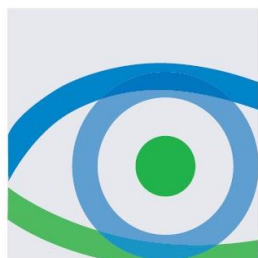


Interventi di adeguamento tecnico-funzionale del Porto commerciale di Salerno



Studio di impatto ambientale *Quadro di riferimento programmatico* Relazione generale



In copertina:

Vue de la ville de Salerno, (1763) disegno di Claude Louis Chatelet incisione di Jacques Joseph Coyni
(terminata da de Ghendt)

Fonte: internet



ISO 9001:2008 CERTIFICATO N. 2411

I.R.I.D.E. srl

Via Giacomo Trevis 88 – 00147 – Roma – tel – fax 06 51606033

admin@istituto-iride.com – www.istituto-iride.com

C F – P.IVA 08024671003 – Registro Imprese di Roma 89912/04 – R.E.A. n. RM-1068311

Indice

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Nota per la lettura del Quadro di riferimento programmatico | 5 |
| 2 | Lo stato della pianificazione | 6 |
| 2.1 | <i>La disciplina e la prassi pianificatoria</i> | 6 |
| 2.1.1 | La pianificazione ordinaria generale | 6 |
| 2.1.2 | La Pianificazione ordinaria separata | 7 |
| 2.1.2.1 | Settore Trasporti | 7 |
| 2.1.2.2 | Settore Ambiente | 12 |
| 2.1.3 | La Pianificazione negoziata | 17 |
| 2.1.4 | La Programmazione unitaria | 18 |
| 2.2 | <i>Il quadro pianificatorio di riferimento</i> | 22 |
| 3 | La pianificazione generale | 24 |
| 3.1 | <i>Il Piano Territoriale Regionale</i> | 24 |
| 3.1.1 | La struttura del Piano | 24 |
| 3.1.2 | I contenuti del Piano | 25 |
| 3.1.2.1 | Primo Quadro di Riferimento Territoriale: le Reti | 25 |
| 3.1.2.2 | Secondo Quadro Territoriale di Riferimento: gli Ambienti Insediativi | 27 |
| 3.1.2.3 | Terzo quadro territoriale di riferimento: i sistemi territoriali di sviluppo (Sts) | 27 |
| 3.1.2.4 | Il quarto Quadro territoriale di riferimento: i Campi Territoriali Complessi | 28 |
| 3.1.2.5 | Il quinto Quadro territoriale di riferimento: indirizzi per le intese istituzionali e buone pratiche di pianificazione | 30 |
| 3.2 | <i>Il Piano territoriale di coordinamento provinciale</i> | 30 |
| 3.2.1 | La struttura ed i contenuti del Piano | 30 |
| 3.2.2 | Gli obiettivi e le strategie del Piano | 32 |
| 3.3 | <i>Il Piano Urbanistico Comunale</i> | 35 |
| 3.3.1 | La struttura e i contenuti del Piano | 35 |
| 3.3.2 | Gli obiettivi e le strategie | 42 |
| 4 | La pianificazione separata – Settore dei trasporti | 45 |
| 4.1 | <i>Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)</i> | 45 |
| 4.2 | <i>Le linee guida del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020</i> | 48 |
| 4.3 | <i>Il Piano Provinciale dei Trasporti</i> | 50 |
| 5 | La pianificazione separata – Settore ambientale | 52 |
| 5.1 | <i>Linee guida per il paesaggio</i> | 52 |
| 5.2 | <i>Misure di salvaguardia della costa</i> | 53 |
| 5.3 | <i>Piano Regionale di Risanamento della Qualità dell’Aria</i> | 54 |
| 6 | La programmazione unitaria | 57 |
| 6.1 | <i>Programma Operativo Nazionale 2007 -2013 Reti e mobilità</i> | 57 |
| 6.2 | <i>Programma Operativo Regionale 2000 – 2006</i> | 58 |
| 6.3 | <i>Programma Operativo Regionale FESR 2007 – 2013</i> | 58 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 7 | Vincoli e disciplina di tutela..... | 61 |
| 7.1 | <i>Il Patrimonio culturale e paesaggistico.....</i> | 61 |
| 7.1.1 | I beni culturali | 61 |
| 7.1.2 | I beni paesaggistici | 62 |
| 7.2 | <i>Le aree di pregio ambientale</i> | 66 |
| 7.2.1 | Le aree naturali protette..... | 66 |
| 7.2.2 | Le aree della Rete Natura 2000 | 69 |
| 8 | Rapporti Opera – Atti di pianificazione e programmazione | 72 |
| 8.1 | <i>Coerenze dirette.....</i> | 72 |
| 8.2 | <i>Coerenze indirette</i> | 72 |
| 8.2.1 | Le famiglie di obiettivi | 72 |
| 8.2.2 | Miglioramento sistema interconnessioni con altre modalità di trasporto..... | 73 |
| 8.2.3 | Sostegno allo sviluppo economico | 73 |
| 8.3 | <i>I rapporti delle conformità.....</i> | 74 |
| 8.3.1 | I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla pianificazione locale... 74 | |
| 8.3.2 | I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla disciplina di tutela..... 74 | |
| 8.3.2.1 | La disciplina di tutela dei beni culturali e paesaggistici | 74 |
| 8.3.2.2 | La disciplina di tutela delle aree di interesse ambientale..... | 75 |
| 8.3.3 | I rapporti con la disciplina di tutela della costa e dell'equilibrio morfo-dinamico costiero 75 | |

