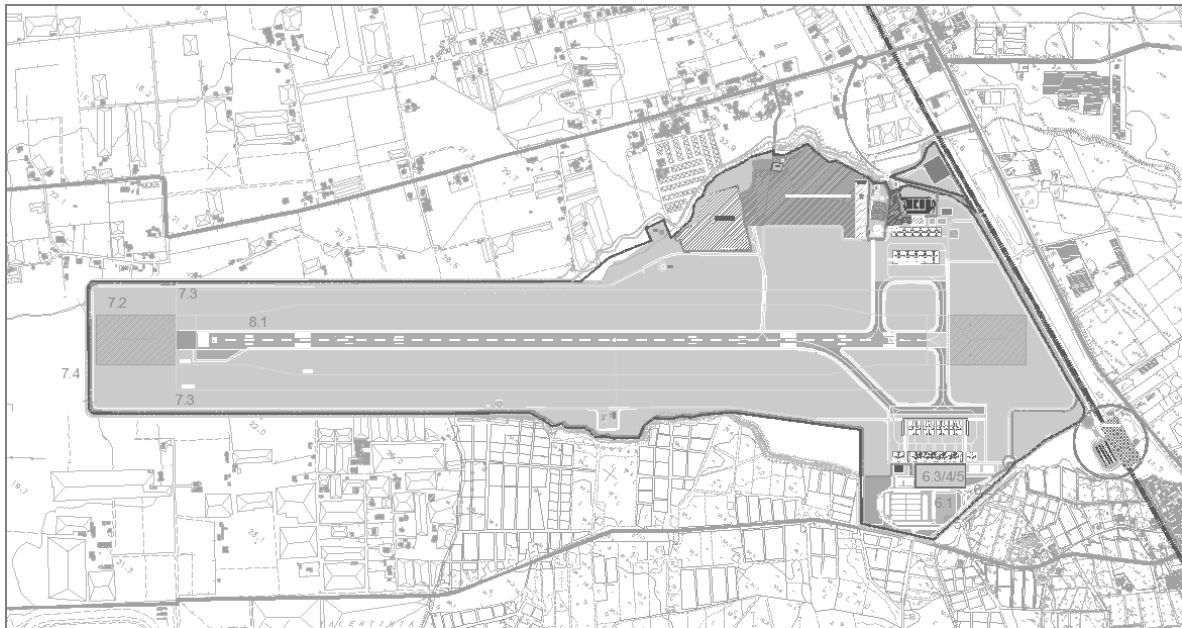
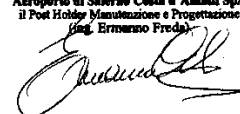

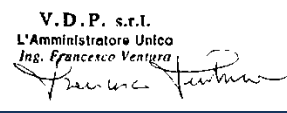



AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN BREVE E MEDIO TERMINE



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Codice Elaborato: SIA-QPRM-REL-01	Data emissione: Marzo 2016
<i>Autorità proponente:</i> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
<p>Master Plan: Approvato/Verificato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA P.H. Progettazione e Manutenzione: Ing. E. Freda RUP: Ing. C. Iannizzaro</p>	<p>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA il Post Holder Manutenzione e Progettazione (Ing. Ermanno Freda)</p>  <p>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento</p> 
<p>Studio di Impatto Ambientale: Redatto - VDP srl</p>	<p>V.D.P. s.r.l. L'Amministratore Unico Ing. Francesco Ventura</p>  <p> Progettazione integrata - Ambiente S.r.l.</p>
Approvato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	 <p>SALERNO COSTA D'AMALFI S.p.A.</p>

INDICE

1. PREMESSA	2
1.1 FINALITÀ E METODOLOGIA DI LAVORO	2
1.2 DOCUMENTAZIONE	3
2. L'EVOLUZIONE DEL PIANO DI SVILUPPO PER L'AEROPORTO SALERNO COSTA D'AMALFI	4
2.1 BREVE CRONISTORIA DELL'AEROPORTO	4
3. IL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO	6
3.1 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NELLA QUALE È INQUADRABILE IL MASTER PLAN	6
4. LA PIANIFICAZIONE DEL SETTORE DEI TRASPORTI ED ORDINARIA	1
4.1 LA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEL SETTORE DEI TRASPORTI	1
4.1.1 <i>Livello nazionale</i>	1
4.1.2 <i>Livello regionale, provinciale e comunale</i>	5
4.2 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA	8
4.2.1 <i>Piano Territoriale Regionale</i>	8
4.2.2 <i>Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno (PTCP)</i>	10
4.2.3 <i>La progettualità</i>	23
4.2.4 <i>Il Piano Regolatore Generale di Pontecagnano Faiano</i>	24
4.2.5 <i>Il Piano Regolatore Generale di Bellizzi</i>	25
4.2.6 <i>Il Piano Urbanistico Comunale di Montecorvino Pugliano (PUC)</i>	26
5. LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE E LA DISCIPLINA DI TUTELA	30
5.1 LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE	30
5.1.1 <i>Linee Guida per il Paesaggio in Campania</i>	30
5.1.2 <i>Il Piano stralcio per l'Assetto idrogeologico dell'Autorità di bacino regionale di Campania Sud ed interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele</i>	31
5.2 LE AREE SOGGETTE A TUTELA AMBIENTALE.....	33
5.2.1 <i>Le aree di interesse naturalistico</i>	33
5.3 I VINCOLI	35
5.3.1 <i>I beni paesaggistici</i>	35
5.3.2 <i>I beni culturali</i>	37
5.3.3 <i>Vincolo idrogeologico</i>	40
6. I RAPPORTI OPERA – PIANIFICAZIONE	41
6.1 I RAPPORTI DI COERENZA	41
6.1.1 <i>Pianificazione del settore trasporti e ordinaria</i>	41
6.1.2 <i>Pianificazione di tutela paesaggistica e vincoli</i>	50

1. PREMESSA

1.1 Finalità e metodologia di lavoro

Il presente studio è stato redatto ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, rispetto della normativa vigente costituita dalla Parte II del D.lgs 152/2006 ("Testo unico in materia di ambiente") e ss.mm.ii., relativamente al Master Plan a breve e medio termine dell'Aeroporto di Salerno "Costa D'Amalfi".

Scopo dello studio di impatto ambientale è quello di caratterizzare le condizioni ambientali presenti nel territorio circostante l'ambito aeroportuale, identificare le eventuali perturbazioni generate dalla realizzazione ed esercizio dell'aeroporto nella sua nuova configurazione, caratterizzare le misure gestionali, mitigative o compensative che si rendessero necessarie per ottimizzare l'inserimento delle opere nel contesto interessato.

Per l'individuazione dei contenuti e le modalità di trattazione, lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) è stato redatto ai sensi del DPCM 27/12/1988 ("Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 L 8 luglio 1986, n. 394, adottate ai sensi dell'art. 3 del DPCM 10 agosto 1988, n. 377").

Nell'ambito dello SIA, la finalità principale del Quadro di Riferimento Programmatico è quella di fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale.

Tale settore dello SIA comporta, pertanto, la ricostruzione della legislazione e della attuazione seguita dalla Regione Campania, dagli altri Enti territoriali e locali, in tema di pianificazione e programmazione, finalizzata all'analisi e alla evidenziazione delle corrispondenze tra opera e previsioni degli strumenti urbanistici.

A partire dalla descrizione dei contenuti degli atti di pianificazione e programmazione indagati, con particolare riferimento agli aspetti direttamente ed indirettamente riconducibili all'opera in progetto, l'analisi dei rapporti tra il progetto e gli strumenti di pianificazione ha riguardato, pertanto, l'individuazione delle coerenze con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione esaminati.

L'intero repertorio della pianificazione è stato distinto in tre principali tipologie, rappresentate dalla pianificazione di settore, comprendente i documenti a prevalente contenuto operativo riguardanti l'ambito trasportistico, dalla pianificazione territoriale ed urbanistica, relativa al governo del territorio, e da quella di tutela ambientale e del patrimonio storico-culturale.

Detta articolazione in tipologie di pianificazione è stata declinata rispetto ai diversi livelli pianificatori.

Muovendo dalla descritta articolazione, la attività di costruzione del contesto pianificatorio di riferimento è stata condotta secondo i seguenti criteri di lavoro:

1. Selezione delle tipologie di pianificazione in ragione della pertinenza dell'ambito tematico regolamentato rispetto agli interventi previsti;
2. Individuazione degli strumenti di pianificazione sulla base del repertorio previsto dalla legislazione urbanistica regionale o di settore;
3. Ricostruzione della attività pianificatoria svolta dai diversi Enti preposti, al fine di verificare lo stato di attuazione delle rispettive competenze legislative;
4. Selezione degli strumenti in ragione della vigenza e della rispondenza delle scelte pianificatorie ivi contenute rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

Per quanto attiene la individuazione degli strumenti di pianificazione esistenti, si è fatto riferimento ai siti web istituzionali e al contatto diretto con gli uffici delle amministrazioni preposte.

Il tema dei rapporti di coerenza tra opera ed obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione è stato affrontato attraverso una attività di lettura e sintesi descrittiva al fine di verificare i casi in cui l'opera trova rispondenza negli strumenti di pianificazione indagati e/o quelli in cui concorre, tuttavia, al perseguimento degli obiettivi in essi fissati.

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione del settore ambientale che attengono specificatamente al campo dei rapporti Opera-Ambiente, il presente Quadro di Riferimento riporta lo stato attuativo della pianificazione, nonché i principali contenuti ed articolazione; le valutazioni relative agli indirizzi contenuti in detti piani sono state affrontate all'interno dei capitoli dedicati alle componenti ambientali trattate nel Quadro di Riferimento Ambientale.

1.2 Documentazione

A corredo del presente Quadro di Riferimento sono allegati i seguenti elaborati grafici:

<i>Codice</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
SIA-QPRM-01	Inquadramento geografico-amministrativo	1:25.000
SIA-QPRM-02	PTCP di Salerno: Gli Ambiti Identitari e le Unità di Paesaggio	1:50.000
SIA-QPRM-03	PTCP di Salerno: Le Infrastrutture i trasporti e la logistica	1:50.000
SIA-QPRM-04	PRG Comune di Pontecagnano Faiano	1:10.000
SIA-QPRM-05	PRG Comune di Bellizzi	1:10.000
SIA-QPRM-06	PUC Comune di Montecorvino Pugliano	1:10.000
SIA-QPRM-07	Mosaicatura dei PRG ed aree di esproprio	1:5.000
SIA-QPRM-08	Carta delle aree naturali protette	1:50.000
SIA-QPRM-09	Carta dei vincoli	1:25.000

2. L'EVOLUZIONE DEL PIANO DI SVILUPPO PER L'AEROPORTO SALERNO COSTA D'AMALFI

2.1 Breve cronistoria dell'aeroporto

L'aeroporto di Salerno-Pontecagnano "Costa d'Amalfi" è situato tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano, a 21 km da Salerno. Lo scalo oggi è utilizzato dall'aviazione generale, non essendovi presenti voli di linea commerciali.

Nel 1926 l'area di sedime dell'aeroporto fu data in fitto al comune di Montecorvino Rovella, ed il Genio Aeronautico di Napoli creò il campo di fortuna, la cui attuale pista fu inizialmente una striscia di un migliaio di metri e larga 50.

Il passaggio dell'area sotto la giurisdizione del comune di Pontecagnano è datato 1 gennaio 1943. Tra luglio ed agosto di quell'anno le infrastrutture esistenti, fra cui l'hangar progettato dall'architetto PierLuigi Nervi, subirono seri danni per effetto di una serie di bombardamenti.

Dopo l'occupazione dell'aviazione militare tedesca e la conquista del campo degli Alleati, l'aeroporto di Pontecagnano divenne un nodo di collegamento nevralgico. Le opere di smianamento del sedime aeroportuale, ordinate dall'autorità di aviazione civile, ne determinarono la chiusura dalla fine del mese di aprile del 1973 a tutto il mese di settembre del 1975. La pista rimase lungamente inagibile fin quando l'impegno di appassionati del volo consentì il ripristino della stessa per una lunghezza di 600 m, sufficiente alla ripresa dell'attività turistico - sportiva.

Nel periodo di inagibilità dell'aeroporto fu deciso il recupero dell'aviorimessa progettata dall'architetto Nervi sulla scorta dei disegni originali. In tale struttura il 04 novembre 1975 si insediò il 7° Elinucleo dei carabinieri.

Nel corso degli anni '80 ha avuto inizio la fase di rilancio dell'infrastruttura, con l'obiettivo di fare dell'aeroporto di Pontecagnano uno scalo di interesse nazionale.

Nell'81 fu ufficializzata la costituzione del Consorzio Aeroporto Salerno - Pontecagnano, a cui fu affidata la gestione dello scalo e la responsabilità del suo potenziamento.

Il primo progetto relativo ad opere infrastrutturali sull'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano risale al 1967, e nonostante fosse approvato nel 1971 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, gli interventi prestabiliti non furono mai effettuati.

Nel 1980 l'Assessorato Regionale dei Trasporti si orientava verso il recupero del progetto varato nel 1967 ed il suo aggiornamento.

Nel 1981 veniva costruito un raccordo asfaltato di circa 700 m per il rullaggio degli aeromobili ed un ampio parcheggio per i velivoli, nonché un padiglione prefabbricato per

la sede operativa del Consorzio. Vengono altresì eseguiti i necessari allacciamenti idrici, elettrici e telefonici alle corrispondenti reti pubbliche di alimentazione.

Nel 1986 è stato realizzato l'ingresso direttamente sulla Statale 18, attraverso il passaggio a livello automatico della linea ferroviaria SA - RC.

Nel 1987 venne portata a compimento la realizzazione della nuova torre di controllo per gli uomini radar, il cosiddetto "blocco tecnico" per gestire i movimenti sulla pista e nello spazio aereo circostante.

Il decreto di apertura al traffico nazionale dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano è stato firmato dal Ministro dei Trasporti il 12 giugno 1989.

Da quel momento ha avuto inizio la fase di sviluppo dell'aeroporto incentrata sulla realizzazione della pista pavimentata, di lunghezza sufficiente al decollo e all'atterraggio di velivoli a pieno carico del tipo commuter, con una capacità compresa tra 10 e 50 passeggeri.

La disponibilità della pista asfaltata introduce la questione delle priorità future in tema di interventi di potenziamento che riguardano vie di rullaggio, nuovi e più ampi piazzali riservati ai velivoli, parcheggi per gli autoveicoli dell'utenza, vie d'accesso più comode, dotazione di strumentazione elettronica (VOR o ILS).

Tali interventi di riqualificazione della pista ed opere annesse risalgono ad un progetto del '91, in cui sono state articolate diverse fasi di attuazione dell'opera dipendenti dal progressivo rendersi disponibile dei mezzi finanziari.

La realizzazione dell'opera è stata articolata in due fasi principali anch'esse, a loro volta, scomposte in "subfasi". Con un successivo finanziamento POP del '95-'96, è stato predisposto un progetto della 1ª fase subfase B che prevedeva l'ampliamento della pista fino a 1.450 m, la costruzione dell'aerostazione e del 1° settore del piazzale aeromobili dell'aviazione commerciale, la realizzazione del canale Catozza lungo il torrente Catozza e della recinzione.

Nella 2ª fase è stato previsto l'ampliamento della pista pavimentata da 1600 m a 1850 m, la costruzione del fabbricato di pronto soccorso, l'adeguamento della recinzione.

Ulteriori quattro varianti del progetto sono state sviluppate nel tempo: una prima riguarda le attrezzature di base dell'aerostazione ed opere accessorie (arredo) e l'adeguamento alle norme di security, una seconda è relativa ai sistemi AVL per la navigazione notturna e alla segnaletica orizzontale e verticale su pista e sui raccordi, la terza riguarda il sistema di controllo bagagli e passeggeri ed, infine, la quarta è relativa alla fornitura del VOR NDB per garantire la radioassistenza alla navigazione aerea tramite l'installazione di antenne speciali.

3. IL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO

3.1 *Lo stato della pianificazione e programmazione nella quale è inquadrabile il Master Plan*

Nel capitolo si traccia il percorso con cui viene sviluppato il quadro di riferimento programmatico a partire dai documenti che sostanziano le peculiarità del caso.

Le fasi di lavoro sono scandite dalla tipologia dei documenti esaminati, che sono anzitutto piani e programmi relativi al settore dei trasporti, quindi piani e programmi di governo del territorio e infine piani e programmi settoriali (non afferenti il settore trasporti).

Tali piani sono anzitutto richiamati in relazione alla loro cogenza che deriva dalle norme vigenti. Successivamente, gli stessi sono esaminati sulla base dei loro contenuti e in particolar modo, sulla base di quanto pertinente l'aera aeroportuale.

Sono poi esaminati i vincoli e la disciplina di tutela e, infine, sono valutati i rapporti tra opera e strumenti del quadro programmatico, in termini di coerenza e conformità, chiarendo gli elementi di attualità dell'opera.

LIVELLO	STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE	STATO DI APPROVAZIONE	
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 Marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 Marzo 2001	Normativa di settore trasporti
	Piano Nazionale della Logistica 2011/2020	Approvato Maggio 2012 l'Assemblea generale della Consulta per l'autotrasporto e la logistica	
	Piano Nazionale degli Aeroporti	Approvato preliminarmente il 30 settembre 2014 dal Consiglio dei Ministri.	
Regione Campania	Piano dei Trasporti Regionale e della mobilità	Legge Regione Campania 28 marzo 2002, n.3	
	Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020	Approvato con Deliberazione Giunta Regionale n. 282 del 18/07/2014. Documento di sintesi 17/07/2014 - BUR n. 51 del 21/07/2014.	
	Protocollo d'Intesa tra la Regione Campania, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ed il Consorzio Aeroporto di Salerno-Pontecagnano s.c.r.l	Approvato con Deliberazione Giunta Regionale n. 112 del 24/04/2014	
Provincia di Salerno	Piano Provinciale dei Trasporti	Approvato con DCP n.35 del 20 Marzo 2002	

LIVELLO	STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE	STATO DI APPROVAZIONE	Normativa di governo del territorio
Regione Campania	Piano Territoriale Regionale	Approvato con Legge Regionale n. 13 del 13 ottobre 2008	
Provincia Salerno	Piano Territoriale di Coordinamento	Approvato con D.C.P n. 15 del 30/03/2012	
Comuni	Piano Regolatore Generale	<p><u>Pontecagnano Faiano:</u> Approvato con DPGR n. 18 del 07/01/1988. Nel 2013 sono iniziate le procedure per la predisposizione del nuovo PUC</p> <p><u>Bellizzi:</u> Approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n.72 del 25/03/2008</p> <p><u>Montecorvino Pugliano:</u> Approvato con decreto della Provincia di Salerno n. 220 del 15/12/10</p>	

Tabella 3-1 Sintesi del quadro pianificatorio

4. LA PIANIFICAZIONE DEL SETTORE DEI TRASPORTI ED ORDINARIA

4.1 *La pianificazione e programmazione del settore dei trasporti*

4.1.1 Livello nazionale

4.1.1.1 Piano generale dei trasporti e della Logistica (PGTL)

Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 Marzo 2001 e adottato con D.P.R. il 14 Marzo 2001.

Il PGTL individua un articolato programma di azione:

- Sostenibilità ambientale e sicurezza;
- Innovazione tecnologica per i veicoli;
- Piano nazionale per la sicurezza stradale;
- Liberalizzazione e privatizzazione e nuova regolazione dei trasporti;
- Sviluppo della logistica.

