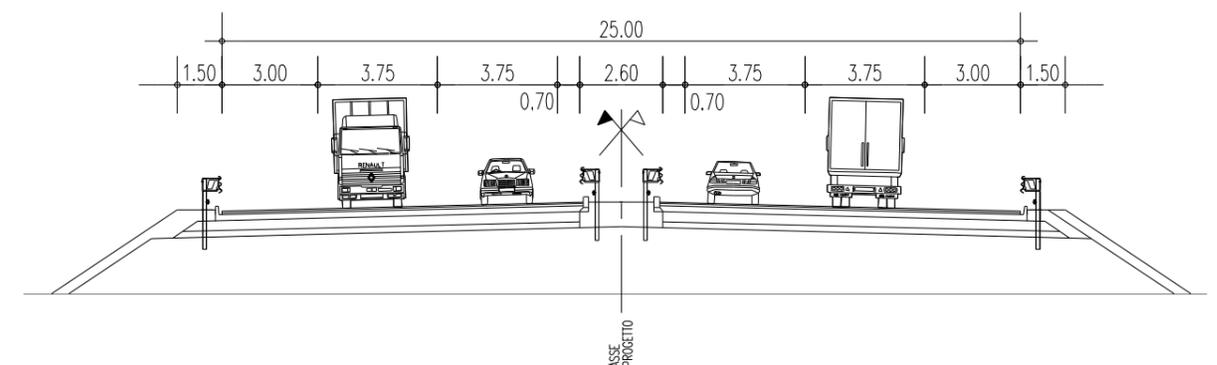


Fig. 1.2 - Configurazione di progetto

Nell'ambito del progetto è prevista altresì la ristrutturazione complessiva del collegamento del tratto autostradale con la viabilità limitrofa attraverso il riassetto degli svincoli esistenti, la progettazione del nuovo svincolo di “Cesinali” ed il riammaglio della viabilità interferita:

- Svincolo di Serino - da adeguare
- Svincolo di Cesinali - di nuova realizzazione

- Svincolo di Avellino Sud - da adeguare
- Svincolo di Atripalda - da adeguare
- Svincolo di Manocalzati - da adeguare
- Svincolo di Avellino Est - da adeguare

In relazione alla **pianificazione nazionale e regionale** il progetto di adeguamento del raccordo autostradale Salerno-Avellino non presenta particolari interferenze; la strada oggetto d'esame è attualmente già presente sul territorio e l'adeguamento di essa con la progettazione di una terza corsia e corsia di emergenza fino allo svincolo di Fisciano e corsia di emergenza da Fisciano ad Avellino non arreca alcun danno al territorio, bensì lo rende più fruibile.

Il raccordo autostradale interessato dal presente progetto si estende dal comune di Salerno al comune di Avellino, entrambi capoluoghi di provincia.

In quest'ambito, i Lotti oggetto dello studio, ricadono interamente nella Regione Campania, e afferiscono ai territori comunali di Salerno, Pellezzano, Baronissi, Fisciano, Montoro Superiore, Montoro Inferiore, Solofra, Serino, San Michele di Serino, Cesinali, Atripalda e Manocalzati.

La strada in esame lambisce il Parco Regionale dei Monti Picentini ed è prossimo ai Siti di Importanza Comunitaria appartenenti al Parco suddetto, senza mai interferire con esso, attraversa il territorio della Civita di Atripalda, area di particolare pregio archeologico; lo studio di impatto ambientale è particolarmente teso ad un inserimento della strada che sia il più possibile armonico e naturale nei confronti dell'ambiente in questa particolare circostanza.

In relazione alla **pianificazione comunale** non sono state riscontrate particolari interferenze della strada con i comuni interessati; inoltre il fatto che la strada in esame sia già presente sul territorio contribuisce a giustificare l'assenza di situazioni particolarmente critiche.

5.3 L'INTERVENTO IN RELAZIONE AL REGIME VINCOLISTICO

La strada in esame lambisce il **Parco Regionale dei Monti Picentini** ed è prossima ai Siti di Importanza Comunitaria appartenenti al Parco suddetto, senza mai interferire con essi.

Dal punto di vista del **vincolo archeologico** la strada in esame attraversa il territorio della Civita di Atripalda, area di elevato pregio; in merito a questa, che sembra essere l'unica particolare criticità della progettazione, si porrà particolare attenzione, in fase esecutiva, all'allestimento di una adeguata cartellonistica che possa in qualche modo apportare benefici alla fruizione di questo luogo da parte della collettività.