Elenco elaborati

| <i>Codice</i> | <i>Titolo</i> | <i>Scala</i> |
|---------------|--|--------------|
| QPRM01 | Piano territoriale di coordinamento di Salerno (PTCP): Infrastrutture, trasporti e logistica | 1:75.000 |
| QPRM02 | Piano urbanistico comunale di Salerno (PUC): Sintesi del Piano | 1:20.000 |
| QPRM03 | Piano urbanistico comunale di Salerno (PUC): Sistema della mobilità | 1:10.000 |
| QPRM04 | Piano urbanistico comunale di Salerno (PUC): Zonizzazione | 1:10.000 |
| QPRM05 | Carta dei beni culturali ed ambientali | 1:10.000 |
| QPRM06 | Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000 | 1:25.000 |

1 NOTA PER LA LETTURA DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Ai fini favorire una migliore comprensione di quanto riportato nel presente Quadro di riferimento e, più in generale, degli interventi in progetto e del connesso Studio di impatto ambientale si rammenta che nel **Quadro Sinottico** sono stati documentati i seguenti aspetti:

1. Illustrazione di sintesi del contesto infrastrutturale di intervento, comprendente una descrizione del Porto commerciale di Salerno condotta con riferimento al suo assetto fisico e funzionale al 2012, ed alla accessibilità portuale esistente e programmata;
2. Illustrazione di sintesi degli interventi in progetto, condotta mediante schede riassuntive riferite ad ognuno di essi e sviluppata attraverso la trattazione dei seguenti temi centrali:
 - Motivazioni e finalità degli interventi
 - Configurazione portuale allo scenario di progetto
 - Principali aspetti costruttivi
 - Pareri acquisiti
3. Illustrazione della metodologia generale di lavoro sulla scorta della quale è stato strutturato lo Studio di impatto ambientale
4. Illustrazione della metodologia di lavoro seguito per lo svolgimento del Quadro programmatico, con particolare riferimento a quella relativa a:
 - Selezione dell'insieme degli strumenti presi in esame, denominato nel presente studio "quadro pianificatorio di riferimento"
 - Indicazione dei Piani documentati in altre parti dello SIA
 - Modalità di classificazione dei rapporti Opera – Piani
5. Illustrazione della di lavoro seguito per lo svolgimento del Quadro progettuale
6. Illustrazione della di lavoro seguito per lo svolgimento del Quadro ambientale, con particolare riferimento a:
 - Identificazione delle Azioni di progetto
 - Selezione delle componenti ambientali potenzialmente interessate dalle Azioni di progetto
7. Contributi specialistici che hanno concorso alla redazione dello SIA
8. Quadro di sintesi della documentazione prodotta

2 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE

2.1 *La disciplina e la prassi pianificatoria*

2.1.1 **La pianificazione ordinaria generale**

La Campania ha approvato con D.C.R. la Legge Regionale n°16 del 22 dicembre 2004 "Norme sul Governo del Territorio" attraverso la quale disciplina: *«la tutela, gli assetti, le trasformazioni e le utilizzazioni del territorio al fine di garantirne lo sviluppo, nel rispetto del principio di sostenibilità, mediante un efficiente sistema di pianificazione territoriale e urbanistica articolato a livello regionale, provinciale e comunale»* così come espresso nell'articolo 1. Comma 1. della stessa.