Nell'ambito del PGT si propongono soprattutto azioni mirate ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, in termini di qualità, di affidabilità, di sicurezza, di riduzione del costo.

Nel trasporto aereo, come in quello marittimo, il PGT evidenzia come permangono ampi margini di sviluppo dei traffici, sia per i passeggeri che per le merci, ma individua quali ostacoli al loro sviluppo, vincoli di tipo organizzativo gestionali, qualità e capacità delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali e portuali.

Al fine di analizzare le principali caratteristiche e criticità del sistema infrastrutturale di trasporto di interesse nazionale, è stato definito il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) come l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale.

Obiettivo prioritario dello SNIT è quello della integrazione ed integrazione fra le diverse modalità di trasporto.

Il PGT evidenzia come, in particolare nel comparto del trasporto aereo, permangano ampi margini di sviluppo dei traffici, sia per le merci che per i passeggeri, a fronte però di vincoli organizzativo – gestionali e della attuale carenza qualitativa delle infrastrutture aeroportuali.

Il trasporto aereo passeggeri infatti presenta ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle relazioni nazionali che internazionali.

4.1.1.2 Linee guida del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020

Per quanto concerne il livello nazionale, come noto, ai sensi della Legge 245/84, «al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, il Governo della Repubblica, nel termine di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, approva il piano generale dei trasporti».

Il documento attualmente vigente è rappresentato dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), approvato dal Consiglio dei Ministri in data 2 Marzo 2001 ed adottato con DPR del 14 Marzo 2001. Le linee guida del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020 sono state approvate nel dicembre 2010 dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica; successivamente nel maggio 2012, l'Assemblea generale della Consulta per l'autotrasporto e la logistica ha approvato il documento propositivo sulle prime misure di attuazione del Piano Nazionale per la logistica 2011/2020, contenente quattro proposte operative:

Proposta 1: Lo sportello unico doganale;

Proposta 2: La distribuzione urbana delle merci, come fattore di sviluppo;

Proposta 3: Dal franco fabbrica a franco destino;

Proposta 4: La riduzione dei ritorni a vuoto e dei tempi di attesa al carico/scarico.

Nel corso della fase di attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica, sono stati completati una serie di studi di approfondimento ed analisi strutturali degli aspetti più importanti del Piano, che hanno consentito di elaborare la bozza finale del Piano Nazionale della Logistica 2012/2020, presentata il 26 luglio 2012, il cui iter non è stato ancora perfezionato, in quanto attualmente all'esame della Commissione Trasporti e Lavori pubblici del Senato.

Di seguito, i documenti di studio elaborati:

- Piattaforme territoriali: aspetti demo-socio-economici e infrastrutturali
- Trasporto combinato ferroviario ed aereo
- Trasporto combinato marittimo
- Processi di filiera e morfologia dei flussi internazionali
- Studi preparatori alla revisione del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020

4.1.1.3 Piano Nazionale degli Aeroporti

Il Consiglio dei Ministri del 30 Settembre 2014 ha approvato preliminarmente il Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti che suddivide il territorio italiano in 10 bacini di traffico, all'interno dei quali individua 11 aeroporti strategici e 26 aeroporti di interesse nazionale, fra i quali rientra l'Aeroporto di Salerno. Tale previsione è stata confermata dalla deliberazione del Consiglio dei Ministri della Repubblica Italiana del 27 agosto 2015 con la quale è stato approvato lo schema di D.P.R. di emanazione del Piano Nazionale degli Aeroporti, che vede appunto l'Aeroporto di Salerno tra gli scali di interesse nazionale.

Il Piano va ad inserirsi nel seguente quadro normativo:

- Art. 117 della Costituzione, prevede che gli aeroporti rientrino tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni;
- Art. 698 del Codice della navigazione, impone l'individuazione degli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale l'individuazione degli aeroporti nazionali e strategici;
- Art. 5, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85 prevede che sono trasferiti a Regioni e Enti locali "gli aeroporti di interesse regionale o locale;
- Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in due livelli:
 1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050;
 2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030

Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

Le direttrici su cui si fonda lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario sono così individuate:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;

- promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
- focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

Per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale si è assunta quale base di riferimento per l'individuazione di bacini di traffico omogeneo, la ripartizione territoriale dell'Italia nelle seguenti aree sovraregionali in base allo schema NUTS-livello 1: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole.

In ciascuna delle predette aree sovraregionali sono stati individuati dei bacini di traffico omogeneo, per complessivi n. 10 bacini di traffico: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo- Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia-orientale, 9) Sicilia-occidentale, 10) Sardegna.

Per ciascuno di tali bacini è stato identificato un solo aeroporto strategico (con un'unica eccezione per il bacino del Centro Nord), nonché l'insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale insistenti nel medesimo bacino, in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della navigazione (ruolo strategico, ubicazione territoriale, *dimensioni e tipologia di traffico, previsioni progetti europei TEN*).

Per l'identificazione degli aeroporti strategici di ciascun bacino sono stati presi in considerazione, innanzitutto, gli aeroporti inseriti nella core network europea, tra i quali, in primis, i gate intercontinentali (Milano Malpensa, Venezia, Roma Fiumicino). Pertanto, laddove, come nel bacino Nord-Ovest, sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella *core network*, si è individuato quale aeroporto strategico del bacino riveste il ruolo di gate intercontinentale, ossia Milano Malpensa.

Solo nel caso in cui, nel bacino individuato, non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto strategico quello inserito nella *comprehensive network* con maggiori dati di traffico (rispettivamente: Bari, per il bacino Mediterraneo-Adriatico, Lametia per il bacino calabrese e Catania per il bacino della Sicilia orientale).

Unica eccezione alla regola di un solo aeroporto strategico per ciascun bacino, è quella relativa al bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti strategici individuati sono due (Bologna e Pisa/Firenze) in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali e a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che tra gli stessi si realizzi la piena integrazione societaria e industriale.

Tutti gli altri aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino due condizioni (non richieste, invece, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale):

- a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare (es. aeroporto focalizzato sul traffico leisure, aeroporto prevalentemente destinato al traffico merci, city airport, ecc.). Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi;
- b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole.

La verifica periodica del raggiungimento e del mantenimento delle predette condizioni sarà effettuata dalle competenti strutture ministeriali in collaborazione con l'ENAC.

In applicazione dei predetti criteri vengono, dunque, individuati 11 aeroporti strategici (10+ Pisa/Firenze a condizione che realizzino la gestione unica) e ulteriori 26 aeroporti di interesse nazionale, qualora si verifichino le condizioni sopra indicate.

BACINI DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	RESTANTI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE
Nord - Ovest	Milano Malpensa	Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord – Est	Venezia	Verona, Treviso, Trieste
Centro - Nord	Bologna, Pisa/Firenze*	Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino	Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli	Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari	Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia	Reggio Calabria, Crotone
Sicilia orientale	Catania	Comiso
Sicilia occidentale	Palermo	Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari	Olbia, Alghero
* = a condizione che si realizzi la gestione unica		

Tabella 4-1 – Aeroporti strategici e di interesse Nazionale con relativo bacino di traffico

4.1.2 Livello regionale, provinciale e comunale

4.1.2.1 Piano Regionale dei Trasporti

Con la legge regionale n. 3 del 28-03-2002 "Riforma del Trasporto pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania", con la quale veniva abrogata la precedente legge del 1993, il sistema di pianificazione e programmazione della mobilità pubblica viene integrato e ammodernato, confermando ed ampliando gli obiettivi e le finalità del sistema esistente. L'oggetto stesso della legge si dilata e precisa, intendendo in maniera congiunta

sistema pubblico dei trasporti e sistema della mobilità, favorendo lo sviluppo di un sistema integrato con investimenti mirati al potenziamento delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto, e al miglioramento della gestione e della qualità della mobilità.

Si introduce, garantendo una strumentazione operativa, un modello di pianificazione, da revisionare ogni cinque anni, che prevede il Piano Regionale dei Trasporti, il Piano provinciale dei Trasporti e il Piano Urbano della Mobilità, nonché specifici piani di settore e studi di fattibilità, mentre per la mobilità stradale individuale si prevedono due strumenti, il piano generale del traffico della viabilità extraurbana, di competenza provinciale e il piano urbano del traffico a livello comunale, come disciplinato dal Nuovo Codice della Strada.

Lo stato attuativo del suddetto quadro pianificatorio, evidenzia che, a livello regionale in assenza di un nuovo strumento, la pianificazione degli investimenti infrastrutturali è stata demandata alla programmazione dei fondi strutturali comunitari (FERS e FSE) e, più in generale, al Quadro Strategico Nazione (PON Reti e Mobilità 2007-2013) ed ai relativi Programmi Operativi Regionali (POR 2000-2006 e POR FESR 2007-2013).

4.1.2.2 Deliberazione Giunta Regionale n. 112 del 24/04/2014

Approvazione schema Protocollo d'Intesa tra la Regione Campania, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ed il Consorzio Aeroporto di Salerno-Pontecagnano s.c.r.l. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con tale protocollo, si impegna ad approvare la Intesa Generale Quadro approvata dalla Giunta Regionale della Campania con delibera n. 377 del 13 settembre 2013. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Campania si impegnano ad individuare le risorse necessarie per l'adeguamento strutturale dell'aeroporto e per l'allungamento della pista, a valere su fondi comunitari, che saranno utilizzati solo e soltanto se il processo di privatizzazione avrà buon esito individuando un socio di maggioranza il cui piano risponda alle linee guida del Piano Nazionale degli Aeroporti approvato dal Consiglio dei Ministri e compatibilmente con gli orientamenti europei in materia di aiuti di stato agli aeroporti.

4.1.2.3 Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020

La Regione Campania ha avviato il processo di programmazione 2014-2020 istituendo, con Delibera 142/2013, il Gruppo di Programmazione, con il compito di provvedere alla redazione dei documenti di programmazione sulla base degli indirizzi europei, nazionali e regionali in materia.

La Giunta regionale ha approvato, con DGR. n. 527/2013, il Documento Strategico Regionale (DSR), redatto dal Gruppo di Programmazione, nel quale sono stati delineati gli indirizzi per la politica di sviluppo regionale 2014-2020.

Con verbale del 4 aprile 2014 il Gruppo di Programmazione ha affidato alle Autorità di Gestione del POR FESR 2007-2013 e del POR FSE 2007-2013 l'elaborazione dei rispettivi Programmi operativi e alla Programmazione Unitaria il coordinamento dei Tavoli di approfondimento su alcune tematiche specifiche e degli incontri con il Governo in merito alla distribuzione delle azioni e delle risorse sui Programmi Operativi Nazionali.

In data 22 aprile 2014 il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica ha inviato l'Accordo di Partenariato alla Commissione Europea, approvato in sede di Conferenza

Unificata delle Regioni e delle Province Autonome del 16 aprile 2014 dove si è convenuto di considerare come provvisori gli importi destinati alle Regioni meno sviluppate e si è stabilito per la Regione Campania una percentuale di finanziamento dei PON al 36,5%.

Nella seduta del 15 luglio 2014, il Tavolo del partenariato economico-sociale ha approvato il documento di programmazione FESR 2014-2020. Il Tavolo ha condiviso la proposta avanzata dalla Regione Campania di un Programma Operativo con cofinanziamento nazionale pari al 50% (come da Accordo di Partenariato del 22 aprile 2014) e quanto stabilito con l'intesa condizionata raggiunta il 16 aprile 2014 in Conferenza Unificata delle Regioni e delle Province Autonome sulla percentuale di risorse da destinare al finanziamento dei PON pari al 36,5%.

In considerazione dello stato di avanzamento del Por Campania Fesr 2007/2013, dei Grandi Progetti e delle Iniziative di Accelerazione della spesa, la Giunta Regionale, con Deliberazione Giunta Regionale n. 282 del 18/07/2014, ha approvato ed adottato il Documento di sintesi del POR Campania FESR 2014 – 2020.

Il Programma operativo del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale POR FESR 2014-2020 della Regione Campania individua tre strategie regionali: Campania Innovativa, Campania Verde e Campania Solidale.

La linea Campania Verde è finalizzata al sostanziale cambiamento dei sistemi energetico, agricolo, dei trasporti e delle attività marittime, oltre che ad un diverso assetto paesaggistico sia in termini di rivalutazione sia in termini di cura.

All'interno della strategia Campania Verde, il POR individua i seguenti Assi prioritari in cui allocare le risorse previste:

- Asse IV Energia sostenibile
- Asse V Prevenzione dei rischi naturali ed antropici
- Asse VI Tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale
- Asse VII Trasporti.

L'obiettivo tematico dell'Asse VII Trasporti, di interesse per il presente studio, è quello di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete.

In particolare, gli obiettivi sono i seguenti:

- garantire l'accessibilità di persone e merci all'intero territorio regionale;
- ridurre la congestione delle aree urbane;
- migliorare l'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali con quelli nazionali, interregionali e infraregionali;
- migliorare il sistema portuale ed interportuale campano;
- realizzare sistemi alternativi di trasporto per aree sensibili.

L'Asse VII intende declinare, a livello territoriale, le Priorità di investimento e gli Obiettivi Specifici previsti dall'Accordo di Partenariato con le seguenti azioni:

BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA		n. 51 del 21 Luglio 2014		PARTE I Atti della Regione	
PRIORITÀ D'INVESTIMENTO	OBIETTIVO SPECIFICO	TIPOLOGIA DI AZIONI			
b) migliorando la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali;	7.4 Rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne	Connessioni delle aree interne per favorire la coesione e la continuità territoriale privilegiando il completamento di interventi già avviati e mediante interventi selettivi sull'infrastruttura viaria volti a rimuovere strozzature e barriere, laddove non risulti sostenibile realizzare nuovi collegamenti ferroviari o riqualificare linee già esistenti.			
c) sviluppando e migliorando sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile;	7.2 Aumento della competitività del sistema portuale e interportuale	Infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali.			
	7.3 Potenziamento ferroviario regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale	Collegamenti plurimodali di porti, aeroporti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") e favorendo una logica di unitarietà del sistema. Realizzazione di piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone.			
	7.5 Ottimizzazione del traffico aereo	Azioni di sostenibilità per il sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR).			

Figura 4-1 - Ot 7 Priorità di investimento e Obiettivi Specifici
(Documenti di sintesi del POR Campania FESR 2014-2020 e POR Campania FSE 2014-2020)

4.2 La pianificazione ordinaria

4.2.1 Piano Territoriale Regionale

Al fine di garantire la coerenza degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale, in attuazione della legge regionale n. 16/2004, la Regione ha approvato, con legge regionale n. 13/2008 "Norme sul governo del territorio", il Piano Territoriale Regionale (PTR), in armonia con gli obiettivi fissati dalla programmazione statale e in coerenza con i contenuti della programmazione socio-economica regionale.

Il documento di piano è articolato in cinque quadri territoriali di riferimento:

- a) primo quadro: rete ecologica, rete del rischio ambientale e rete delle interconnessioni;
- b) secondo quadro: ambienti insediativi;
- c) terzo quadro: sistemi territoriali di sviluppo;
- d) quarto quadro: campi territoriali complessi;

e) quinto quadro: intese e cooperazione istituzionale, copianificazione.

Il documento di piano definisce e specifica, in conformità alla legge regionale n. 16/2004, articolo 13, i criteri, gli indirizzi e i contenuti strategici della pianificazione territoriale regionale e costituisce il quadro territoriale di riferimento per la pianificazione territoriale provinciale e la pianificazione urbanistica comunale nonché dei piani di settore di cui alla legge regionale n. 16/2004, articolo 14.

Tutte le strategie sono finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale.

Il P.T.R., nella definizione del Primo Quadro di riferimento definisce gli obiettivi della rete e delle interconnessioni e le strategie di pianificazione regionale dei trasporti (ferroviario, stradale, aeroportuale, portuale, etc).

Le strategie di intervento più specificamente attinenti all'offerta infrastrutturale di trasporto sono:

- rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale ed internazionale per favorire i flussi di merci, di risorse finanziarie e di capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e l'articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità dei servizi erogabili (collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale, collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, collegamento degli interporti alla rete viaria e ferroviaria nazionale);
- perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza;
- perseguire il riequilibrio modale:
 - *sul versante del trasporto urbano e metropolitano realizzando infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria;*
 - *sul versante del trasporto interurbano regionale su ferro e su strada definendo gli itinerari e i nodi di interscambio;*
 - sul versante del trasporto marittimo avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per incrementare i servizi di collegamento marittimo (vie del mare, servizio regionale del Metro del mare, cabotaggio costiero) e per favorire il diporto nautico;
- realizzare e migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti, generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche.

In sintesi, tutte le strategie sono finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio- economico regionale.

Un' ulteriore strategia che il Piano persegue sul versante infrastrutturale è l'ottimizzazione nell'utilizzo delle infrastrutture esistenti, attraverso il recupero anche di quelle che allo stato attuale sono sottoutilizzate (realizzazione di completamenti, raddoppi, creazione di bretelle di collegamento, costruzione di nodi di interscambio e quant'altro dovesse occorrere per il completamento e la messa in esercizio).

Più in particolare il P.T.R. nell'ambito della Pianificazione Regionale del settore aeroportuale, mira alla realizzazione un sistema aeroportuale regionale articolato su un insieme di aeroporti che, seppur differenziandosi per localizzazione, caratteristiche tecniche, impianti e funzioni, dovrà essere in grado non solo di soddisfare la domanda ma, anche quella che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo.

In questo quadro il P.T.R. definisce gli interventi da considerare come invariati per l'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano, che vengono di seguito descritti:

- L'adeguamento delle infrastrutture di volo esistenti per l'effettuazione di attività commerciali;
- L'adeguamento delle aree terminali per le esigenze del traffico commerciale di passeggeri e merci;
- La realizzazione di interventi stradali e ferroviari volti ad un miglior collegamento tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante, ed in particolare un collegamento stradale con la vicina autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria ed una stazione ferroviaria sulla linea di metropoli suburbana in corso di attivazione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.

4.2.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno (PTCP)

Il Consiglio Provinciale ha approvato con Del. n. 15 del 30 marzo 2012 il primo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in Regione Campania.

Il PTCP di Salerno, coerentemente con le disposizioni della Legge Regionale n. 16/2004, articola i propri contenuti progettuali in disposizioni di carattere strutturale e programmatico.

La componente strutturale è relativa alle scelte di lungo termine che non richiedono verifiche o revisioni, se non al radicale mutare di condizioni politico – culturali

fondamentali. La componente operativa o programmatica è riferita a tempi brevi, necessita di verifiche e rielaborazioni frequenti e si presta elettivamente a pratiche di tipo concertativo – negoziale.

Obiettivo primario è lo sviluppo sostenibile, la riqualifica dei tessuti insediativi esistenti, la tutela e sviluppo del paesaggio agricolo e relative attività produttive, oltre allo sviluppo del paesaggio terra- mare ed è basato sul concetto di conservazione delle risorse ambientali del territorio in un'ottica di razionalizzazione ed integrazione delle strutture urbanistiche.

Tra gli obiettivi specifici si segnalano quelli più inerenti al tema in oggetto:

- il potenziamento dei servizi;
- il potenziamento dell'offerta turistica attraverso azioni integrate fondate sulla tutela e la valorizzazione del territorio nelle sue diverse componenti (ambientali, culturali, antropiche);
- la razionalizzazione dei collegamenti e della rete infrastrutturale della provincia definendo i criteri per la localizzazione ed il dimensionamento delle stesse, in coerenza con le analoghe previsioni di carattere nazionale e regionale;
- la razionalizzazione e riqualifica del sistema industriale e degli insediamenti produttivi della Provincia di Salerno, nell'ottica della tutela e valorizzazione del territorio, dell'ambiente, della salute e della sicurezza;
- la tutela del territorio come risorsa essenziale della vita urbana.