Sarà oggetto di particolare attenzione anche la progettazione di *fronti alberati* che possano in qualche modo mitigare l'effetto della strada, che in ogni caso non prevede allargamenti in sede se non quelli che per legge si riferiscono ad una corsia di emergenza.

Per quanto riguarda i vincoli legati al **rischio alluvioni** possiamo affermare che in corrispondenza di tutte le incisioni fluviali che interferiscono con la strada è presente un rischio moderato.

E' possibile individuare un'area in merito alla quale porre particolare attenzione che corrisponde con i territori, interferenti con la strada, attraversati dal torrente Solofrana, dove il rischio diventa molto elevato; in fase di progettazione si porrà particolare attenzione nei confronti di queste aree.

Per quanto riguarda il **rischio frana** è possibile individuare un'area di rischio elevato che corrisponde a quella già prima citata del torrente Solofrana; sono previsti interventi di consolidamento in fase di progettazione; aree ad alto rischio di frana sono individuate dal PAI lungo il tracciato, tra le progressive km 7+738 e km 8+205 del **tratto 2**, in corrispondenza dello svincolo di Montoro Superiore, zona nella quale si evidenzia la possibilità di fenomeni localizzati di colate di tipo superficiale a carico delle coltri piroclastiche o detritiche. A fronte di questa evenienza il tracciato, originariamente previsto in trincea, è stato oggetto di un'apposita modifica altimetrica della livelletta, consistente nell'abbassamento sino ad un massimo di circa 4.5 m lungo un tratto di lunghezza complessiva dell'ordine di 1200 m, al fine di realizzare in tale zona una galleria artificiale.

Il **tratto 3**, che si sviluppa interamente in galleria tra le progressive 11+855,04 e 14+150, ricade nell'ambito dei territori dell'Autorità di Bacino del fiume Sarno per la parte compresa nel territorio comunale di Solofra, e dell'Autorità di Bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturno per il tratto compreso nel territorio del comune di Serino.

La parte di galleria ricadente nel bacino del Sarno è segnalata dal PAI della rispettiva Autorità come area a rischio medio R2 per i primi 370 m circa dall'imbocco, e a rischio molto elevato R4 per la rimanente parte compresa nel territorio comunale di Solofra.

Il tratto di galleria ricadente nel territorio di Serino, di pertinenza dell'Autorità di bacino dei fiumi Liri-Garigliano e Volturno, non è segnalato dal relativo P.A.I. come area particolarmente a rischio, se non per un breve tratto evidenziato come "area di possibile ampliamento dei fenomeni franosi cartografati dal piano".

Nel comune di Solofra, a ridosso della canna ovest, vi è un'area esterna al tracciato segnalata a rischio molto elevato e potenzialmente molto elevato R4.

In conclusione possiamo affermare comunque una medio – bassa rischiosità sull'intero territorio, vista anche l'età e la condizione pregressa di tale rischiosità.

5.4 L'INTERVENTO IN RELAZIONE ALL'ANALISI COSTI-BENEFICI

A) Fattibilità economica

Dall'analisi effettuata l'ammodernamento del raccordo autostradale Salerno-Avellino risulta fattibile in termini di redditività economica per la collettività con SRI.E pari al 10,5% nella valutazione base.

L'analisi di sensitività mostra una buona tenuta della redditività economica al variare dei parametri che determinano i costi ed i benefici del progetto.

La considerazione delle combinazioni "ottimistica" e "pessimistica" fornisce il campo di variazione del S.R.I.E. pari a 5,95% ÷ 12,2%

La redditività del progetto risulta elevata in riferimento al valore del tasso di sconto medio attuale (circa 4%). Ciò non sorprende poiché gli interventi di ammodernamento, conferendo una maggiore capacità alla infrastruttura esistente in incipienti condizioni di crisi della circolazione, raccolgono una quota di benefici notevoli se paragonati con l'esborso necessario.

B) Benefici e costi

Come si nota nella tabella 4.6 il beneficio determinato dal risparmio di tempo e dall'aumento della sicurezza sono i parametri che giustificano prevalentemente il progetto dal punto di vista dell'analisi economica in linea con gli obiettivi del progetto.

ALLEGATO 1

Studio di traffico: Andamenti orari per tipologia di veicolo in tutte le sezioni di rilevamento