Attraverso suddetta Legge ed il Regolamento di Attuazione per il Governo del Territorio, approvato con D.G.R. n°5 del 4 agosto 2011, la Regione individua e disciplina gli strumenti della Pianificazione Territoriale ed Urbanistica secondo i vari livelli di competenza e materia.

Nella Legge Regionale, al TITOLO II - CAPO I «**PIANIFICAZIONE REGIONALE**» è normato il **Piano Territoriale Regionale** quale strumento che individua:

- *gli obiettivi di assetto, delle linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione;*
- *i sistemi infrastrutturali e le attrezzature di rilevanza sovregionale e regionale, nonché gli impianti e gli interventi pubblici dichiarati di rilevanza regionale;*
- *gli interventi e i criteri per la elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale e per la cooperazione istituzionale.*

Al TITOLO II – CAPO II «**PIANIFICAZIONE PROVINCIALE**» è normato il **Piano Territoriale di coordinamento provinciale** quale strumento di pianificazione in cui definire le disposizioni di carattere strutturale e programmatico. Il Comma 5 dell'art.18 specifica tra le disposizioni strutturali principalmente:

- l'individuazione delle strategie della pianificazione urbanistica;
- gli indirizzi ed i criteri per il dimensionamento dei piani urbanistici comunali;
- la definizione delle caratteristiche di valore e di potenzialità dei sistemi naturali ed antropici del territorio;
- la determinazione di aree naturali protette di interesse locale;
- lo sviluppo degli obiettivi individuati dalla pianificazione regionale;
- la definizione della rete infrastrutturale e delle opere di interesse provinciale;
- gli indirizzi finalizzati ad assicurare la compatibilità territoriale degli insediamenti industriali.

Al TITOLO II – CAPO III «**PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE**» sono normati come strumenti il **Piano urbanistico comunale**, i **Piani urbanistici attuativi** ed il **Regolamento edilizio comunale**. Il PUC è lo strumento urbanistico generale del Comune e disciplina la tutela

ambientale, le trasformazioni urbanistiche ed edilizie dell'intero territorio comunale. In coerenza con il PTR ed il PTCP, il PUC:

- individua gli obiettivi da perseguire nel governo del territorio comunale;
- definisce gli elementi del territorio urbano ed extraurbano raccordando la previsione di interventi di trasformazione con le esigenze di salvaguardia;
- determina i fabbisogni insediativi;
- indica le trasformazioni fisiche e funzionali ammissibili nelle singole zone, garantendo la valorizzazione dei centri storici nonché lo sviluppo sostenibile del territorio comunale, disciplina i sistemi di mobilità di beni e di persone;
- assicura la piena compatibilità delle previsioni in esso contenute rispetto all'assetto geologico e geomorfologico.

Secondo l'iter metodologico poc'anzi descritto, la fase di costruzione del quadro degli strumenti di pianificazione generale è stata condotta attraverso l'esame di quanto disposto dalla vigente legge urbanistica regionale *LR 22 dicembre 2004 n. 16*, "Norme sul governo del territorio".

Ai sensi del citato atto legislativo, il quadro della strumentazione pianificatoria può essere sintetizzato nei seguenti termini.

| Livello | Strumento | Estremi |
|----------------|--|---|
| Regionale | Piano Territoriale Generale | Approvato con Legge regionale n°13 del 13 ottobre 2008. |
| Provinciale | Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Salerno | Adottato con D.G.P. n°31 del 6 febbraio 2012. Il Piano ha ottenuto il Parere motivato alla VAS espresso con Decreto regionale n°39 del 1 febbraio 2012. Il Consiglio provinciale il 30 marzo 2012, con deliberazione n°15 ha approvato il PTCP. |
| Comunale | Piano Urbanistico Comunale | Approvato con DPGP n°147/2006 e vigente dal 24/01/2007. |
| Comunale | Variante Parziale al PUC | Approvazione variante parziale delibera consiglio comunale n.2 del 21/01/2013. Pubblicata sul BURC Campania 04/02/2013 |

2.1.2 La Pianificazione ordinaria separata

2.1.2.1 Settore Trasporti

Secondo l'impianto metodologico assunto alla base del presente Quadro programmatico, obiettivo del presente paragrafo risiede nel definire lo stato della pianificazione del settore trasporti, per come esso discende dalla disciplina di riferimento e dalla attuazione datane nella prassi pianificatoria ai diversi livelli istituzionali di competenza.