In particolare il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale prevede un sistema complesso di interventi costituito da nuove opere e potenziamento di infrastrutture esistenti, e tra questi interventi si distinguono:

- la realizzazione di un asse viario alternativo alla SS18, il completamento della Piana di Sele, la realizzazione di un asse stradale che dall'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, attraverso il Cilento interno, conduce a Vallo della Lucania, consentendo di raggiungere la Costiera Cilentana;
- l'estensione a tutto il territorio della larga banda, la cui attivazione, in sinergia con i programmi del Governo nazionale, consente di valorizzare ampie zone penalizzate ed isolate a causa dell'orografia;
- la integrazione modale tra Aeroporto di Salerno-Pontecagnano, Interporto di Battipaglia e Porto commerciale, per consentire all'area salernitana di proporsi quale porta e raccordo dei traffici passeggeri e merci tra il Tirreno e l'Adriatico e lungo la direttrice nord-sud d'Italia.

Il PTCP ha individuato le Unità di Paesaggio della Provincia di Salerno quali componenti degli Ambiti Territoriali Identitari (art.12 NTA del PTCP di Salerno).

Le Unità di Paesaggio, individuate in coerenza con la "Carta dei Paesaggi della Campania" contenuta nel Piano Territoriale Regionale, corrispondono a contesti territoriali la cui

delimitazione ha carattere prevalentemente indicativo, in quanto in essi si riconoscono componenti ed aree che svolgono un ruolo di relazione tra più ambiti, concorrendo a definirne la struttura paesaggistica e/o presentando elementi di transizione tra i caratteri identitari dei diversi ambiti.

ART. 12 delle NTA – La divisione del territorio in Ambiti Identitari e Unità di Paesaggio

"Il PTCP in relazione ai sistemi di città con tradizioni e storie proprie contraddistinti da una chiara identità culturale, sociale ed economica e da definite caratteristiche geografiche, urbane, ambientali e paesaggistiche, nonché considerando la potenziale complementarità dei territori ed in funzione della loro contiguità, delimita sette Ambiti Territoriali Identitari, individuati quali livelli per la copianificazione dinamica, nonché quale contesti territoriali di riferimento per la definizione e l'attuazione della programmazione.

Detti Ambiti, al fine di promuovere strategie di sviluppo omogenee, sono stati determinati mediante l'accorpamento dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) tracciati dal PTR sulla base della geografia dei processi di autoriconoscimento delle identità locali e di autorganizzazione nello sviluppo".

Gli Ambiti Identitari intercettano porzioni territoriali minori definite Unità di Paesaggio, contesti di riferimento per la definizione e l'attuazione delle politiche paesaggistiche dettate dal PTCP.

Le Unità di Paesaggio sono state individuate sulla base dei caratteri naturalistici, storico-culturali, insediativi, percettivi, socio-economici, delle reciproche relazioni e delle tendenze evolutive emergenti, e differenziate in rapporto sia ai livelli di integrità e rilevanza dei valori paesaggistici presenti, sia in riferimento alla prevalenza delle componenti strutturali"

L'area di intervento ricade nell' Ambito Identitario: L'AREA METROPOLITANA DI SALERNO, VALLE DELL'IRNO, PICENTINI.

All'interno di detto Ambito Identitario, l'area aeroportuale rientra a far parte dell'Unità di Paesaggio n. 14a denominata Piana del Sele (sigla Mau).

Tale tipologia di Unità di paesaggio è connotata localmente da valori paesaggistici, con caratterizzazione prevalentemente agricola in cui la componente insediativa diffusamente presente ha introdotto significative ed estese modificazioni.

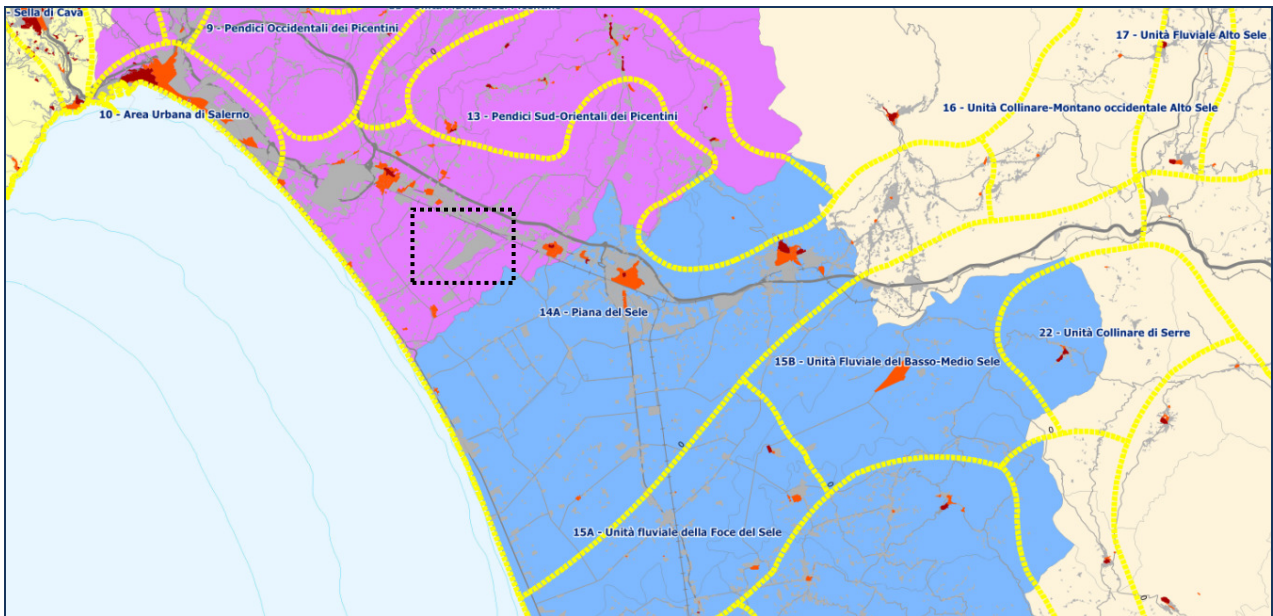


Figura 4-2 PTCP - Gli Ambiti Identitari e le Unità di Paesaggio tav. 2.5.2

La tabella di seguito riportata indica i principali obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica dell'Unità di Paesaggio Piana del Sele, in relazione alle diverse componenti in essa compresenti: agricole, storico – culturali, insediative.

<i>Tipologia di Unità</i>	<i>Componente</i>	<i>Indirizzi</i>
Unità di Paesaggio N. 14a PIANA DEL SELE (SIGLA Mau)	Componenti di interesse agricolo	<ul style="list-style-type: none"> • azioni di valorizzazione, orientate alla tutela dei valori del paesaggio agrario ed all'incremento della qualità delle aree agricole compromesse • azioni di riqualificazione delle zone e degli elementi compromessi o degradati al fine di reintegrare i valori preesistenti, nonché di realizzare nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati
	Componenti di interesse storico	<ul style="list-style-type: none"> • azioni di conservazione, recupero e valorizzazione sostenibile del patrimonio archeologico e storico orientate al mantenimento ed alla tutela delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie • azioni di conservazione, recupero e valorizzazione sostenibile orientate al mantenimento ed alla tutela delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie, in particolare attinenti all'articolazione complessiva della struttura della rete insediativa storica, alla valorizzazione sostenibile dei caratteri identitari e di centralità dei centri e dei nuclei storici, al mantenimento delle relazioni paesaggistiche con il contesto, alla qualificazione delle relazioni tra le formazioni insediative recenti, la rete insediativa storica ed il contesto paesaggistico-ambientale
	Componenti insediative	<ul style="list-style-type: none"> • azioni di riqualificazione e integrazione urbanistica compatibile del sistema insediativo orientate all'incremento della qualità del paesaggio urbano e sulla base del principio di minor consumo di territorio • azioni di ripristino o realizzazione di nuovi valori paesaggistici orientate alla realizzazione di coerenti relazioni tra la componente agricola e quella insediativa

Tabella 4-2 Sintesi degli indirizzi generali per componenti e tipologie di Unità (Art. 12 NTA PTCP)

A partire dagli indirizzi strategici per le politiche locali per l'Ambito Identitario di riferimento, ovvero le strategie, le policy, le azioni proposte dal Ptcp, viene di seguito riportata una rappresentazione tabellare con cui viene messa a punto dal Piano stesso una verifica di coerenza, in un'ottica di programmazione integrata, tra le scelte della pianificazione e gli strumenti della programmazione dei fondi strutturali per il periodo 2007-2013.

Il quadro sinottico allegato è quindi articolato per l'Ambito Identitario, in una serie di colonne affiancate:

- la prima riporta il macro-obiettivo di sistema;
- la seconda gli obiettivi generali;
- la terza gli obiettivi specifici;

- la quarta le strategie per le politiche locali;
- la quinta le principali opportunità offerte dai fondi strutturali per la programmazione 2007-2013.

Il quadro così strutturato ha consentito di effettuare una prima verifica di coerenza tra quanto proposto con il PTCP e la stagione di programmazione 2007-2013.

Lo scopo di tale scheda è infatti quello di prefigurare - in relazione ad ogni azione proposta dal piano - quale sia il livello di coerenza con gli strumenti di programmazione attivi e/o attivabili sul territorio.

Nell'ambito Identitario in questione (AREA METROPOLITANA DI SALERNO) vengono quindi di seguito riportate le voci precedentemente descritte suddivise per componenti (sistema insediativo, sistema ambientale, sistema infrastrutturale e per la mobilità), ed evidenziate quelle di diretto interesse per gli interventi previsti dal progetto in esame.

SISTEMA INSEDIATIVO				
Macro-obiettivo	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Strategie per le politiche locali: azioni di Piano e proposte progettuali	Opportunità offerte dai fondi strutturali (programmazione 2007-2013) ¹³
<p>Perseguire uno sviluppo policentrico ed equilibrato del sistema insediativo, per migliorare la qualità della vita delle popolazioni insediate, puntando alla riqualificazione dei centri urbani, all'adeguamento e razionalizzazione della dotazione dei servizi di livello locale e sovralocale ed al coordinamento delle politiche di sviluppo del territorio.</p>	<p>Perseguire assetti policentrici integrati promuovendo la razionalizzazione, l'innovazione e lo sviluppo equilibrato delle diverse funzioni insediative</p>	<p>Promuovere l'innovazione e lo sviluppo integrato dei servizi</p>	<p>Il Ptcp propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - potenziamento del sistema urbano quale centro di promozione, produzione ed offerta, sia di scala locale che di scala regionale, nei campi dei servizi (istruzione, sanità, welfare, etc.), del commercio, del turismo e della ricettività, della finanza, della cultura, dello sport e del tempo libero. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ob. Operativo 5.1 - E-government ed e-inclusion - Ob. Operativo 5.3 - Sanità - Ob. Operativo 5.2 - Sviluppo della società dell'informazione nel tessuto produttivo - Ob. Operativo 6.1 - Città medie <p>POIN Attrattori Culturali, Naturali e Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asse 1 - Obiettivo operativo a.3 - Interventi per il miglioramento e l'adeguamento dimensionale e qualitativo delle infrastrutture e dei servizi (facilities) per la fruizione degli attrattori culturali, naturali e paesaggistici dei poli turistici - Asse 2 - Obiettivo operativo a.1 - Interventi a sostegno dell'innovazione, della specializzazione, del miglioramento, dell'adeguamento e dello sviluppo eco-compatibile del sistema dei servizi di ricettività e di accoglienza dei Poli turistici
		<p>Sviluppare funzioni economiche e di servizio di rango comprensoriale</p>	<p>Il Ptcp propone l'organizzazione di poli di servizi di rango superiore:</p> <ul style="list-style-type: none"> - organizzazione di un "polo attrezzato della Litoranea Orientale di Salerno", quale vasta area che ricomprende, nell'ambito di un programma unitario di riqualificazione urbanistica ed ambientale, attrezzature pubbliche e private, esistenti e da programmare, a cui è attribuibile un interesse territoriale: dagli esistenti impianti per manifestazioni a grande concorso di pubblico (stadio comunale Arechi, palazzetto dello sport, multisala), alle programmate attrezzature per la diportistica; dagli Uffici pubblici di interesse provinciale (Agenzia delle Entrate, Motorizzazione Civile, Polo annonario, Mercato dei prodotti ittici) alle medie e grandi strutture di vendita; dalle strutture alberghiere esistenti e programmate - per turismo d'affari e commerciale - agli insediamenti residenziali, turistici produttivi e per servizi ai cittadini ed alle imprese; - promozione del polo universitario ospedaliero di Salerno, in connessione con la struttura ospedaliera-universitaria di Mercato San Severino; - realizzazione della nuova sede degli uffici della Provincia in località Lamia di Salerno; - realizzazione dell'impianto di termovalorizzazione dei rifiuti a servizio della provincia di Salerno; - organizzazione di un "polo attrezzato in prossimità del litorale di Pontecagnano" per accogliere una grande struttura fieristica di rilievo provinciale e servizi avanzati di direzionalità, alberghi di affari, servizi alle imprese, alta formazione specializzata, che si integri, dal punto di vista territoriale e funzionale, al nodo aeroportuale, che si propone di potenziare, e al programmato nodo intermodale complesso di scala nazionale da localizzare a sud di Salerno, lungo il litorale tra Pontecagnano Faiano ed Eboli, nonché agli insediamenti costieri di Pontecagnano mediante attuazione di programmi complessi di riqualificazione urbanistica, paesaggistica ed ambientale di detti insediamenti con una riconversione a funzioni turistiche, ricreative e per il tempo libero. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ob. Operativo 6.1 - Città medie <p>POIN Attrattori Culturali, Naturali e Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asse 1 Obiettivo operativo a.3 - Interventi per il miglioramento e l'adeguamento dimensionale e qualitativo delle infrastrutture e dei servizi (facilities) per la fruizione degli attrattori culturali, naturali e paesaggistici dei poli turistici - Asse 1 Obiettivo operativo a.4 - Interventi per il miglioramento delle condizioni di contesto e di sistema che concorrono a determinare la migliore attrattività/fruibilità turistica dei Poli turistici - Asse 2 obiettivo operativo a.1 Interventi a sostegno dell'innovazione, della specializzazione, del miglioramento, dell'adeguamento e dello sviluppo eco-compatibile del sistema dei servizi di ricettività e di accoglienza dei Poli turistici
		<p>Sviluppare relazioni di integrazione-complementarità fra le "centralità" d'ambito</p>	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati a programmare la riorganizzazione del sistema urbano attuando la ricomposizione ed il potenziamento del sistema degli spazi pubblici, dei servizi collettivi e delle attrezzature.</p>	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ob. Operativo 6.1 - Città medie
		<p>Valutare i carichi insediativi ammissibili sul territorio</p>	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp.</p>	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ob. operativo 4.4 - Sviluppo del sistema della logistica - Ob. Operativo 4.5 - Strade e ferrovie nelle aree interne e periferiche - Ob. Operativo 4.6 - Sistema della metropolitana regionale
<p>Valorizzare i territori marginali</p>	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - programmare la riorganizzazione del sistema urbano attuando la ricomposizione ed il potenziamento del sistema degli spazi pubblici, dei servizi collettivi e delle attrezzature mediante: <ul style="list-style-type: none"> • interventi di recupero, riqualificazione e completamento del tessuto urbano esistente, con la realizzazione di programmi integrati di riqualificazione urbanistica, rivolti al recupero e alla rivitalizzazione degli insediamenti storici urbani ed extraurbani nonché alla riqualificazione ed alla densificazione degli insediamenti recenti; • riordino dell'assetto insediativo degli ambiti caratterizzati dalla commistione casuale tra aree residenziali ed aree e funzioni produttive o, comunque, non direttamente connesse alla residenza; - alla riqualificazione urbanistica e paesaggistica degli insediamenti della fascia costiera ed in particolare delle aree caratterizzate da bassa qualità architettonica e dall'assenza di una struttura insediativa, nonché dalla presenza di insediamenti abusivi o da interventi sulle aree demaniali rispetto ai quali definire le condizioni di recupero architettonico ed urbanistico, anche mediante il completamento urbanistico e la riconversione a funzioni residenziali, turistiche e/o produttive, ed all'allocatione di attrezzature e servizi pubblici o di uso pubblico. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ob. Operativo 1.6 - Prevenzione dei rischi naturali ed antropici - Ob. Operativo 6.1 - Città medie 		