In questa ottica, per ognuno dei succitati livelli, a valle del preventivo esame della legislazione di riferimento e della successiva ricostruzione dei termini in cui il quadro pianificatorio previsto da detti atti legislativi sia stato tradotto in documenti di pianificazione e programmazione, per ciascuno di essi è condotta una sintetica descrizione, strumentale alla definizione del quadro pianificatorio di riferimento.

Livello nazionale

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 ritorno 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.

Livello regionale

Per quanto attiene il livello regionale ed in particolare il quadro legislativo di riferimento, la pianificazione del settore trasporti è disciplinata dalla *Legge Regionale del 28 marzo 2002 n. 3* recante "*Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania*" e segnatamente dal Titolo III avente ad oggetto la "Pianificazione e programmazione dei trasporti"¹.

¹ La legge è stata pubblicata sul BUR n. 19 del 8 Aprile 2002

Nello specifico, al citato titolo, una volta definiti gli indirizzi ed i soggetti della pianificazione (cfr. art. 12), la legge in parola opera una fondamentale precisazione ai fini della successiva normazione della attività di pianificazione, introducendo la distinzione tra «pianificazione degli investimenti» e «pianificazione dei servizi per la mobilità»². Secondo la definizione datane dal testo di legge «la pianificazione degli investimenti, di cui ai successivi articoli 14 e 15, riguarda le scelte che incidono sulla struttura del sistema regionale e locale dei trasporti e, in particolare, gli investimenti finalizzati alla realizzazione di infrastrutture, impianti e veicoli per il trasporto di persone e di merci»; invece, «la pianificazione dei servizi per la mobilità [...] riguarda la gestione del sistema dei trasporti, l'utilizzo ottimale delle risorse infrastrutturali, umane ed organizzative disponibili al fine di soddisfare la domanda di mobilità»³.

Entrando nel merito delle disposizioni concernenti la pianificazione degli investimenti, tema che stanti gli obiettivi del presente capitolo assume particolare rilevanza, gli aspetti disciplinati dai citati articoli 14 e 15 riguardano rispettivamente la "Articolazione del processo di pianificazione degli investimenti" ed il "Processo di pianificazione degli investimenti".

In merito al primo aspetto, la legge statuisce che detto processo «si articola in una successione di documenti diversi per grado di dettaglio, di operatività e di cogenza, adottati nell'ambito delle proprie competenze territoriali dalla Regione e dagli enti locali»⁴. L'apparato documentale individuato dalla Legge regionale è costituito dai *Piani generali dei trasporti*, così come di seguito illustrati, dai *Piani di settore*, volti ad individuare, in coerenza con le linee strategiche definite dai suddetti Piani generali, gli interventi relativi alle singole modalità⁵, nonché infine dagli *Studi di fattibilità*, riferiti ad riguardano un singolo intervento o ad un insieme organico e coordinato di interventi e contenenti le verifiche funzionali, tecniche, amministrative, economiche, commerciali, finanziarie ed ambientali necessarie alla sua realizzazione.

Per quanto segnatamente riguarda i Piani generali dei trasporti, questo contengono le linee strategiche per la configurazione del sistema dei trasporti e le scelte generali per il riassetto organizzativo ed economico del settore. I piani generali sono articolati secondo i tre livelli istituzionali, regionale, provinciale e comunale, distinguendo con ciò tra "Piano regionale dei trasporti", "Piani provinciali dei trasporti" e "Piani urbani della mobilità" (PUM) per quanto attiene i generali dei trasporti dei Comuni.

Per quanto attiene la normazione dell'iter di formazione ed approvazione di detti piani, relativamente a quello regionale la legge stabilisce che Giunta Regionale debba presentare al Consiglio Regionale la proposta del nuovo Piano Regionale dei Trasporti entro otto mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa e che il Consiglio abbia sei mesi di tempo dalla data di presentazione per la sua approvazione, condizione che qualora non verificatasi comporta la vigenza del Piano proposto dalla Giunta quale Piano Regionale transitorio fino all'approvazione del

² LR 3/2002 art. 13

³ LR 3/2002 art. 13 commi 2 e 3

⁴ LR 3/2002 art. 14 co. 1

⁵ Come specificato dalla legge, i Piani di settore possono avere contenuti integrativi rispetto ai Piani generali e possono essere approvati anche in assenza degli stessi.

nuovo Piano dei Trasporti da parte del Consiglio stesso. La legge inoltre configura la articolazione temporale con la quale deve svolgersi l'azione pianificatoria di livello regionale, stabilendo che il Piano regionale dei trasporti sia adottato ogni cinque anni su proposta della Giunta regionale ed approvato dal Consiglio regionale.

A livello provinciale, i relativi Piani sono adottati ogni cinque anni dalle singole Province, sulla base di linee guida elaborate dalla Giunta Regionale ed in coerenza al Piano Regionale dei Trasporti.

Entrando nel merito di come detto quadro sia stato tradotto in atti pianificatori dagli Enti territoriali, per quanto attiene il livello regionale, i contatti avuti con i competenti uffici hanno evidenziato come, in assenza di un nuovo strumento, la pianificazione degli investimenti infrastrutturali sia avvenuta nell'ambito della cosiddetta Programmazione Unitaria, intendo con tale termine quella programmazione facente riferimento ai fondi strutturali comunitari (FERS e FSE) e nazionali aggiuntivi (FAS) e, più in generale, al Quadro Strategico Nazionale (QSN) ed ai relativi Programmi Operativi regionali.

Tali aspetti, sia per quanto attiene il livello regionale (POR 2000-2006 e POR FERS 2007-2013) che anche quello nazionale (PON Reti e Mobilità 2007 – 2013), sono stati affrontati nel successivo paragrafo dedicato a tale tipologia di pianificazione (cfr. 2.1.4).

Livello provinciale

Sulla base delle verifiche condotte, tra i diversi strumenti prodotti dalla Provincia di Salerno nella economia della presente trattazione possono rivestire specifica rilevanza il Piano Provinciale dei Trasporti (PPT), il Piano di Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE) ed il Piano Provinciale dei Bacini di Traffico (PPTBT).

Il **Piano Provinciale dei Trasporti** (Approvazione con DCP n. 35 del 20 Marzo 2002), così come affermato dalla stessa relazione di Piano, «è lo strumento con il quale la Provincia definisce lo scenario infrastrutturale per la mobilità nel medio-lungo termine»⁶ con riferimento a tutte le modalità di trasporto ed in coerenza con le scelte più generali relativamente all'uso del territorio ed all'ambiente.

Il **Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE)**, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale di Salerno n. 35 del 20 Marzo 2002, è uno strumento espressamente previsto nel Nuovo Codice della Strada e riguarda essenzialmente la individuazione di interventi di razionalizzazione della rete stradale e del traffico al fine di migliorare le condizioni di circolazione, di inquinamento e di risparmio energetico, il tutto in un'ottica di breve termine e quindi con impegni economici contenuti.

In particolare Il PTVE, rispetto al Piano dei Trasporti di più ampio respiro programmatico, è caratterizzato dalla previsione di attuazione di interventi sulla viabilità extraurbana, da realizzare

⁶ PPT, Relazione pag. 48

secondo le indicazioni e gli standards tecnici individuati all'interno del Piano, tenuto conto di due fattori fondamentali:

- attuazione entro l'arco temporale di validità del Piano;
- oneri economici contenuti in conformità alla reale disponibilità finanziaria dei tempi brevi di attuazione fissati.

In attesa della emanazione delle Direttive di attuazione, il contenuto del PTVE è stato mutuato dalle Direttive emanate per i Piani di Traffico Urbani, che sono richiamati nel medesimo articolo del NCdS, assumendo un quadriennio come arco temporale di validità del piano.

Il completamento del quadro programmatico provinciale viene realizzato attraverso il Piano di Trasporto dei Bacini di traffico (PTB), che riguarda la razionalizzazione dei servizi pubblici extraurbani, in attuazione della Legge n° 127/97, in un'ottica di breve termine.