Figura 4-3 Ptcp All.6, Sistema Insediativo

<p>Migliorare la qualità dei sistemi insediativi</p>	<p>Riqualificazione e "messa a norma" della città</p>	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp finalizzati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a programmare la riorganizzazione del sistema urbano attuando la ricomposizione ed il potenziamento del sistema degli spazi pubblici, dei servizi collettivi e delle attrezzature mediante: <ul style="list-style-type: none"> • interventi di recupero, riqualificazione e completamento del tessuto urbano esistente, con la realizzazione di programmi integrati di riqualificazione urbanistica, rivolti al recupero e alla rivitalizzazione degli insediamenti storici urbani ed extraurbani nonché alla riqualificazione ed alla densificazione degli insediamenti recenti; • riordino dell'assetto insediativo degli ambiti caratterizzati dalla commistione casuale tra aree residenziali ed aree e funzioni produttive o, comunque, non direttamente connesse alla residenza; • la delocalizzazione delle funzioni produttive quali attività industriali e artigianali inconciliabili con il tessuto residenziale, ma anche media e grande distribuzione di vendita, in specifiche aree attrezzate, di dimensione locale e/o comprensoriale, ubicate in posizioni strategiche rispetto alle principali reti per la mobilità; • riconvertire le aree e i contenitori dimessi, privilegiando e prescrivendo la localizzazione di funzioni urbane ed il recupero e/o l'adeguamento degli standards aree attrezzate per il verde, fruizione culturale, sport ed il tempo libero - anche di scala intercomunale - da progettare in un'ottica unitaria ed integrata, ponendo la necessaria attenzione alle relazioni visive e funzionali con lo spazio urbano in cui si inseriscono. - alla riqualificazione urbanistica e paesaggistica degli insediamenti della fascia costiera ed in particolare delle aree caratterizzate da bassa qualità architettonica e dall'assenza di una struttura insediativa, nonché dalla presenza di insediamenti abusivi o da interventi sulle aree demaniali rispetto ai quali definire le condizioni di recupero architettonico ed urbanistico, anche mediante il completamento urbanistico e la riconversione a funzioni residenziali, turistiche e/o produttive, ed all'allocatione di attrezzature e servizi pubblici o di uso pubblico. - riorganizzazione, riqualificazione, decompressione e messa a norma della struttura insediativa lungo la direttrice Salerno-Battipaglia. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 6.1 - Città medie</p>
<p>Riqualificare in senso urbano gli aggregati insediativi recenti</p>		<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a programmare la riorganizzazione del sistema urbano attuando la ricomposizione ed il potenziamento del sistema degli spazi pubblici, dei servizi collettivi e delle attrezzature mediante: <ul style="list-style-type: none"> • interventi di recupero, riqualificazione e completamento del tessuto urbano esistente, con la realizzazione di programmi integrati di riqualificazione urbanistica, rivolti al recupero e alla rivitalizzazione degli insediamenti storici urbani ed extraurbani nonché alla riqualificazione ed alla densificazione degli insediamenti recenti; • riordino dell'assetto insediativo degli ambiti caratterizzati dalla commistione casuale tra aree residenziali ed aree e funzioni produttive o, comunque, non direttamente connesse alla residenza; - alla riqualificazione urbanistica e paesaggistica degli insediamenti della fascia costiera ed in particolare delle aree caratterizzate da bassa qualità architettonica e dall'assenza di una struttura insediativa, nonché dalla presenza di insediamenti abusivi o da interventi sulle aree demaniali rispetto ai quali definire le condizioni di recupero architettonico ed urbanistico, anche mediante il completamento urbanistico e la riconversione a funzioni residenziali, turistiche e/o produttive, ed all'allocatione di attrezzature e servizi pubblici o di uso pubblico. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 6.1 - Città medie</p>
<p>Promuovere la complessità sociale e funzionale della città</p>		<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp.</p>	<p>POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 6.1 - Città medie - Ob. Operativo 6.3 - Città solidali e scuole aperte</p>
<p>Ripensare la città a partire dagli spazi pubblici e dalla mobilità pedonale</p>		<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati a programmare la riorganizzazione del sistema urbano attuando la ricomposizione ed il potenziamento del sistema degli spazi pubblici, dei servizi collettivi e delle attrezzature.</p>	<p>POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 1.2 - Migliorare la salubrità dell'ambiente - Ob. Operativo 6.1 - Città medie</p>
<p>Promuovere l'offerta culturale e ambientale</p>		<p>Il Ptcp propone la valorizzazione del sistema dei beni culturali e testimoniali promuovendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la tutela e la valorizzazione dei centri, nuclei e quartieri storici, dei complessi edilizi non urbani di tipo religioso, militare, civile, produttivo o turistico, dei giardini, dei parchi storici, delle pertinenze agricole caratterizzate da un particolare valore culturale e documentale; - la valorizzazione delle risorse archeologiche dell'area, dal sito parco archeologico e Museo Archeologico Nazionale a Pontecagnano Faiano alla necropoli etrusco-sannitica di Fratte, e l'Istituzione del parco archeologico di S. Eustachio; 	<p>Programma LIFE+ POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 1.9 - Beni e siti culturali - Ob. Operativo 1.10 - La cultura come risorsa</p>
<p>Promuovere la realizzazione della rete ecologica in ambito urbano e la sua connessione con la rete ecologica provinciale</p>		<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp; si propone, inoltre, il risanamento e la valorizzazione della fascia costiera, mediante realizzazione di una rete ecologica di livello locale, a connessione delle aree di più elevata biodiversità, ubicate ai margini dell'ambito territoriale, mediante la messa in rete di parchi urbani, giardini pubblici, viali alberati, corsi fluviali, etc.</p>	<p>POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 1.8 - Parchi e aree protette - Ob. Operativo 1.11 - Destinazione Campania.</p>
<p>Coordinare le politiche di sviluppo del territorio attraverso la programmazione-pianificazione di azioni locali e sovralocali</p>	<p>Razionalizzare e qualificare il sistema industriale</p> <p>Razionalizzare e qualificare gli insediamenti produttivi anche attraverso politiche di interconnessione</p>	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp; si propone, inoltre la valorizzazione dei poli produttivi attraverso il:</p> <ul style="list-style-type: none"> - completamento e la riorganizzazione spaziale e funzionale dell'agglomerato ASI di Salerno. <p>Il Ptcp propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la valorizzazione dei poli produttivi attraverso il completamento, il potenziamento e programmazione di insediamenti per la localizzazione di attività per la ricerca e la produzione avanzata, di attività artigianali e per la piccola-media industria, per attività e servizi specialistici (ad es. cantieristica e rimessaggio) e per la lavorazione, la produzione e la vendita di prodotti di nicchia, al fine di promuovere la nascita di polarità produttive ubicate in posizioni strategiche, anche con riferimento alle principali reti della mobilità e della logistica, con capacità di attrarre investimenti esteri; - programmare la riorganizzazione del sistema urbano attuando la delocalizzazione delle funzioni produttive quali attività industriali e artigianali inconciliabili con il tessuto residenziale, ma anche media e grande distribuzione di vendita, in specifiche aree attrezzate, di dimensione locale e/o comprensoriale, ubicate in posizioni strategiche rispetto alle principali reti per la mobilità. 	<p>Programma LIFE+ POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 2.5 - Infrastrutture industriali ed economiche - Ob. Operativo 4.4 - Sviluppo del sistema della logistica</p> <p>POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 2.5 - Infrastrutture industriali ed economiche - Ob. Operativo 4.4 - Sviluppo del sistema della logistica</p>

Figura 4-4 PTCF All.6, Sistema insediativo

		<p>Governare gli insediamenti della grande distribuzione indirizzandoli in coerenza con la strategia policentrica di riequilibrio</p> <p>Riqualificare ed articolare l'offerta turistica basata sulla valorizzazione del patrimonio identitario dei siti</p>	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp.</p> <p>Il Ptcp propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> il potenziamento dell'offerta di servizi per la ricettività ed il turismo, prevedendo: <ul style="list-style-type: none"> la riconversione del porto di Salerno a funzioni crocieristiche e turistiche; la razionalizzazione ed il completamento dei programmi per le attrezzature diportistiche; il potenziamento dei servizi legati al turismo culturale, congressuale e ricreativo; l'integrazione dei servizi ludico-ricreativi e ricettivi della fascia costiera mediante la realizzazione di nuovi calibrati interventi analoghi nelle aree interne collinari, da pianificare sulla base di documentati programmi di investimento e promozione; calibrati interventi per la realizzazione di strutture turistico-alberghiere, anche nel territorio agricolo di maggior pregio agronomico, mediante il recupero di consistenze immobiliari esistenti, manufatti riforma agraria, tabacchifici, masserie, etc.. valorizzazione del sistema dei beni culturali e testimoniali promuovendo: <ul style="list-style-type: none"> la tutela e la valorizzazione dei centri, nuclei e quartieri storici, dei complessi edilizi non urbani di tipo religioso, militare, civile, produttivo o turistico, dei giardini, dei parchi storici, delle pertinenze agricole caratterizzate da un particolare valore culturale e documentale; la valorizzazione delle risorse archeologiche dell'area, dal sito parco archeologico e Museo Archeologico Nazionale a Pontecagnano Falano alla necropoli etrusco-sannitica di Fratte, e l'istituzione del parco archeologico di S. Eustachio; 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 2.5 – Infrastrutture industriali ed economiche Ob. Operativo 4.4 – Sviluppo del sistema della logistica
		<p>Incentivare attività di ricerca applicata all'innovazione tecnologica</p>	<p>Il Ptcp propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> la valorizzazione dei poli produttivi attraverso il completamento, il potenziamento e la programmazione di insediamenti per la localizzazione di attività per la ricerca e la produzione avanzata. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 1.9 – Beni e siti culturali Ob. Operativo 1.10 – La cultura come risorsa Ob. Operativo 1.11 – Destinazione Campania Ob. Operativo 1.12 – Promuovere la conoscenza della Campania Ob. Operativo 4.8 – La regione in porto <p>POIN Attrattori Culturali, Naturali e Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Asse 1 Obiettivo Operativo a.1 - Interventi diretti alla valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico e naturalistico dei Poli Turistici Asse 1 Obiettivo Operativo a.3 - Interventi per il miglioramento e l'adeguamento dimensionale e qualitativo delle infrastrutture e dei servizi (facilities) per la fruizione degli attrattori culturali, naturali e paesaggistici dei Poli turistici Asse 2 Obiettivo Operativo a.1 - Interventi a sostegno dell'innovazione, della specializzazione, del miglioramento, dell'adeguamento e dello sviluppo eco-compatibile del sistema dei servizi di ricettività e di accoglienza dei Poli turistici <p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 2.2 - Interventi di potenziamento di sistema e di filiera della R&S <p>PON Ricerca</p>

Figura 4-5 PTCP, All.6 Sistema Insediativo

SISTEMA AMBIENTALE				
Macro-obiettivo	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Strategie per le politiche locali: azioni di Piano e proposte progettuali	Opportunità offerte dai fondi strutturali (programmazione 2007-2013) ¹⁰
La tutela delle risorse territoriali (il suolo, l'acqua, la vegetazione e la fauna, il paesaggio, la storia, il patrimonio culturale ed artistico) intese come "beni comuni", la prevenzione dei rischi derivanti da un uso improprio o eccessivo rispetto alla loro capacità di sopportazione, la loro valorizzazione in funzione dei diversi livelli di qualità reali e potenziali.	Tutelare e valorizzare il patrimonio ambientale e difesa della biodiversità	Disciplinare gli usi e le trasformazioni del territorio in una logica di massimo contenimento del consumo di suolo	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati:</p> <ul style="list-style-type: none"> a programmare la riorganizzazione del sistema urbano attuando la ricomposizione ed il potenziamento del sistema degli spazi pubblici, dei servizi collettivi e delle attrezzature mediante: <ul style="list-style-type: none"> interventi di recupero, riqualificazione e completamento del tessuto urbano esistente, con la realizzazione di programmi integrati di riqualificazione urbanistica, rivolti al recupero e alla rivitalizzazione degli insediamenti storici urbani ed extraurbani nonché alla riqualificazione ed alla densificazione degli insediamenti recenti; riordino dell'assetto insediativo degli ambiti caratterizzati dalla commistione casuale tra aree residenziali ed aree e funzioni produttive o, comunque, non direttamente connesse alla residenza; alla riqualificazione urbanistica e paesaggistica degli insediamenti della fascia costiera ed in particolare delle aree caratterizzate da bassa qualità architettonica e dall'assenza di una struttura insediativa, nonché dalla presenza di insediamenti abusivi o da interventi sulle aree demaniali rispetto ai quali definire le condizioni di recupero architettonico ed urbanistico, anche mediante il completamento urbanistico e la riconversione a funzioni residenziali, turistiche e/o produttive, ed all'allocazione di attrezzature e servizi pubblici o di uso pubblico. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 1.6 - Prevenzione dei rischi naturali ed antropici Ob. Operativo 6.1 - Città medie
		Costituire e gestire la rete ecologica provinciale	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati alla:</p> <p>Il Ptcp, inoltre, propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> valorizzazione delle risorse naturalistiche e forestali dei versanti montani e collinari, mediante l'istituzione di un sistema di parchi naturali ed attrezzati al fine di salvaguardare le emergenze naturali, interventi di restauro ambientale e paesaggistico, individuazione di aree per le attività di svago, sport, tempo libero, agriturismo e turismo rurale, nonché la realizzazione di percorsi ippo-ciclo-escursionistici. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 1.6 - Prevenzione dei rischi naturali ed antropici Ob. Operativo 1.8 - Parchi e aree protette Ob. Operativo 1.11 - Destinazione Campania <p>POIN Attrattori Culturali, Naturali e Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Asse 1 - obiettivo operativo a.1 - Interventi diretti alla valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico e naturalistico dei Poli turistici <p>Programma LIFE +</p>
		Favorire una gestione delle aree boschive orientata alla protezione delle risorse, degli ecosistemi e del paesaggio	<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati alla:</p> <ul style="list-style-type: none"> valorizzazione delle risorse naturalistiche e forestali dei versanti montani e collinari, mediante l'istituzione di un sistema di parchi naturali ed attrezzati al fine di salvaguardare le emergenze naturali, interventi di restauro ambientale e paesaggistico, individuazione di aree per le attività di svago, sport, tempo libero, agriturismo e turismo rurale, nonché la realizzazione di percorsi ippo-ciclo-escursionistici. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 1.5 - Messa in sicurezza dei territori esposti ai rischi naturali Ob. Operativo 1.6 - Prevenzione dei rischi naturali ed antropici <p>POIN Attrattori Culturali, Naturali e Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Asse 1 Obiettivo Operativo a.1 - Interventi diretti alla valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico e naturalistico dei Poli Turistici <p>Programma LIFE +</p>
Favorire una gestione delle aree agricole orientata alla protezione e valorizzazione degli ecosistemi e del paesaggio			<p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati alla:</p> <ul style="list-style-type: none"> valorizzazione dei mosaici agricoli delle colline, preservando la caratterizzazione morfologica, vegetazionale e percettiva, promuovendo la conservazione e la diffusione delle colture tipiche e tradizionali, consentendo la diversificazione e l'integrazione delle attività agricole mediante la localizzazione di strutture per il turismo rurale; valorizzazione delle aree di pregio agronomico e produttivo della piana di Pontecagnano, attraverso: <ul style="list-style-type: none"> la salvaguardia della destinazione agricola e produttiva delle aree mediante incentivi per il mantenimento delle attività agricole, nonché la diffusione e la promozione delle colture tipiche e tradizionali; l'integrazione e la diversificazione delle attività agricole con azioni di recupero e riuso delle costruzioni rurali dismesse o in via di dismissione da destinarsi ad offerta turistica integrativa e diversificata rispetto a quella già localizzata lungo il versante costiero promuovendo lavorazioni artigianali - quali produzioni agricole locali, allevamento, apicoltura ed attività zootecniche, piccoli laboratori caseari, accoglienza rurale - nonché di prodotti identitari. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 1.11 - Destinazione Campania <p>PSR Campania 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Misura 123 - Accrescimento del valore aggiunto dei prodotti agricoli e forestali Misura 131 - Aiuto finalizzato all'adeguamento a rigorosi requisiti basati sulla legislazione comunitaria Misura 132 - Sostegno agli agricoltori che partecipano ai sistemi di qualità alimentare

Figura 4-6 Ptcp, All.6 Sistema Ambientale

	Definire le misure da adottare per la prevenzione dei rischi derivanti da incidenti rilevanti nell'industria	L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp.	POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 1.2 – Migliorare la salubrità dell'ambiente Programma LIFE +
Favorire uno sviluppo durevole del territorio, attraverso un'efficace gestione delle risorse energetiche, idriche e dei rifiuti.	Definire le misure da adottare in materia di risparmio energetico e di utilizzazione di fonti energetiche alternative	L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp.	POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 3.1 – Offerte energetiche da fonti rinnovabili - Ob. Operativo 3.2 – Efficienza del sistema e del potenziamento reti - Ob. Operativo 3.3 – Contenimento ed efficienza della domanda POIN Energia
	Definire le misure da adottare in materia di risparmio idrico	L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp.	POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 1.4 – Migliorare la gestione integrata delle risorse idriche Programma LIFE+
	Definire le misure da adottare in materia di gestione dei rifiuti	L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp.	POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 1.1 – Gestione integrata del ciclo dei rifiuti - Ob. Operativo 1.2 – Migliorare la salubrità dell'ambiente Programma LIFE +
	Salvaguardare, gestire e pianificare i paesaggi	Tutelare e valorizzare i paesaggi di maggior valore	L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati: - valorizzazione delle risorse naturalistiche e forestali dei versanti montani e collinari; - valorizzazione dei mosaici agricoli delle colline; - alla valorizzazione del sistema dei beni culturali e testimoniali promuovendo: <ul style="list-style-type: none"> la tutela e la valorizzazione dei centri, nuclei e quartieri storici, dei complessi edilizi non urbani di tipo religioso, militare, civile, produttivo o turistico, dei giardini, dei parchi storici, delle pertinenze agricole caratterizzate da un particolare valore culturale e documentale; la valorizzazione delle risorse archeologiche dell'area, dal sito parco archeologico e Museo Archeologico Nazionale di Pontecagnano Faiano alla necropoli etrusco-sannitica di Fratte, e l'istituzione del parco archeologico di S. Eustachio; - al risanamento e valorizzazione della fascia costiera , mediante la promozione di interventi di tutela e risanamento ambientale, per il mantenimento delle caratteristiche naturalistiche e vegetazionali degli ambiti ancora integri ed l'eliminazione dei fattori di degrado, sia naturali che antropici, nonché la creazione di "nuovi paesaggi" negli ambiti seminaturali superstiti.
	Definire le misure da adottare per la gestione dei paesaggi nelle aree sottoposte a particolari pressioni antropiche (aree di media ed elevata urbanizzazione, infrastrutturazione ed in quelle degradate)	L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati: - alla realizzazione di programmi integrati di riqualificazione urbanistica , rivolti al recupero e alla rivitalizzazione degli insediamenti storici urbani ed extraurbani nonché alla riqualificazione ed alla densificazione degli insediamenti recenti; - al risanamento e valorizzazione della fascia costiera , mediante il recupero urbanistico, paesaggistico ed ambientale degli insediamenti edilizi diffusi lungo la strada litoranea, caratterizzati da bassa qualità architettonica e dall'assenza di una struttura insediativa, prevedendone la completa ristrutturazione urbanistica con l'attribuzione di nuovi valori architettonici, urbanistici, paesaggistici e funzionali. In tale programma di recupero vanno comprese quelle quote di insediamenti abusivi regolarmente dononati che risultano compatibili con le esigenze di tutela, riqualificazione e valorizzazione dei siti, mentre per gli insediamenti abusivi non recuperabili va prevista la demolizione e la conseguente ricomposizione ambientale e paesaggistica dei siti.	POR Campania FESR 2007-2013: - Ob. Operativo 1.2 - Migliorare la salubrità dell'ambiente - Ob. Operativo 1.3 - Migliorare lo stato dei corpi idrici superficiali - Ob. Operativo 1.6 - Prevenzione dei rischi naturali ed antropici - Ob. Operativo 1.11 - Destinazione Campania - Ob. Operativo 6.1 - Città medie POIN Attrattori Culturali, Naturali e Turismo: - Asse 1 - obiettivo operativo a.4 - Interventi per il miglioramento delle condizioni di contesto e di sistema che concorrono a determinare la migliore attrattività/fruibilità turistica dei Poli turistici - Asse 2 - obiettivo operativo a.1 Interventi a sostegno dell'innovazione, della specializzazione, del miglioramento, dell'adeguamento e dello sviluppo eco-compatibile del sistema dei servizi di ricettività e di accoglienza dei Poli Turistici. Programma LIFE +

Figura 4-7 PTCP, All.6 Sistema Ambientale

SISTEMA INFRASTRUTTURALE E DELLA MOBILITÀ				
Macro-obiettivo	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Strategie per le politiche locali: azioni di Piano e proposte progettuali	Opportunità offerte dai fondi strutturali (programmazione 2007-2013) ¹⁶
Migliorare e potenziare le reti per la mobilità di persone e merci, adottando una visione integrata e non settoriale che privilegi la intermodalità, e promuovere l'adeguamento del sistema infrastrutturale provinciale.	Definire/implementare le interconnessioni con i corridoi trans-europei	Favorire l'interconnessione tra i corridoi transeuropei 1 e 8	<p>Il Ptcp propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> il prolungamento della direttrice sud del tracciato AV/AC, con stazione di interscambio in località Cologna di Pellezzano – nuova stazione AV/AC di Salerno; conferimento di caratteristiche autostradali al raccordo Salerno-Avellino mediante la realizzazione della terza corsia, in modo da scaricare l'attuale tratto autostradale, che lambisce il tessuto urbanizzato, dal traffico di attraversamento nazionale e, contestualmente, per utilizzare in piena efficacia l'attuale tracciato autostradale a servizio della mobilità d'ambito (frazioni alte di Salerno e versante occidentale dei Picentini). 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 4.1 - Collegamenti trasversali e longitudinali Ob. Operativo 4.5 - Strade e ferrovie nelle aree interne e periferiche Ob. Operativo 4.7 - Sicurezza stradale
	Raggiungere la piena efficienza della rete delle interconnessioni (viarie, ferroviarie, portuali, aeree, metropolitane) di merci e persone	Recuperare, integrare e sviluppare le reti di trasporto su ferro	<p>Il Ptcp propone il potenziamento del sistema della mobilità su ferro mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> il prolungamento della direttrice sud del tracciato AV/AC con stazione di interscambio in località Cologna di Pellezzano – nuova stazione AV/AC di Salerno; la realizzazione di stazioni di interscambio tra linea metropolitana e linea nazionale in corrispondenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ed a Battipaglia; il completamento della linea costiera della Metropolitana di Salerno da Vietri sul Mare; terminal intermodale per la Costiera Amalfitana e stazione di interscambio della metropolitana regionale e della Circumsalermitana - via Cava, all'aeroporto di Salerno-Pontecagnano, e successivo prolungamento della linea fino a Eboli; la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario Salerno-Università-Mercato San Severino; l'adeguamento ed il potenziamento della linea Nord della metropolitana di Salerno, sul tracciato ferroviario per Avellino, quale connessione ai poli urbani della Valle dell'Irno ed alle diverse sedi dell'Università degli Studi di Salerno, Baronissi – Lancusi – Fisciano, nonché, via Codola - al sistema ferroviario e metropolitano dell'Agro Nocerino Sarnese. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 4.5 – Strade e ferrovie nelle aree interne e periferiche Ob. Operativo 4.6 – Sistema della metropolitana regionale Grande progetto "Sistema della metropolitana regionale" <p>PON Reti e mobilità</p>
		Completare e gerarchizzare la rete stradale	<p>Il Ptcp propone il potenziamento del sistema della mobilità su gomma mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> conferimento di caratteristiche autostradali al raccordo Salerno-Avellino mediante la realizzazione della terza corsia, in modo da scaricare l'attuale tratto autostradale, che lambisce il tessuto urbanizzato, dal traffico di attraversamento nazionale e, contestualmente, per utilizzare in piena efficacia l'attuale tracciato autostradale a servizio della mobilità d'ambito (frazioni alte di Salerno e versante occidentale dei Picentini); il completamento della Strada provinciale 417 Aversana verso nord, con la realizzazione di un nuovo svincolo sulla tangenziale di Salerno ed il prolungamento della SP 217 Aversana, e verso sud con il superamento del fiume Sele per l'allacciamento della stessa alla SS18 ; la realizzazione delle opere previste dal progetto "Salerno Porta Ovest" e dei relativi collegamenti infrastrutturali di questo con la Valle dell'Irno a servizio del Poli Integrati della logistica di Mercato San Severino e di San Valentino Torio - piattaforme retro-portuali - dei Poli Universitari di Fisciano-Baronissi e del sistema metropolitano della Città Capoluogo; il recupero dei tronchi autostradali dismessi ed il collegamento di questi alla tangenziale di Salerno; la realizzazione del nuovo svincolo di Sala Abbagnano sulla tangenziale di Salerno. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 4.5 – Strade e ferrovie nelle aree interne e periferiche Ob. Operativo 4.7 - Sicurezza stradale <p>PON Reti e mobilità</p>
		Razionalizzare, riorganizzare, adeguare le infrastrutture portuali e potenziare le "vie del mare"	<p>Il Ptcp propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> il potenziamento delle "vie del Mare" con connessioni che da Salerno e da Pontecagnano, approdo in corrispondenza dell'aeroporto, garantiscono collegamenti efficienti, da un lato con il porto di Agropoli ed il Cilento, e dall'altro con la Costiera Amalfitana e le Isole; previsione di riconversione a funzioni crocieristiche e turistiche dell'attuale porto commerciale di Salerno; realizzazione del nuovo porto isola a Sud di Salerno, tra il litorale di Pontecagnano Faiano ed Eboli: lo scalo dovrà essere in grado di movimentare circa 2,5 milioni di TEU all'anno e sarà destinato ad accogliere anche traffici ro-ro, delle autostrade del mare e di merci varie; in tale infrastruttura potranno essere trasferite tutte le tipologie merceologiche che oggi transitano nel porto di Salerno; in prossimità del nuovo scalo marittimo dovrà essere realizzata un'area destinata alla logistica retro-portuale (District-park) che costituirà una considerevole opportunità di sviluppo economico ed occupazionale per il territorio. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo 4.8 – La regione in porto <p>POIN Attrattori Culturali, Naturali e Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Asse 1 Obiettivo Operativo a.3 - Interventi per il miglioramento e l'adeguamento dimensionale e qualitativo delle infrastrutture e dei servizi (facilities) per la fruizione degli attrattori culturali, naturali e paesaggistici dei Poli turistici <p>PON Reti e mobilità</p>
	Adeguare le infrastrutture aeroportuali (aviosuperfici ed elisuperfici)		<p>Il Ptcp propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> l'allungamento della pista dall'aeroporto di Salerno-Pontecagnano fino a 2100 ml ed il potenziamento delle infrastrutture e degli impianti a servizio dello scalo; la realizzazione di stazioni di interscambio tra linea metropolitana e linea nazionale in corrispondenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ed a Battipaglia; 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ob. Operativo - 4.2 Collegamenti aerei <p>PON Reti e mobilità</p>

Figura 4-8 Ptcp, All.6 Sistema infrastrutturale e della mobilità

<p>Migliorare l'efficienza del sistema della mobilità</p>	<p>Promuovere la mobilità intermodale di persone e merci, anche attraverso la separazione delle componenti di domanda di mobilità funzionalmente differenti</p>	<p>Il Ptcp propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di stazioni di interscambio tra linea metropolitana e linea nazionale in corrispondenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ed a Battipaglia; - il completamento della linea costiera della Metropolitana di Salerno da Vietri sul Mare, terminal intermodale per la Costiera Amalfitana e stazione di interscambio della metropolitana regionale e della Circumsalernitana - via Cava, all'aeroporto di Salerno-Pontecagnano, e successivo prolungamento della linea fino a Eboli; - l'adeguamento ed il potenziamento della linea ivorio della metropolitana di Salerno, sul tracciato ferroviario per Avellino, quale connessione ai poli urbani della Valle dell'Irno ed alle diverse sedi dell'Università degli Studi di Salerno, Baronissi - Lancusi - Fisciano, nonché - via Codola - , al sistema ferroviario e metropolitano dell'Agro Nocerino Sarnese. 	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ob. Operativo 4.1 - Collegamenti trasversali e longitudinali - Ob. Operativo 4.5 - Strade e Ferrovie delle aree interne e periferiche - Ob. Operativo 4.6 - Sistema della metropolitana regionale - Grande progetto "Sistema della metropolitana regionale" <p>PON Reti e mobilità</p>
	<p>Promuovere la realizzazione di itinerari ciclabili di livello provinciale ed interprovinciale</p>	<p>Il Ptcp propone la realizzazione di una rete ciclabile provinciale, inserita nella griglia dei principali itinerari nazionali ed internazionali, e la realizzazione di reti ciclabili urbane da configurare come sistemi capillari di connessione tra le aree residenziali e le principali attrezzature collettive, in connessione con le stazioni ferroviarie, i nodi intermodali, i luoghi ad elevata concentrazione di posti di lavoro.</p>	<p>POR Campania FESR 2007-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ob. Operativo 1.2 - Migliorare la salubrità dell'ambiente <p>Programma LIFE+</p>

Figura 4-9 Ptcp, All.6 Sistema infrastrutturale e della mobilità

Nello specifico, per quanto riguarda le risorse infrastrutturali per la mobilità, gli indirizzi di Piano individuano:

- Potenziamento ed adeguamento della mobilità su gomma
- Potenziamento dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano, nonché dei collegamenti e dei servizi ad esso funzionali mediante:
 - allungamento della pista fino a 2100 ml
 - realizzazione di nuove infrastrutture ed impianti a servizio dello scalo aeroportuale
 - prolungamento della metropolitana di Salerno (nel breve periodo fino all'aeroporto e, successivamente, fino a Eboli).
- Ottimizzazione dell'interporto di Battipaglia
- Realizzazione del nuovo porto isola a Sud di Salerno, tra il litorale di Pontecagnano Faiano ed Eboli
- Potenziamento del sistema della mobilità su ferro
- Realizzazione di elisuperfici

In particolare l'art. 49 delle Norme Tecniche di attuazione disciplina in merito all'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano quanto di seguito riportato:

"Il PTCP prevede, per garantire gli obiettivi e per attuare le strategie per il sistema della mobilità, il potenziamento dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano, con l'allungamento della pista fino a 2100 m, la realizzazione di una parallela pista di rullaggio, la costruzione di edifici destinati ai servizi passeggeri ed alle dotazioni tecniche, nonché alle attrezzature complementari ed alle infrastrutture per la mobilità e la sosta. Il PTCP inoltre prevede la localizzazione di una grande struttura fieristica e per servizi avanzati nei pressi dello scalo e l'adeguamento / potenziamento delle connessioni alle diverse infrastrutture per la mobilità, esistenti e programmate: rete ferroviaria e metropolitana; rete autostradale e rete viaria locale; sistema delle vie del mare."

4.2.3 La progettualità

All'interno del Quadro Strategico del Piano di Coordinamento della Provincia di Salerno (PTCP), è recepito il progetto di Completamento della Metropolitana di Salerno della tratta Stadio Arechi Pontecagnano Aeroporto che permetterà un rapido raggiungimento dell'aeroporto sia da Salerno città che dai Comuni limitrofi.

Il progetto è inserito nel Protocollo di Intesa del 29/12/2004, fra Regione Campania, Provincia di Salerno, Comune di Salerno, Comune di Pontecagnano, Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I. S.p.A.), Ente Autonomo Volturno (E.A.V. s.r.l.).

Il progetto della Metropolitana di Salerno, in corso di realizzazione, prevede la costruzione di un terzo binario dedicato in affiancamento alla linea FS Salerno – Reggio Calabria sulla tratta Salerno Pontecagnano e la fornitura di tre convogli.

La metropolitana di Salerno è costituita da una infrastruttura di tipo ferroviario sulla quale verrà attivato un servizio ad alta frequenza di tipo metropolitano.

L'intervento generale è stato suddiviso in n° 3 Lotti:

- Lotto 1 - Vietri sul Mare – Salerno Centro Storico- Salerno Centrale – Stadio Arechi (già realizzato)
- Lotto 2 - Stadio Arechi – Stazione F.S. Pontecagnano (in fase di revisione della progettazione definitiva)
- **Lotto 3 - Stazione F.S. Pontecagnano – Aeroporto di Pontecagnano (in fase di revisione della progettazione definitiva) con una fermata disposta a poche decine di metri dall'aerostazione.**

4.2.4 Il Piano Regolatore Generale di Pontecagnano Faiano

Il sedime aeroportuale, anche in chiave di espansione, ricade nel Comune Pontecagnano Faiano.

Il comune di Pontecagnano Faiano risulta dotato di Piano Regolatore Generale (PRG), approvato con DPGR n.18 del 07.01.1988.

Nell'anno 2013 sono iniziate le procedure per la predisposizione del nuovo PUC.

L'area interessata si compone, nell'ambito del comune di Pontecagnano Faiano, delle seguenti destinazioni d'uso:

- Attuale area di sedime: Zona Omogenea F3 – servizi generali (Zone destinate ad attrezzature di interesse generale e di uso pubblico-parcheggi, reti tecnologiche, aeroporto);

Art.22 Zone Omogenee "F" NTA

"Tali zone sono destinate esclusivamente alle attrezzature di uso pubblico secondo le prescrizioni delle allegate tavole grafiche.

Le tipologie degli interventi ammessi sono le seguenti:

- a) attrezzature scolastiche;*
- b) attrezzature collettive e di uso pubblico;*
- c) verde attrezzato e sport;*
- d) parcheggi pubblici".*

- Area di espansione THR 23 e THR 05: Zona Omogenea E3 (Zona destinata ad uso agricolo identificate come aree seminative con colture pregiate);

Art.21 Zone Omogenee "E" Per L'attività Agricola NTA

"Tali zone sono destinate esclusivamente all'uso agricolo. Sono consentite sistemazioni del terreno ai fini colturali, aperture di strade a servizio dei fondi,

edificazione di strutture residenziali ai fini medesimi ed edificazione di strutture ed attrezzature per l'uso agricolo.

La zona omogenea "E" è divisa in tre sottozone:

- a) Zona "E1" Aree boschive e incolte con $I_f = 0,003mc/mq$*
- b) Zona "E2" Aree seminate e a frutteto con $I_f = 0,03mc/mq$*
- c) Zona "E3" Aree seminate con colture pregiate con $I_f = 0,03mc/mq$*

4.2.5 Il Piano Regolatore Generale di Bellizzi

Per quanto attiene il Comune di Bellizzi, su cui ricadono aerostazione e parcheggi auto, il relativo PRG è stato approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n.72 del 25/03/2008.

L'area aeroportuale che insiste sul territorio comunale di Bellizzi risulta ricadere nelle seguenti zone omogenee:

- Attuale area terminal/parcheggio auto:

Zona Omogenea: F8 (Zona destinata ad attività aeroportuali definite tali *all'art. 5 NTA* - Zone territoriali omogenee.);

- Area espansione terminal/parcheggi:

Zone Omogenee: D.t3 (area non edificata destinata ad insediamenti turistici) ed E 12 (area destinata alla produzione agricola)

Art. 8 Zone omogenee D

"Le zone omogenee Dt sono destinate alla formazione di un distretto di attività e servizi per il turismo.

Le zone omogenee D.t.1, D.t.2, D.t.3 sono individuate come ambiti di trasformazione urbana, ai sensi del successivo art. 11, da attuare con un piano urbanistico di attuazione, di cui agli articoli 13, 14, e 15 che seguono, esteso alle intere tre zone omogenee. Gli interventi edilizi sono subordinati alla approvazione da parte del Comune del P.u.a. Nelle zone omogenee Dt sono ammesse tutti i tipi di intervento elencati all'art. 3".

Art. 9 Zone omogenee E

"Nelle zone E sono ammessi gli interventi di urbanizzazione attuati dal Comune; quali, opere a rete, ristrutturazione di strade e di spazi pubblici, apertura di nuo-ve.

Eventuali modifiche al tracciato delle strade indicato nel P.r.g. costituiscono variante allo stesso P.r.g., nei termini previsti dalla legislazione vigente.

Nelle zone E sono ammessi tutti gli interventi edilizi di cui all'art. 3 delle presenti Norme, attuati da privati o da Enti pubblici diversi dal Comune, previa denuncia di inizio attività o di permesso a costruire in conformità a quanto prescritto ai capi secondo e terzo del nuovo Testo unico dell'edilizia e delle disposizioni del Regolamento edilizio.

Nelle zone E, sono ammessi interventi di nuova costruzione solo se funzionali alla produzione agricola o destinati alla abitazione del conduttore dell'azienda agricola. In particolare sono ammesse le destinazioni d'uso indicate alle lettere a.2), e.1), e.2), e.3), e.4), e.5) dell'art. 4 delle presenti Norme".

4.2.6 Il Piano Urbanistico Comunale di Montecorvino Pugliano (PUC)

Il PUC di Montecorvino Pugliano è stato approvato con Decreto della Provincia di Salerno n. 220 del 15/12/10.

La zonizzazione delle aree nell'intorno aeroportuale è variegata. Si registra una prevalenza di:

- Zone D (D1 - D2 - D4 ovvero destinate ad attività produttive esistenti o di progetto)

ART. 84 Sottozona D1

"Le sottozone D1 sono rappresentate dagli insediamenti produttivi consolidati ed in corso di realizzazione, posti nelle località Pagliarone e Ponti Rotti. In tale sottozone gli interventi si attuano mediante concessione diretta".

ART. 85 Nuova costruzione nella sottozona D1

"Nella sottozona D1 è consentita la nuova edificazione attuabile mediante intervento edilizio diretto".

- Zone B (B1-B2 zone edificate ad alta/elevata densità residenziale)

ART. 46 Definizione delle categorie di intervento per le sottozone B1 e B2

"Gli interventi consentiti nelle sottozone B1 e B2 sono così articolati:

A - interventi di manutenzione ordinaria;

B - interventi di manutenzione straordinaria;

C - interventi di restauro e di risanamento conservativo;

D - interventi di ristrutturazione edilizia;

E - interventi di ristrutturazione urbanistica;

E1 - interventi di demolizione senza ricostruzione;

F - interventi di demolizione senza ricostruzione in sito con traslazione della volumetria.

Le categorie A, B, C, D, E1 si attuano mediante intervento edilizio diretto".

ART. 49 Standard nelle sottozone B1 e B2

Nei casi di cambiamento di destinazione d'uso e negli interventi di restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e di nuova costruzione devono essere rispettate le misure previste dalla legge n.122/89 e dal D.M. 1444/68 in relazione alle singole destinazioni d'uso.

Nel caso di destinazioni d'uso di tipo turistico – ricettive al fabbisogno di cui agli insediamenti residenziali si aggiunge quello relativo agli utenti non residenti (turistici) calcolato applicando i seguenti parametri riferiti a ciascun posto letto (pl):

- per attrezzature di interesse comune 1mq/pl*
- per parcheggi 2mq/pl*
- per verde e sport 5mq/pl"*

- *Zone C (C1 destinate a nuovi complessi abitativi)*

ART. 61 Sottozone C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8

"Le sottozone C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8 sono parti del territorio destinate a nuovi insediamenti a carattere prevalentemente residenziale di tipo estensivo, poste a completamento dei centri abitati ubicati in zona collinare.

MODALITA' DI INTERVENTO

La concessione è subordinata all'approvazione di piani urbanistici attuativi di iniziativa pubblica o privata estesi a tutta l'area di trasformazione (ATR n.), così come individuata negli elaborati del PUC con apposita perimetrazione.

Il piano urbanistico attuativo di iniziativa privata può essere presentato dai proprietari delle aree comprese nell'ATR rappresentanti, in base all'imponibile catastale, almeno il 51% del valore degli immobili interessati.

Le ATR potranno essere attuate mediante comparti che saranno costituiti in sede di redazione degli strumenti attuativi. L'attuazione dei singoli comparti non potrà superare il termine di validità del PUA".

ART. 65 Usi consentiti nelle sottozone C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, C11, C12, C13, C I 1, C I 2, C I 3, C I 4, C I 5, C I 6, C I 7, C I 8.

"Nelle sottozone C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, C11, C12, C13, C I1, C I2, C I3, C I4, C I5, C I6, C I7, C I8 sono consentite le seguenti destinazioni funzionali:

Destinazioni abitative: DA

Destinazioni Terziarie: DT/1, DT/2, DT/3, DT/5, DT/8, DT/9

Destinazioni Produttive: DP/1 esclusivamente nei locali terranei

Destinazioni Turistico-Ricettive: DTR/1, DTR/2

Infrastrutture e Servizi: URB/1 e URB/2".

- Zone E (E2 zone agricole speciali).