Il Piano Provinciale dei Trasporti dei Bacini di Traffico (PTB), costituisce lo strumento di pianificazione del trasporto pubblico locale nell'ambito della mobilità a livello Provinciale e rientra nel quadro degli strumenti di programmazione di livello territoriale superiore, con i quali si interfaccia ed interagisce per l'ottimizzazione del coordinamento. Scopo della redazione del presente documento è quello di descrivere e dimostrare le scelte progettuali relative alla definizione di tutti gli aspetti che compongono la programmazione del Trasporto Pubblico Locale relativo alla Provincia di Salerno. Obiettivo primario del Piano, oltre che arrivare ad una descrizione ed analisi dettagliata e minuziosa dei servizi oggetto della programmazione che giustifichi qualitativamente e quantitativamente tutte le scelte progettuali, è quello di fornire uno strumento che possa diventare elemento di confronto e di approfondimento per una progettazione futura più risolutiva delle problematiche che investono il territorio.

| <i>Livello</i> | <i>Strumento</i> | <i>Estremi</i> |
|----------------|--|--|
| 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 |
| | Le linee guida del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020 | Approvate nel dicembre 2010 dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica |
| | Bozza finale del Piano Nazionale della Logistica 2012/2020 | Presentata il 26 luglio 2012 |
| Provinciale | Piano Provinciale dei Trasporti | Approvato con DCP n.35 del 20 Marzo 2002 |
| | Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE) | Approvato con DCP n. 35 del 20 Marzo 2002 |
| | Piano Provinciale dei Trasporti dei Bacini di Traffico (PTB) | Presentato il primo ottobre 2003 |

Figura 2-1 Strumenti di pianificazione separata nel settore dei trasporti

2.1.2.2 Settore Ambiente

Per quanto concerne il paesaggio, la Regione Campania non si è ancora dotata di un Piano Paesaggistico Regionale esteso a tutto il territorio regionale; all'interno del Piano Territoriale Regionale (approvato con Legge Regionale 13 Ottobre 2008 n.13, in attuazione della legge regionale 22 dicembre 2004) sono presenti le **Linee guida per il paesaggio in Campania**, che 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.

In particolare esse indicano i principi fondamentali ed i criteri che devono essere osservati da province e comuni ai fini:

- dell'adozione di misure specifiche volte alla salvaguardia, alla gestione e/o all'assetto del paesaggio con riferimento all'intero territorio regionale;
- dell'integrazione della considerazione per la qualità del paesaggio in tutte le decisioni pubbliche che riguardano il territorio;
- della partecipazione democratica delle popolazioni alla definizione ed alla realizzazione delle misure e decisioni pubbliche sopracitate.

Il Piano Urbanistico Territoriale della Penisola Sorrentino-Amalfitana è stato approvato ai sensi dell'articolo 1/bis della Legge n.432 dell'8 agosto 1985 e promulgato dal presidente della Giunta Regionale con la L.R. n.35 del 27/06/87, successivamente modificata dalla LR n.22 del 1/7/1993 sostituita dalla LR n.38 del 23/11/1994. Il PUT rappresenta il Piano Territoriale di Coordinamento con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali e sottopone a normativa d'uso il territorio dell'Area Sorrentino - Amalfitana.

L'area di competenza del Piano coincide con la superficie territoriale di 34 Comuni ricadenti nella provincia di Napoli e di Salerno, suddivisi al fine del coordinamento attuativo e gestionale in sei sub aree; all'interno dell'ambito di studio ricade esclusivamente il Comune di Vietri sul Mare, appartenente alla sub-area numero sei..

Il Piano Urbanistico Territoriale prevede norme generali d'uso del territorio dell'area e formula direttive a carattere vincolante alle quali i Comuni devono uniformarsi nella predisposizione dei loro strumenti urbanistici o nell' adeguamento di quelli vigenti: nella formazione dei piani regolatori generali oltre al rispetto della legislazione vigente i comuni devono rispettare le prescrizioni contenute nella normativa, e in tutti gli altri elaborati del piano urbanistico territoriale; in particolare gli elaborati costituenti il Piano Urbanistico Territoriale sono:

- Parte I: Premessa - Inquadramento territoriale - Finalizzazione del Piano – Definizione del Piano - Formazione e attuazione del Piano - Relazione e allegati
- Parte II: Geomorfologia e difesa del suolo - Relazione e allegati
- Parte III: Patrimonio storico, artistico, ambientale - Relazione e allegati
- Parte IV: Popolazione - Attività economiche – Patrimonio edilizio - Relazione e allegati
- Parte V: Assetto del sistema delle comunicazioni - Relazione e allegati
- Parte VI: Assetto territoriale - Relazione e allegati

Il Piano Urbanistico Territoriale, inoltre, formula indicazioni per la successiva elaborazione, da parte della Regione, di programmi di interventi per lo sviluppo economico dell' area.