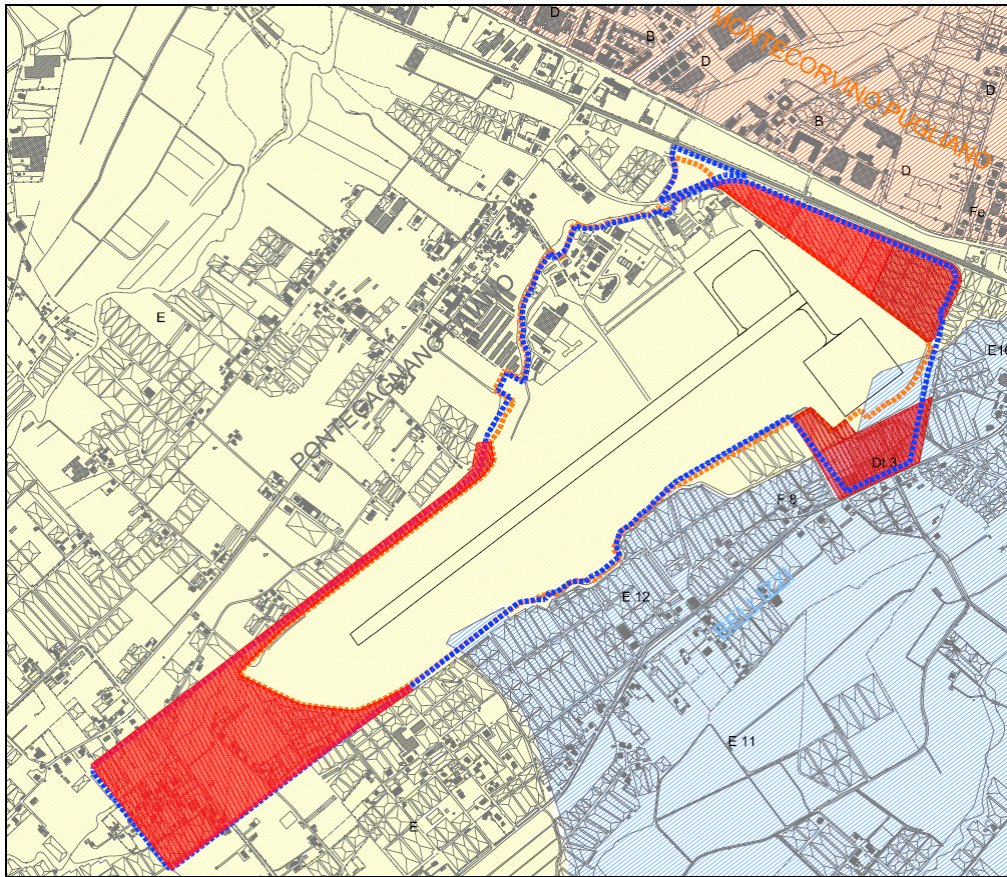
ART. 131 Usi consentiti nella sottozona E2

"Nella sottozona E2 sono consentite le seguenti destinazioni funzionali:




- *Destinazioni Agricole: DAG/1, DAG/2, DAG/3, DAG/4, DAG/5, DAG/6*
- *Infrastrutture e Servizi: URB/1 e URB/2*

Sono inoltre consentite le seguenti attività:

- *ludiche, culturali e per la pratica dello sport, sempre che non confliggano con il paesaggio agrario e che siano limitati al massimo i movimenti di terra e le opere per accedere alle attrezzature;*
- *creazione di percorsi ippo - ciclo – pedonali".*



Indicazioni dei PRG comunali sulle aree interessate dal sedime aeroportuale

-  PRG Comune di Pontecagnano Faiano (zone E/ E3)
-  PRG Comune di Bellizzi (zone Dt 3- F8)
-  PUC Comune di Montecorvino Pugliano

Aree di esproprio previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale



-  Fase 1 - breve termine
-  Fase 2 - medio termine

Figura 4-10 Zonizzazioni comunali

5. LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE E LA DISCIPLINA DI TUTELA

5.1 La pianificazione ambientale

5.1.1 Linee Guida per il Paesaggio in Campania

Il Piano Territoriale Paesistico, redatto ai sensi dell'art. 149 del D.L.vo 29/10/99 n.490, è costituito dalle norme di attuazione e dalle tavole di zonizzazione.

La presente normativa di piano detta norme e prescrizioni riguardanti il territorio del Massiccio del Matese dei Comuni di Ailano, Alife, Capriati al Volturno, Castello del Matese, Fontegreca, Gallo, Gioia Sannitica, Letino, Piedimonte Matese, Prata Sannita, Raviscanina, San Potito Sannitico, S. Angelo d'Alite, Valle Agricola, Cerreto Sannita, Cusano Mutri, Faicchio, Pietraroia, San Gregorio Matese e S. Lorenzello, sottoposti alla disposizione dell'art.162 del D.L.vo 29/10/99 n.490.

In particolare, le aree regolate dal presente piano sono distinte in zone. La distinzione di tali zone di piano è stata determinata dal valore differenziato degli elementi costitutivi riconosciuti a cui corrispondono diversi gradi di tutela paesistica.

Allo stato attuale la Regione Campania dispone dei seguenti Piani Paesistici:

Piano Paesistico del Complesso Montuoso del Matese, del Complesso Vulcanico di Roccamonfina, del Litorale Domitio, di Caserta e San Nicola La Strada, di Massiccio del Taburno, di Agnano Collina dei Camaldoli, di Posillipo, Campi Flegrei, di Capri e Anacapri, Ischia, del Vesuvio, del Cilento Costiero, del Cilento Interno, del Terminio Cervialto, Piano Territoriale Paesistico di Procida, Piano Urbanistico Territoriale della Penisola Sorrentino-Amalfitana.

Il Piano Paesaggistico Regionale non si estende quindi su tutto il territorio regionale.

Per la tutela del paesaggio dell'ambito territoriale entro cui ricade l'area aeroportuale si fa, dunque, riferimento alle Linee guida per il paesaggio, inserite all'interno del Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato con L.R. n.13 del 13 Ottobre 2008.

Le linee guida per il paesaggio:

- a) costituiscono il quadro di riferimento unitario, relativo ad ogni singola parte del territorio regionale, della pianificazione paesaggistica;
- b) forniscono criteri ed indirizzi di tutela, valorizzazione, salvaguardia e gestione del paesaggio per la pianificazione provinciale e comunale, finalizzati alla tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio, come indicato dalla legge regionale n.16/2004, articolo 2, comma 1, lettera c);
- c) definiscono, ai sensi della legge regionale n. 16/2004, articolo 13, gli indirizzi per lo sviluppo sostenibile e i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio;

d) contengono direttive specifiche, indirizzi e criteri metodologici il cui rispetto è cogente ai soli fini paesaggistici per la verifica di compatibilità dei Piani Territoriali di Coordinamento provinciali (PTCP), dei Piani Urbanistici Comunali (PUC) e dei piani di settore di cui alla legge regionale n. 16/2004, articolo 14, da parte dei rispettivi organi competenti, nonché per la valutazione ambientale strategica di cui alla direttiva 42/2001/CE del 27 giugno 2001, prevista dalla legge regionale n.16/2004, articolo 47.

5.1.2 Il Piano stralcio per l'Assetto idrogeologico dell'Autorità di bacino regionale di Campania Sud ed interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), Adottato con delibera di Comitato Istituzionale n.80 del 17.10.2002 e s.m.i. ed aggiornato nel Maggio 2010, rappresenta uno stralcio di settore funzionale del Piano di bacino relativo alla pericolosità ed al rischio da frana ed idraulico, contenente, in particolare, l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico, nonché le relative norme di attuazione.

Le Autorità di Bacino Regionali in Destra Sele e in Sinistra Sele e, d'intesa con la Regione Basilicata, l'Autorità interregionale del Fiume Sele, sono state accorpate nell'unica Autorità di Bacino Regionale di Campania Sud ed interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele (legge regionale 15 marzo 2011, n. 4, all'art.1, comma 255).

L'Autorità di Bacino così costituita è attualmente regolamentata da tre distinti Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico:

- ex Autorità di Bacino Destra Sele, Piano per l'Assetto Idrogeologico adottato con Delibera di Comitato Istituzionale n. 10 del 28.03.11; BURC n. 26 del 26 aprile 2011. Attestato del Consiglio Regionale n° 203/5 del 24.11.2011 di approvazione della D.G.R.C. n° 563 del 29.10.2011;
- ex Autorità di Bacino Sinistra Sele, Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico adottato con Delibera di Comitato Istituzionale n. 11 del 16/04/12; BURC n.31 del 14 maggio 2012. Attestato del Consiglio Regionale n° 366/1 del 17.07.2014 di approvazione della D.G.R.C. n° 486 del 21.09.2012;
- ex Autorità Interregionale del Fiume Sele, Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico adottato con Delibera di Comitato Istituzionale n.20 del 18/09/2012 GURI n 247 del 22.10.12.

Il sedime dell'aeroporto di Salerno ricade interamente nel Bacino Regionale "Destra Sele" che ha un'estensione di 676,7 kmq ed è confinante, verso est, con il Bacino Interregionale del Fiume Sele, così come modificato con D.C.I. n. 24 del 24/05/2000, verso nord con il Bacino Nazionale Liri-Garigliano Volturno e, verso nord-ovest, con il Bacino Regionale del Sarno, così come individuato nella D.C.I. n. 50 del 12/06/2002.

Il Bacino Regionale "Destra Sele" interessa il territorio di 39 comuni (parzialmente o interamente compresi in esso), dei quali 32 appartengono alla provincia di Salerno, 6 alla Provincia di Napoli, ed 1 a quella di Avellino.

Lo studio riporta le numerose aree sottoposte a vincolo idrogeologico, di cui R.D. 3267/23 ed alla L.R. n.11/96, che interessano soprattutto la parte montana e pedemontana dell'area Amalfitana, vincolata quasi integralmente. Al contrario l'area d'interesse dell'Aeroporto ed il suo immediato intorno, non risulta né vincolata e né presenta situazioni di criticità idraulica.

L'area oggetto di studio è, inoltre, delimitata da due torrenti minori denominati Diavolone, a nord, e Volta Ladri, a sud, che confluiscono subito fuori il perimetro ovest dell'aeroporto, dando vita ad un unico corpo idrico, il Torrente Rialto che sfocia nel fiume Tusciano, quasi all'altezza dello sbocco a mare di quest'ultimo. (Cfr. SIA-QAMB.02 – Rete Idrografica e Fasce Fluviali)

Il Piano di Bacino, in materia di difesa del suolo, definisce le azioni di programmazione e pianificazione destinati alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e della corretta utilizzazione delle acque sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato.

In tal senso il Piano di Bacino realizza le finalità indicate all'art.56 del D.lgs 152/06 che consistono in quanto di seguito elencato:

- tutela e risanamento del suolo e del sottosuolo,
- risanamento idrogeologico del territorio tramite la prevenzione dei fenomeni di dissesto;
- la messa in sicurezza delle situazioni a rischio.

Si precisa inoltre che, tali finalità debbano essere perseguite anche attraverso:

- la sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici;
- la difesa, sistemazione e regolarizzazione dei corsi d'acqua, dei rami terminali, dei fiumi e delle loro foci.

Con particolare riferimento al sedime aeroportuale, le misure indicate, riguardano i bacini idrografici ed i Torrenti che lambiscono ed intercettano l'area interessata dagli interventi di prolungamento della pista.

Va, a tal proposito, sottolineato che l'Aeroporto è sito nell'ambito del Bacino idrografico del Torrente Rialto, costituito a sua volta dai sottobacini dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri, che delimitano per gran parte l'area di sedime, per congiungersi in corrispondenza dell'area di espansione prevista.

Nell'ambito di quanto stabilito dal Piano di Bacino, si rendono necessarie, in tal caso, attività mirate alla corretta regimentazione degli alvei ed alla rettifica dei tracciati dei suddetti Torrenti.

In generale gli interventi sistematori correttivi individuati dovranno essere mirati:

- al contenimento delle portate di piena;

- a garantire la stabilità dei versanti direttamente insistenti sulle sponde dei detti torrenti;
- al miglioramento della qualità delle acque superficiali;
- al miglior controllo delle acque di infiltrazione.

5.2 Le aree soggette a tutela ambientale

5.2.1 Le aree di interesse naturalistico

Il sistema delle aree naturali protette è classificato in Parchi Nazionali, Parchi naturali regionali e interregionali, Riserve naturali, Zone umide di interesse internazionale, Altre aree naturali protette, Zone di protezione speciale (Zps), Zone speciali di conservazione (Zsc). La delimitazione del territorio che abbraccia parte dei Comuni di Salerno, Giffoni Valle Piana, Pontecagnano Faiano, Bellizzi, Montecorvino Pugliano e Battipaglia, presenta un'area con criticità ambientale valutato come "estremamente elevato".

Solo lungo la costa, a sud dell'area d'interesse, esiste una "zona di protezione speciale", definita, ai sensi della direttiva 79/409 CEE, come zona costituita da territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'allegato I della direttiva stessa, concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

In generale è possibile affermare che l'area su cui è ubicato l'attuale aeroporto resta al di fuori da zone delimitate dai Parchi e Riserve Naturali statali e regionali, Oasi di Protezione ed aree di protezione speciale o conservazione speciale.

La disamina delle aree protette in base alla normativa vigente a livello comunitario, nazionale e regionale ha permesso di segnalare la presenza di distretti naturali sottoposti a regime di tutela ambientale.

Come si evince dalla *Carta delle aree protette* in scala 1:25.000, considerando un bacino di raggio pari a 10 Km a partire dal sedime aeroportuale (porzione territoriale in cui si ritiene opportuno verificare la presenza di aree di interesse naturalistico al fine di evidenziare potenziali interferenze rispetto alle previsioni di Piano) si segnalano le seguenti aree appartenenti rispettivamente alla Rete Natura 2000 e al Sistema Regionale delle Aree Protette:

- *SIC IT8050010 Fasce litoranee a sinistra e destra del Fiume Sele*
- *Riserva naturale regionale Foce Sele Tanagro*

La *Riserva Naturale regionale Foce Sele Tanagro* è costituita dalla Deliberdi Giunta Regionale n° 1540 del 24 aprile 2003: sono state costituite le riserve naturali "Foce Sele Tanagro"; con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n° 379 dell'11 giugno 2003 è stato istituito l'Ente Riserve Naturali "Foce Sele Tanagro"

Fanno parte del territorio della Riserva naturale "Foce Sele – Tanagro" i territori lungo le sponde dell'intero corso dei Fiumi per una larghezza di 150m dalle sponde, ad eccezione

della zona termale di Contursi ed Oliveto Citra, dove la larghezza si riduce a 50m e del centro urbano di Polla che si intende escluso dalla riserva.

L'importanza naturalistica della riserva è avvalorata da una delle presenza di una delle più floride e vitali popolazioni di lontra; la presenza di questa specie è indice di buona qualità delle acque dei fiumi.

Il *SIC Fasce litoranee a sinistra e destra del Fiume Sele* (IT8050011) appartiene alla Rete Natura 2000, un sistema coordinato di siti designati nell'ambito della Comunità Europea al fine di tutelare gli habitat e le specie di interesse conservazionistico, in applicazione della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE (*Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche*) e della direttiva "Uccelli" 2009/147/EG, prima 79/409/CEE (*Conservazione degli Uccelli selvatici*).

Il SIC, esteso 630 ha appartiene alla Regione Biogeografica mediterranea, tutela una porzione di litorale tirrenico pianeggiante, costituito prevalentemente da terreni alluvionali. Lungo le sponde si rinviene una vegetazione arborea ripariale a *Salix alba*; una pineta dunale a *Pinus pinea* di antico impianto costituisce un ambito di notevole interesse. Il popolamento ornitico piuttosto ricco si caratterizza per la presenza di *Falco vespertinus*, *Chlidonia niger*, *Egretta garzetta*, *Pandion haliaetus*.

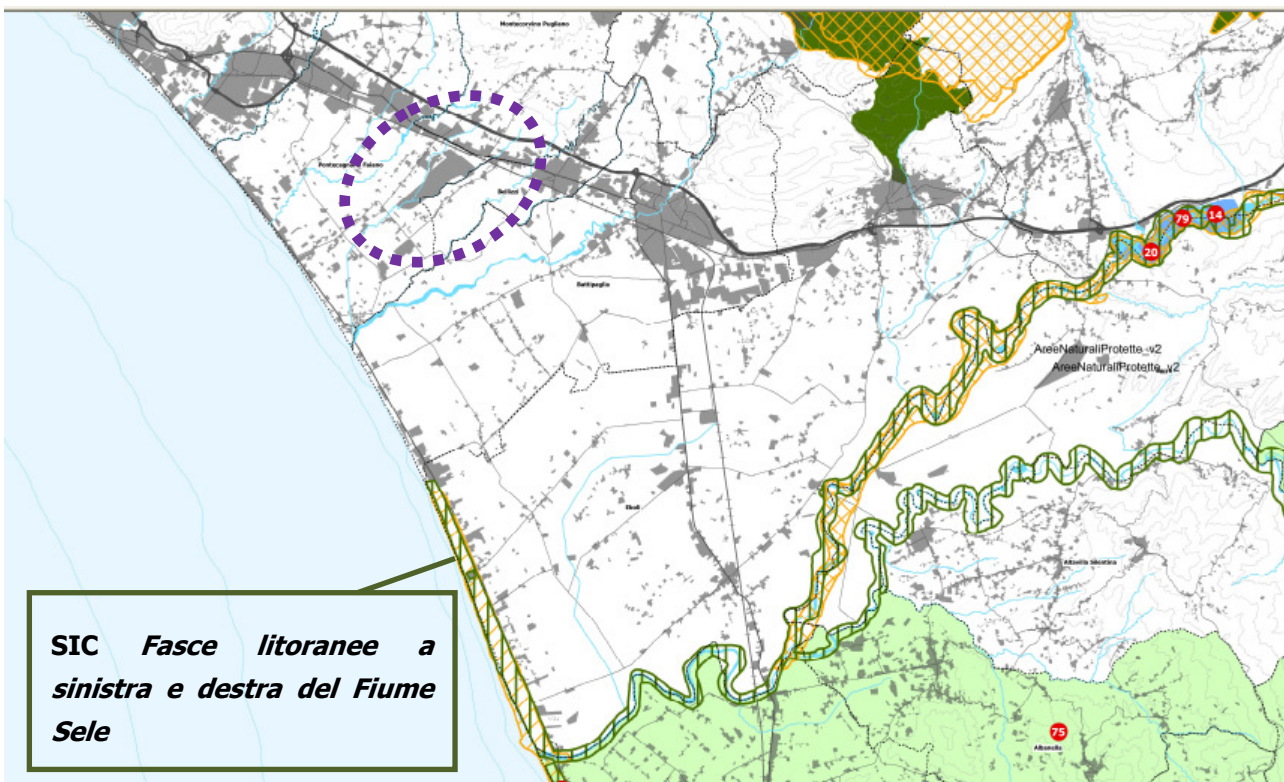


Figura 5-1 Le aree naturali protette (Fonte PTCP - tav. 1.3.1.)

I siti di interesse naturalistico, sopra descritti, si trovano a distanza considerevole dall'ambito aeroportuale; il sito più vicino al sedime aeroportuale si trova, infatti, ad una distanza da quest'ultimo, di circa 7 Km (cfr. Figura 5-1).

5.3 I vincoli

La verifica dello stato dei vincoli è stata condotta sulla base di quanto elaborato nell'ambito dei seguenti piani e consultando le seguenti fonti:

- Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Piani Regolatori Comunali
- Sistema Informativo Vincoli in rete

L'insieme dei vincoli sussistenti nel territorio entro cui ricade l'ambito aeroportuale è riportato graficamente nella tavola *SIA-QPRM-09 Carta dei vincoli*, allegata al presente Quadro di Riferimento programmatico.

5.3.1 I beni paesaggistici

I vincoli paesaggistici allo stato della legislazione nazionale sono disciplinati dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei beni Culturali e del Paesaggio (il quale all'art.2, innovando rispetto alle precedenti normative, ha ricompreso il paesaggio nel "Patrimonio culturale" nazionale), modificato con D. Lgs. 24 marzo 2006, n. 157.

Tale Codice ha seguito nel tempo l'emanazione del D. Lgs. n. 490/1999, il quale era esclusivamente compilativo delle disposizioni contenute nella L. n. 1497/1939, nel D.M. 21.9.1984 (decreto "Galasso") e nella L. n. 431/1985 (Legge "Galasso"), norme sostanzialmente differenti nei presupposti.

Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio ha inteso comprendere l'intero patrimonio paesaggistico nazionale derivante dalle precedenti normative in allora vigenti e ancora di attualità nelle specificità di ciascuna.

Le disposizioni del Codice che disciplinano i vincoli paesaggistici sono l'art. 136 e l'art. 142 del Dlgs 42/2004.

L'art. 136 individua gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo (lett. a) e b) "cose immobili", "ville e giardini", "parchi", ecc., c.d. "bellezze individue", nonché lett. c) e d) "complessi di cose immobili", "bellezze panoramiche", ecc., c.d. "bellezze d'insieme").

L'art. 142 individua le aree tutelate per legge ed aventi interesse paesaggistico di per sé, quali "territori costieri" marini e lacustri, "fiumi e corsi d'acqua", "parchi e riserve naturali", "territori coperti da boschi e foreste", "rilievi alpini e appenninici", ecc.

Oltre alle aree indicate agli artt. 136 e 142, sono sottoposti a vincolo gli immobili e le aree tipizzati, individuati e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici, art. 134, Dlgs 42/2004.

Dalla ricognizione dei vincoli, si evidenzia che l'area a tutela paesaggistica ricopre tutto il territorio piano- costiero del Comune di Pontecagnano-Faiano compresa l'area di sedime aeroportuale.

L'area tutelata viene definita: "Area Panoramica Costiera sita nel comune di Pontecagnano con esclusione delle aree demaniali marittime a sinistra della foce del fiume Picentino".



Figura 5-2 - Immobili e Aree di Notevole Interesse Pubblico – D.lgs. 42/2004 art. 136 – 157

L'area del sedime aeroportuale e l'area di espansione per l'allungamento della pista 05 ricade nel bacino idrografico del Torrente Rialto, costituito a sua volta dai sottobacini dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri.

In particolare dall'analisi dei vincoli si individua l'area di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi (cfr. Figura 5-3).

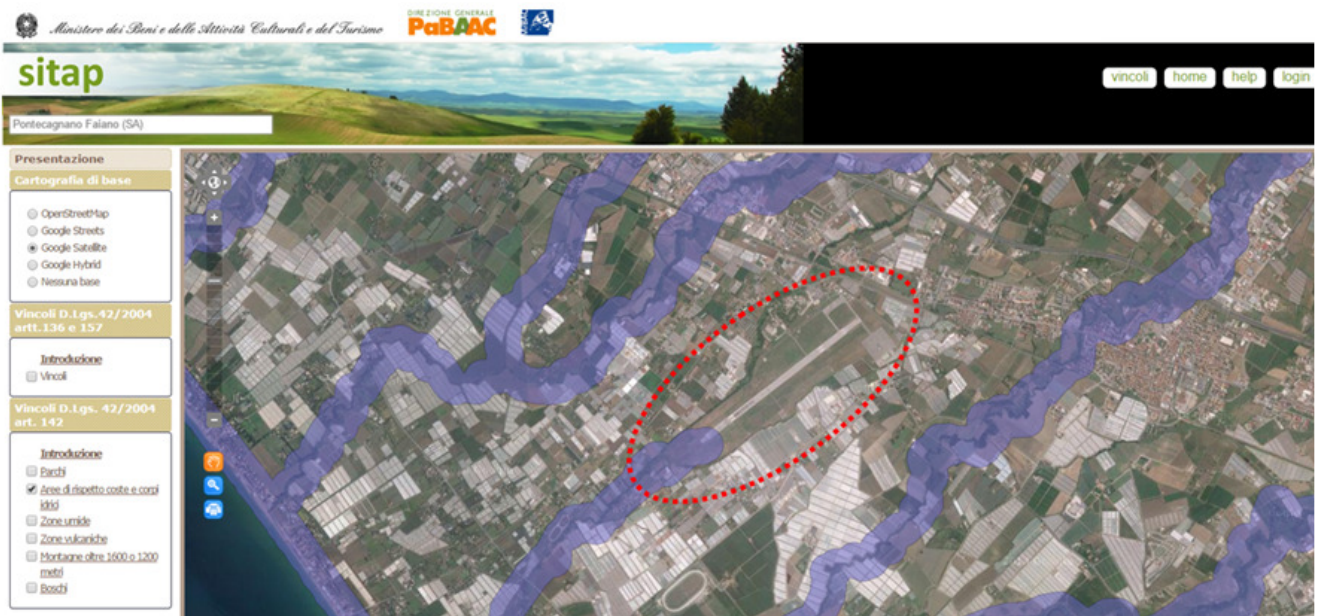


Figura 5-3 - Aree tutelate per Legge – D.lgs. 42/2004 art. 142

5.3.2 I beni culturali

Il patrimonio nazionale di "beni culturali" è riconosciuto e tutelato dal D.Lgs.42 del 22/01/2004 Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio, come modificato e integrato dal D. Lgs. 156 del 24/03/2006.

Sono soggetti a tutela tutti i beni culturali di proprietà dello Stato, delle Regioni, degli Enti pubblici territoriali, di ogni altro Ente ed Istituto pubblico e delle Persone giuridiche private senza fini di lucro sino a quando l'interesse non sia stato verificato dagli organi del Ministero. Sono altresì soggetti a tutela i beni di proprietà di persone fisiche o giuridiche private per i quali è stato notificato l'interesse ai sensi della L. 364 del 20/06/1909 o della L. 778 del 11/06/1922 ("Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico"), ovvero è stato emanato il vincolo ai sensi della L. 1089 del 01/06/1939 ("Tutela delle cose di interesse artistico o storico"), della L. 1409 del 30/09/1963 (relativa ai beni archivistici), del D. Lgs. 490 del 29/10/1999 ("Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali") e infine del D. Lgs. 42 del 22/01/2004.

Per quanto riguarda la presenza di beni culturali, la ricognizione sul sito web del MIBACT "Vincoli in Rete" (<http://vincoliinretegeo.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>) è stata elaborata su area vasta nella tavola Carta dei vincoli SIA-QPRM-09 al 25:000.

Più nel dettaglio, sono stati localizzati e poi identificati i beni presenti, in un raggio di 3 km dall'area di intervento, in base alla loro tipologia e classe di appartenenza secondo quanto disposto dalla Soprintendenza per i beni archeologici di Salerno Avellino Benevento e Caserta, Ente competente in materia. (cfr. Tabella 5-1).

Vengono di seguito riportati graficamente e poi elencati con relativa descrizione e riferimento.

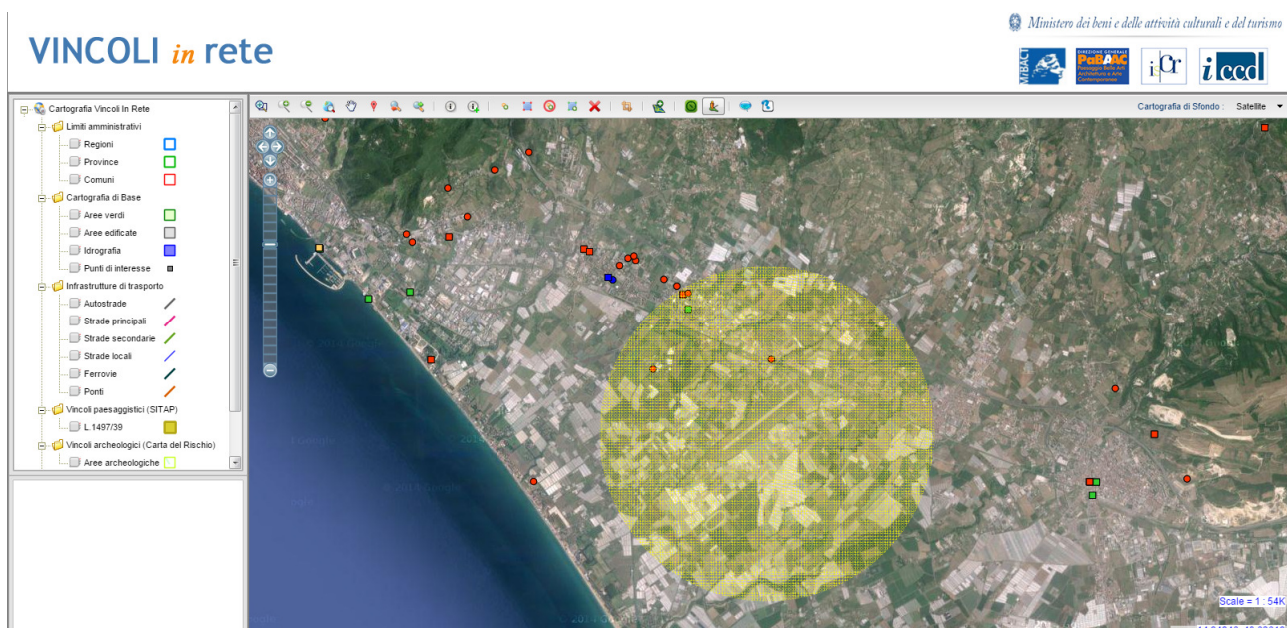


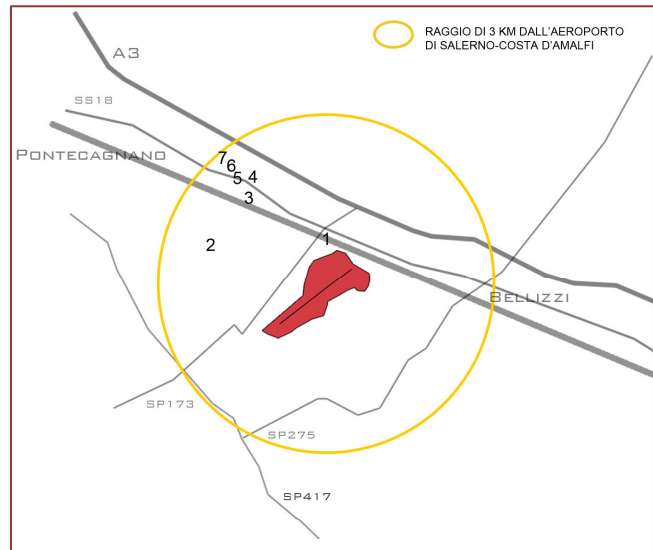
Figura 5-4 Beni Culturali presenti in un raggio di 3 km dall'area di intervento



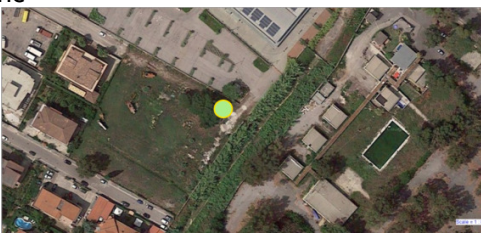
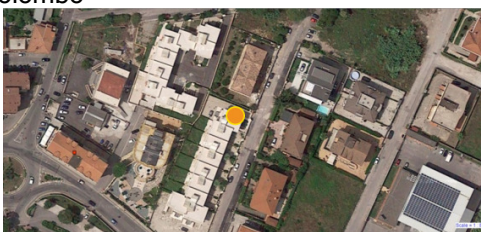
La tipologia di bene prevalentemente riscontrato è il monumento archeologico appartenente alla classe dei Beni archeologici di interesse culturale. L'altra tipologia presente è di tipo architettonico.

I beni ricadenti nel bacino preso in esame sono localizzati nel Comune di Pontecagnano Faiano.

Nessuno è direttamente interferito dagli interventi previsti.

Infine, non sono presenti beni nei Comuni di Bellizzi e Montecorvino, Comuni oggetto del presente studio.



N	Codice	Denominazione	Localizzazione	Tipo scheda	Classe
1	347946	Resti di una necropoli arcaica	Campania Salerno Pontecagnano Faiano PAGLIARONE 	Monumento archeologico	Archeologici di interesse culturale
2	314096	Terreno con resti di tombe arcaiche	Campania Salerno Pontecagnano Faiano 	Monumento archeologico	Archeologici di interesse culturale
3	461207	Casermette S. Antonio	Campania Salerno Pontecagnano Faiano SANT'ANTONIO VIA AMERIGO VESPUCCI, SNC 	Architettonica	Architettonici di non interesse culturale
4	348166	Resti della necropoli villanoviana (IX-VIII a.c.)	Campania Salerno Pontecagnano Faiano via Colombo 	Monumento archeologico	Archeologici di interesse culturale



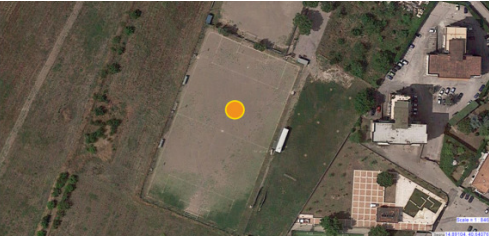
5	228908	Cascinale Morese ex Taverna Penta	Campania Salerno Pontecagnano Faiano 	Architettonica	Architettonici di interesse culturale
6	290830	Aree Sacre con stipi votive dal VI al IV a.C.	Campania Salerno Pontecagnano Faiano 	Monumento archeologico	Archeologici di interesse culturale
7	314375	Insedimento Etrusco-Campano di Pontecagnano	Campania Salerno Pontecagnano Faiano via picentia 	Monumento archeologico	Archeologici di interesse culturale

Tabella 5-1 - Classificazione dei Beni presenti nel raggio di 3 km dall'area di intervento

Il PTCP, inoltre, segnala e perimetra alcune aree archeologiche vincolate e indiziate.

"1. L'edificazione storica priva di funzione insediativa è costituita da:

a. Aree ed emergenze archeologiche, divise in:

- Aree archeologiche, che comprendono i beni vincolati secondo la vigente normativa;*
- Aree indiziate, che comprendono siti interessati da possibili ulteriori ritrovamenti;*
- Ambiti di interesse archeologico, che definiscono porzioni di territorio interessate da beni, tracce, segni di valore archeologico.*

In dette aree, nel rispetto delle norme vigenti, dovranno essere promosse iniziative dirette ad attirare risorse per la salvaguardia e la valorizzazione fruibile del territorio." (art. 14 NTA, PTCP).

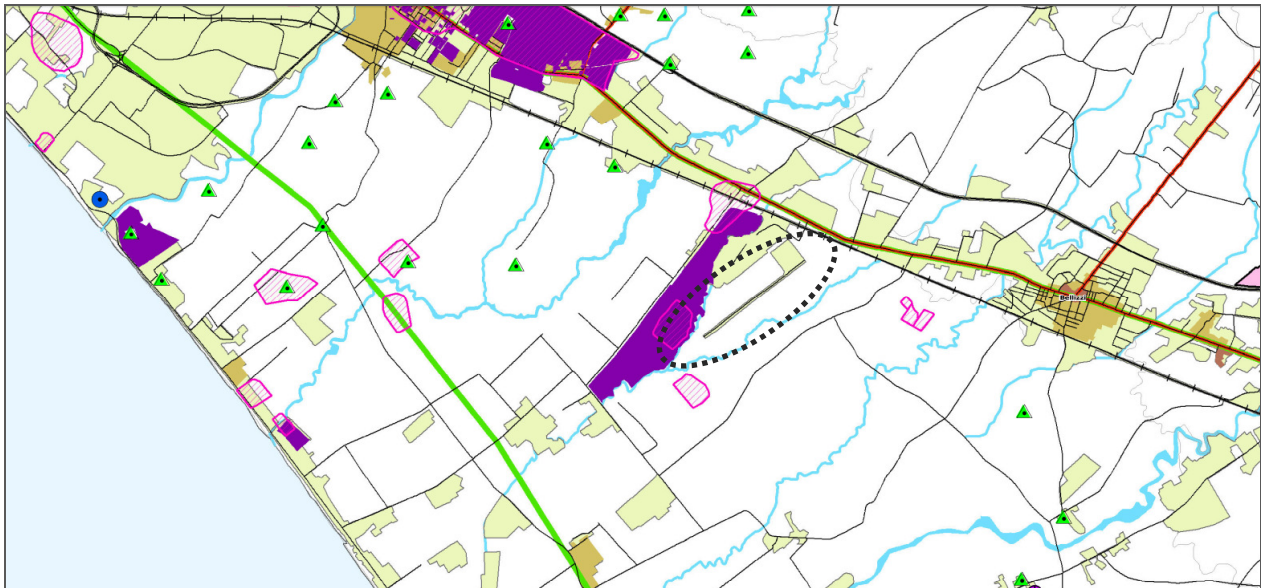


Figura 5-5 - Aree archeologiche vincolate - PTCP tavola 1.2.1a, Beni Storico – Culturali



5.3.3 Vincolo idrogeologico

Il Piano di Tutela delle Acque (ex D.Lgs. 152/99 e D.Lgs.4/08) individua le aree soggette a vincolo idrogeologico definito ai sensi del Regio Decreto 3267/1923, da cui si evince che l'intera area interessata dal Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno, non è soggetta ad alcun vincolo idrogeologico.

6. I RAPPORTI OPERA – PIANIFICAZIONE

6.1 I rapporti di coerenza

6.1.1 Pianificazione del settore trasporti e ordinaria

6.1.1.1 Livello Nazionale

Per quanto riguarda la pianificazione settoriale di carattere trasportistico, il progetto in esame trova piena coerenza nella pianificazione di livello nazionale (Piano generale dei trasporti e della Logistica) dalla quale emerge che il trasporto passeggeri presenta margini di crescita per il futuro e risponde agli indirizzi definiti all'interno del sistema Nazionale Integrato dei trasporti.

Obiettivo prioritario dello SNIT è, infatti, l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto, coerentemente con quanto previsto dall'integrazione del sistema di accessibilità su ferro e la futura stazione metropolitana leggera a supporto dell'aeroporto di Salerno.

Il Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, di più recente approvazione, inoltre, individua 11 aeroporti strategici e 26 aeroporti di interesse nazionale, fra i quali l'Aeroporto di Salerno. Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

6.1.1.2 Livello regionale

Nella pianificazione settoriale, l'opera trova conferma diretta negli strumenti di livello regionale (Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità, Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020) intendendo in maniera congiunta sistema pubblico dei trasporti e sistema della mobilità, favorendo lo sviluppo di un sistema integrato con investimenti mirati al potenziamento delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto, e al miglioramento della gestione e della qualità della mobilità.

Analogamente, in relazione ai piani che disciplinano il governo del territorio su scala regionale (Piano Territoriale Regionale), tutte le strategie pianificatorie sono finalizzate allo sviluppo delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economica regionale.

In particolare, il PTR mira alla realizzazione di un sistema aeroportuale regionale articolato su un insieme di aeroporti che, seppur differenziandosi per localizzazione, caratteristiche tecniche, impianti e funzioni, dovrà essere in grado non solo di soddisfare la domanda ma, anche quella che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo.

Nello specifico, rispetto ai cinque Quadri Territoriali di Riferimento (QTR) che il PTR individua per l'intero territorio della regione Campania, l'aeroporto di Salerno Costa

d'Amalfi è compreso nell'Ambiente Insediativo n. 4 – "Salernitano Piana del Sele" del secondo QTR, nell'ambito dei quali il PTR ha individuato le aree di maggiore interesse, suddivise in 10 Campi territoriali Complessi (CTC).

, Il CTC n.6, nel quale è compreso l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, dal punto di vista infrastrutturale, risulta caratterizzato dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 18 "Tirrena inferiore"; la nuova arteria SP Aversana che svolge il ruolo di strada di collegamento tra il capoluogo di provincia ed il comprensorio costiero, fino ad Agropoli; alle due estremità il campo è attraversato dalla linea ferroviaria Salerno-Battipaglia-Paola-Reggio Calabria.

In questo contesto, gli interventi che caratterizzano il campo della costa Salernitana rappresentano un forte miglioramento dell'interconnessione, ed il conseguente rafforzamento del settore turistico legato alla valorizzazione delle componenti paesistiche e ambientali.

Gli interventi in progetto trovano coerenza diretta con gli indirizzi del PTR che indicano che "l'adeguamento dell'aeroporto di Pontecagnano (Salerno Costa d'Amalfi) come polo attrattore di livello sovraprovinciale, e l'adeguamento dell'intero sistema della portualità, con spiccata vocazione diportistica, favoriranno l'intermodalità e l'accessibilità dell'area salernitana, in considerazione delle valenze attrattive della fascia costiera con particolare riferimento all'ambito amalfitano e cilentano".

6.1.1.3 Livello provinciale

Con riferimento all'area interessata dalla realizzazione delle opere previste dal Master Plan, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) la inquadra all'interno dell'Ambito Territoriale Identitario "area metropolitana di Salerno", corrispondente ai STS 'D5' (area urbana di Salerno a Dominante rurale – industriale) e 'A7' (Monti Picentini a Dominante naturalistica).

Il PTCP, per garantire gli obiettivi e per attuare le strategie per il sistema della mobilità, prevede il potenziamento dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano, con l'allungamento della pista fino a 2100 m, la realizzazione di una parallela pista di rullaggio, la costruzione di edifici destinati ai servizi passeggeri ed alle dotazioni tecniche, nonché alle attrezzature complementari ed alle infrastrutture per la mobilità e la sosta.

Il PTCP inoltre prevede la localizzazione di una grande struttura fieristica e per servizi avanzati nei pressi dello scalo e l'adeguamento/potenziamento delle connessioni alle diverse infrastrutture per la mobilità, esistenti e programmate: rete ferroviaria e metropolitana; rete autostradale e rete viaria locale; sistema delle vie del mare (cfr. Norme di Attuazione del PTCP, Capo III, Le infrastrutture, i trasporti e la logistica, Art. 49 Aeroporto di Salerno – Pontecagnano).

Le fasi di progettazione a breve e medio termine rispondono pienamente agli indirizzi di Piano per cui è previsto il potenziamento dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano, in particolare il prolungamento della pista e opere correlate, nonché dei collegamenti e dei servizi ad esso funzionali quali ad esempio l'intervento di integrazione del sistema di accessibilità su ferro e della futura stazione metropolitana leggera.

Di rilevante importanza è la coerenza dell'intervento in termini di obiettivi, azioni e proposte del Ptcp di Salerno volte al raggiungimento delle Fasi previste.

Il quadro sinottico di seguito riportato (*cf. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno (PTCP)*), articolato per l'Ambito Identitario, ha consentito di effettuare una verifica di coerenza tra quanto proposto dal Ptcp e la programmazione 2007-2013 e la successiva programmazione 2014-2020 della Regione Campania.

L'integrazione modale costituisce un tema nevralgico delle politiche di settore della Provincia di Salerno e la organizzazione dei corridoi infrastrutturali principali, connessi nei nodi di interscambio, ne rappresenta un aspetto essenziale.

In questa logica, un'azione decisiva per la valorizzazione del territorio viene individuata nella formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, nel potenziamento e nell'adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali e intermodali e nella loro interconnessione con le reti di trasporto stradali ferroviarie.

L'inserimento dell'opera in questo contesto pianificatorio, restituisce coerenze dirette e indirette con gli obiettivi previsti.

Di seguito viene riportata una matrice suddivisa per sistemi in cui vengono messi in evidenza gli obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in riferimento alle azioni dirette e indirette previste facenti parte di un disegno più ampio, quali gli interventi a supporto dell'accessibilità al sistema aeroportuale e l'incremento dello sviluppo economico scaturito dall'inserimento dell'infrastruttura stessa.

	OBIETTIVI GENERALI PTCP	OBIETTIVI SPECIFICI PTCP	TIPOLOGIA DI AZIONI POR CAMPANIA 2007-2013	TIPOLOGIA DI AZIONI POR CAMPANIA 2014-2020	COERENZE DIRETTE CON IL MASTER PLAN	COERENZE INDIRETTE CON IL MASTER PLAN
SISTEMA INFRASTRUTTURALE E DELLA MOBILITA'	Migliorare e potenziare le reti per la mobilità di persone e merci, adottando una visione integrata e non settoriale che privilegi la intermodalità. Promuovere l'adeguamento del sistema infrastrutturale provinciale.	<p>Adeguamento delle infrastrutture aeroportuali (aviosuperfici ed elisuperfici). Il PTCP propone:</p> <p>1. Allungamento della pista dall'aeroporto di Salerno-Pontecagnano fino a 2100 ml ed il potenziamento delle infrastrutture e degli impianti a servizio dello scalo;</p> <p>2. Realizzazione di stazioni di interscambio tra linea metropolitana e linea nazionale in corrispondenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ed a Battipaglia;</p> <p>Migliorare la mobilità intermodale di persone e merci, anche attraverso la separazione delle componenti di domanda di mobilità funzionalmente differenti. Il PTCP propone:</p> <p>La realizzazione di stazioni di interscambio tra linea metropolitana e linea nazionale in corrispondenza dell'aeroporto di Salerno-</p>	<p>Ob. Operativo 4.2 COLLEGAMENTI AEREI</p> <p>Realizzazione di interventi a livello locale per rafforzare i collegamenti aerei.</p> <p>Interventi a supporto dell'accessibilità al sistema aeroportuale di Capodichino, Grazzanise e Pontecagnano, compreso il sistema di accesso viario e ferroviario.</p>	<p>Collegamenti plurimodali di porti, aeroporti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") e favorendo una logica di unitarietà del sistema.</p> <p>Realizzazione di piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone.</p> <p>Potenziamento ferroviario regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale.</p>	<p>ADEGUAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolungamento pista e opere correlate; - Sistemazione aree annesse; - Riconfigurazione parcheggi; - Ampliamento terminal; 	<p>Metropolitana leggera</p> <p>Fra le opere previste a corredo del collegamento dell'aeroporto con il tessuto urbano vi è il progetto di Completamento della Metropolitana di Salerno della tratta Stadio Arechi Pontecagnano Aeroporto. Tale progetto permetterà un rapido raggiungimento dell'aeroporto sia da Salerno città che dai Comuni limitrofi.</p>

		<p>Pontecagnano ed a Battipaglia.</p> <p>Promuovere la realizzazione di itinerari ciclabili di livello provinciale e interprovinciale. Il PTCP propone:</p> <p>La realizzazione di una rete ciclabile provinciale, inserita nella griglia dei principali itinerari nazionali ed internazionali, e la realizzazione di reti ciclabili urbane da configurare come sistemi capillari di connessione tra le aree residenziali e le principali attrezzature collettive, in connessione con le stazioni ferroviarie, i nodi intermodali, i luoghi ad elevata concentrazione di posti di lavoro.</p>				
--	--	--	--	--	--	--

	OBIETTIVI GENERALI PTCP	OBIETTIVI SPECIFICI PTCP	TIPOLOGIA DI AZIONI POR CAMPANIA 2007-2013	TIPOLOGIA DI AZIONI POR CAMPANIA 2014-2020	COERENZE DIRETTE CON IL MASTER PLAN	COERENZE INDIRETTE CON IL MASTER PLAN
SISTEMA INSEDIATIVO	Perseguire uno sviluppo policentrico ed equilibrato del sistema insediativo, per migliorare la qualità della vita delle popolazioni insediate, puntando alla riqualificazione dei centri urbani, all'adeguamento e razionalizzazione della dotazione dei servizi di livello locale e sovralocale ed al coordinamento delle politiche di sviluppo del territorio.	<p>Promuovere l'innovazione e lo sviluppo integrato dei servizi.</p> <p>Il PTCP propone:</p> <p>Potenziamento del sistema urbano quale centro di promozione, produzione ed offerta, sia di scala locale che di scala regionale, nei campi dei servizi (istruzione, sanità, welfare, etc.), del commercio, del turismo e della ricettività, della finanza, della cultura, dello sport e del tempo libero.</p> <p>Sviluppare relazioni di integrazione-complementarità fra le "centralità" d'ambito</p> <p>L'obiettivo si persegue attraverso indirizzi contenuti nella disciplina attuativa del Ptcp, finalizzati a programmare la riorganizzazione del sistema urbano attuando la ricomposizione ed il potenziamento del sistema degli spazi pubblici, dei servizi collettivi e delle attrezzature.</p> <p>Riqualificazione e "messa a norma" della città</p> <p>La delocalizzazione delle funzioni produttive quali</p>	Ob. Operativo 6.1 - Città medie	Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, nelle aree di attrazione attraverso la valorizzazione integrata di risorse e competenze territoriali.		<p>Area strategica:</p> <p>in termini di accessibilità su scala locale e non; e localizzazione di possibili e future funzioni</p> <p>Fattore di competitività:</p> <p>La presenza di adeguati collegamenti aerei, offrirà alle aziende già presenti nel territorio regionale, un elemento per accrescere il loro livello di competitività anche nei confronti delle altre aree limitrofe.</p>

		<p>attività industriali e artigianali inconciliabili con il tessuto residenziale, ma anche media e grande distribuzione di vendita, in specifiche aree attrezzate, di dimensione locale e/o comprensoriale, ubicate in posizioni strategiche rispetto alle principali reti per la mobilità.</p> <p>Riqualificare ed articolare l'offerta turistica basata sulla valorizzazione del patrimonio identitario dei siti.</p> <p>La valorizzazione delle risorse archeologiche dell'area, dal sito parco archeologico e Museo Archeologico Nazionale a Pontecagnano Faiano alla necropoli etrusco-sannitica di Fratte, e l'istituzione del parco archeologico di S. Eustachio;</p>				
--	--	---	--	--	--	--

	OBIETTIVI GENERALI PTCP	OBIETTIVI SPECIFICI PTCP	TIPOLOGIA DI AZIONI POR CAMPANIA 2007-2013	TIPOLOGIA DI AZIONI POR CAMPANIA 2014-2020	COERENZE DIRETTE CON IL MASTER PLAN	COERENZE INDIRETTE CON IL MASTER PLAN
SISTEMA AMBIENTALE	La tutela delle risorse territoriali (il suolo, l'acqua, la vegetazione e la fauna, il paesaggio, la storia, il patrimonio culturale ed artistico) intese come "beni comuni", la prevenzione di rischi derivanti da un uso improprio o eccessivo rispetto alla loro capacità di sopportazione, la loro valorizzazione in funzione dei diversi livelli di qualità reali e potenziali.	Salvaguardare, gestire e pianificare i paesaggi La valorizzazione delle risorse archeologiche dell'area, dal sito parco archeologico e Museo Archeologico Nazionale a Pontecagnano Faiano alla necropoli etrusco-sannitica di Fratte, e l'istituzione del parco archeologico di S. Eustachio;	Ob. Operativo 1.9 - Beni e siti culturali Ob. Operativo 1.10 - La cultura come risorsa	Promozione presso i principali attrattori culturali regionali (musei, aree archeologiche) di servizi aggiuntivi di intrattenimento culturale e ricreativo (laboratori didattici, centri di incontro, siti web, punti di ristoro, merchandising).		Attrattività turistica: Valorizzazione del territorio in termini di risorse e siti presenti in prossimità del sedime aeroportuale.

6.1.1.4 Livello comunale

Su scala Comunale l'uso del suolo, disciplinato dai relativi Piani Comunali (P.R.G per il Comune di Pontecagnano Faiano e Bellizzi, PUC per il Comune di Montecorvino), interessa principalmente l'ambito del comune di Pontecagnano Faiano e le seguenti destinazioni d'uso:

- Attuale area di sedime: Zona Omogenea F3 – servizi generali (Zone destinate ad attrezzature di interesse generale e di uso pubblico- parcheggi, reti tecnologiche, aeroporto)
- Area di espansione THR 23 e THR 05: Zona Omogenea E3 (Zona destinata ad uso agricolo identificate come aree seminative con colture pregiate).

L'area aeroportuale che insiste sul territorio comunale di Bellizzi risulta ricadere nelle seguenti zone omogenee:

- Attuale area terminal/parcheggio auto: Zona Omogenea F8 (Zona destinata ad attività aeroportuali);
- Area espansione terminal/parcheggi: Zone Omogenee F8 – D.t3 (area non edificata destinata ad insediamenti turistici) – E 12 (area destinata alla produzione agricola).

In sintesi è emersa una sostanziale e generale conformità tra il progetto in esame e quanto previsto dai piani.

INTERVENTI DI Master Plan	ZONA DI PRG	NTA del PRG
Prolungamento Pista e opere annesse	Zona E	Tali zone sono destinate esclusivamente all'uso agricolo
Ampliamento terminal/parcheggi	Zona F8: Zona destinata ad attività aeroportuali	Tali zone sono destinate ad attività aeroportuali
	Zona Dt3 Area non edificata destinata ad insediamenti turistici	Sono ammessi tutti gli interventi edilizi e di urbanizzazione attuati dal Comune; quali edificazione di strutture pubbliche, opere a rete nel sottosuolo, ristrutturazione di strade e di spazi pubblici, apertura di nuove strade e formazione di nuovi spazi aperti, destinate a piazze, a verde attrezzato ed a verde per lo sport ed il tempo libero

Tabella 6-1 Sintesi delle interazioni tra gli interventi e le zonizzazioni comunali

6.1.2 Pianificazione di tutela paesaggistica e vincoli

La pianificazione di tutela paesaggistica fa riferimento, per l'ambito territoriale in esame, alle Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTR) e più nello specifico il Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento di Salerno approvato nel marzo 2012 che indica le diverse strategie di valorizzazione paesaggistica di ogni contesto territoriale, articolate per Ambiti Territoriali Identitari, attraverso:

- la tutela dei valori paesaggistici presenti;
- la riqualificazione dei contesti degradati anche mediante la creazione di nuovi valori paesaggistici;
- il miglioramento della qualità dei paesaggi urbani.

L'area di intervento rientra a far parte dell'Unità di Paesaggio n. 14a denominata Piana del Sele. In tal senso il Piano prescrive la realizzazione di consistenti interventi di risanamento della qualità delle acque, dell'ambiente naturale ed antropizzato (sia linea di costa che nelle aree più interne), di tutela delle aree e degli usi agricoli e, contemporaneamente, promuove il rafforzamento del settore turistico legato alla valorizzazione delle componenti paesistiche e ambientali. L'adeguamento dell'aeroporto di Pontecagnano (Salerno Costa d'Amalfi), come polo attrattore di livello sovraprovinciale, viene individuato come elemento volto a favorire l'intermodalità e l'accessibilità dell'area salernitana, in considerazione delle valenze attrattive della fascia costiera con particolare riferimento all'ambito amalfitano e cilentano.

6.1.2.1 Aree Naturali Protette

L'area su cui è ubicato l'attuale aeroporto, e le future aeree di espansione previste dal Master Plan, non interessano zone delimitate dai Parchi e Riserve Naturali statali e regionali, Oasi di Protezione ed aree di protezione speciale o conservazione speciale.

L'area di intervento non interessa alcuna area naturale protetta (Parchi, Riserve naturali, Zone umide, Siti della Rete Natura 2000 – SIC e ZPS). La tavola *SIA-QPRM-08 Carta delle aree naturali protette* e la tavola *SIA-QAMB-01 Inquadramento ambientale*, mostrano, rispettivamente, la localizzazione delle aree SIC e ZPS e la distanza tra l'area di intervento e le diverse aree naturali protette; come si evince dalla lettura delle tavole la distanza minima dell'area aeroportuale dal SIC più vicino "IT8050011 Fasce litoranee a sinistra e destra del Fiume Sele", è di circa 7 Km, pertanto, si esclude qualsiasi interferenza del progetto con gli habitat presenti nel sito.

6.1.2.2 Vincoli paesaggistici

Sull'area interessata dagli interventi previsti dal Master Plan insistono le seguenti tipologie di vincoli paesaggistici, ambientali e storico-culturali (cfr. Tav. RP.01.4):

- Aree di tutela paesistica ai sensi dell'Art. 134 del D.lgs n. 42 del 2004 e s.m.i. ;
- Aree di tutela paesistica ai sensi dell'Art. 142 del D.lgs n. 152/06 s.m.i. ; in particolare *"fiumi, torrenti, corsi d'acqua (...) e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"*;
- Zone di interesse archeologico

Dalla ricognizione dei vincoli, si evidenzia che l'area a tutela paesaggistica ricopre tutto il territorio piano- costiero del Comune di Pontecagnano-Faiano compresa l'area di sedime aeroportuale.

L'area tutelata viene definita: *"Area Panoramica Costiera sita nel comune di Pontecagnano con esclusione delle aree demaniali marittime a sinistra della foce del fiume Picentino"* ed è vincolata con Decreto Ministeriale del 22 Febbraio 1970.

Il vincolo riguarda la fascia costiera del territorio comunale di Pontecagnano-Faiano e comporta, in particolare, *l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo dell'immobile ricadente nella localita' vincolata, di presentare alla competente soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della localita' stessa;(...*)

Il vincolo riconosce che *la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, estendendosi dal Fiume Picentino al Fiume Tusciano, costituisce un unico arenile diviso da un'ininterrotta pineta dalla nuova strada litoranea Salerno-Foci Del Sele, dalla quale, in alcuni punti, si godono scorci panoramici sulla costa verso salerno da un lato e dall'altro fin verso la punta di Ogliastro, mentre l'interno e' un continuo susseguirsi di punti di vista, accessibili al pubblico, sulla ubertosa e fertilissima campagna;(...*). Tale zona e' delimitata nel modo seguente: *Mare Tirreno, Fiume Picentino - strada ferrata Salerno-Battipaglia - Comuni di Montecorvino Rovella e Battipaglia. Dal vincolo stesso s'intendono esclusi i 1000 m. demaniali marittimi siti sulla sinistra della foce del fiume Picentino.*

Si individua, inoltre, ai sensi dell'art. 142 del Dlgs. 42/2004, l'area di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi su cui ricade l'intervento di prolungamento della pista.

6.1.2.3 Beni Culturali

La tipologia di bene prevalentemente riscontrato è il monumento archeologico appartenente alla classe dei Beni archeologici di interesse culturale. L'altra tipologia presente è di tipo architettonico. Nessun bene culturale è direttamente interferito dagli interventi previsti per quanto riguarda il Comune di Pontecagnano Faiano. Non sono presenti beni nei Comuni di Bellizzi e Montecorvino.

Infine, Il PTCP segnala e perimetra alcune aree archeologiche che comprendono i beni vincolati in base alla vigente normativa e aree indiziate, che comprendono siti interessati da possibili ulteriori ritrovamenti.

Le Norme Tecniche del Piano regolano le aree in questione all'art. 14 - La Salvaguardia della edificazione storica non utilizzabile a fini insediativi – secondo cui: *"In dette aree, nel rispetto delle norme vigenti, dovranno essere promosse iniziative dirette ad attirare risorse per la salvaguardia e la valorizzazione fruibile del territorio."*

L'area di intervento interessa una piccola porzione (circa il 5%) della zona vincolata di interesse archeologica che insiste nel territorio comunale di Pontecagnano Faiano.

In questa area, sarà cura dell'Aeroporto di Salerno effettuare, in fase realizzativa, quanto indicato dalla Soprintendenza archeologica competente nelle aree particolarmente sensibili direttamente interessate dalle opere in progetto.