Il Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Destra Sele, adottato con delibera del Comitato Istituzionale n. 80 del 17/10/2002, è stato aggiornato e approvato con D.G.C.R. n. 563 del 29/10/2011 (pubblicazione sul B.U.R.C. n. 74 del 05/12/2011).

Il PSAI ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo, tecnico-operativo, mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso del territorio.

Il Piano di bacino è redatto dall'Autorità di Bacino (in questo caso distrettuale art.65 D.lgs 152/06) in base agli indirizzi, ai metodi ed ai criteri fissati dal comma 3 dell'art.65 del D.lgs 152/06, stabiliti dalla Conferenza istituzionale permanente, quale nuovo organo definito dall'art.63 dello stesso decreto in sostituzione dei Comitati Istituzionali di cui alla L.183/89.

Il Piano di bacino, in conformità con quanto prima citato, realizza le finalità indicate all'art.56 del D.lgs 152/06; in tale articolo si precisa, nel dettaglio, quali sono le attività di programmazione, di pianificazione e di attuazione degli interventi destinati a realizzare le finalità di cui al predetto art. 53 dello stesso Decreto.

Le suddette finalità devono assicurare

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

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; nell'ambito del Bacino Regionale Destra Sele sono presenti, attualmente, 4 Comunità Montane e 2 Consorzi di Bonifica.

Numerose sono le aree interessate dal vincolo idrogeologico, di cui al R.D. 3267/23 ed alla L.R. n.11/96, interessante, soprattutto, la parte montana e pedemontana dell'area Amalfitana, che risulta essere vincolata quasi integralmente. All'interno del territorio dell'Autorità di Bacino Regionale Destra Sele sono, inoltre, comprese le seguenti aree protette ai sensi della L.R. n.33/93:

- Parco Regionale dei Monti Picentini, con due Oasi: Fisciano ed Acellica;
- Parco Regionale dei Monti Lattari;
- Riserve naturali individuate in corrispondenza dei Comuni di Battipaglia, Eboli e Pontecagnano;
- Parco Urbano dell'Irno.

Tra l'elenco dei 18 comuni ammessi al consolidamento/trasferimento di abitato ai sensi della L.n.445/1908 ricadenti nel Bacino, si trova all'interno dell'area di intervento solo in comune di Vietri sul mare, con atto normativo R.D. 14/08/1936 n.1831.

In attesa della redazione del Piano Stralcio per l'Erosione Costiera del AdB Destra del Sele, sono vigenti le **Misure di Salvaguardia della costa**, adottate con delibera del Comitato Istituzionale n.34 del 13/12 2010 (pubblicato sul BURC n.83 del 27/12/2010) in cui sono consentite nell'area di interesse:

- la realizzazione, l'ampliamento e la riconfigurazione di opere marittime (porti ed opere di difesa della costa) a condizione che siano progettate secondo le indicazioni tecniche e gli indirizzi forniti dalle Misure;
- atti di pianificazione portuale, con i quali vengono, tra l'altro, individuate le infrastrutture idonee sotto il profilo tecnico, socio-economico e di compatibilità ambientale, purché redatti secondo gli indirizzi forniti dalle Misure;
- la manutenzione di opere marittime (porti ed opere di difesa della costa);
- tutti gli interventi e/o attività ricadenti all'interno dei bacini portuali. Eventuali significativi ampliamenti e/o riconfigurazioni dei moli esterni (sopraflutto e sottoflutto) a condizione che siano progettate secondo le indicazioni tecniche e gli indirizzi forniti dalle Misure.

Con Decreto del Segretario Generale n.10/01/DX del 25/07/2012 l'Autorità di Bacino ha espresso parere favorevole ai sensi dell'art.5 comma 1 lett.b) delle Misure di salvaguardia della Costa sui lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto.

Il Piano Regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria è stato pubblicato sul B.U.R.C. della Regione Campania numero speciale del 27 ottobre 2006, quindi approvato nella seduta del Consiglio Regionale della Campania del 27 giugno 2007 con i seguenti emendamenti: "Decreto Legislativo 4 agosto 1999 n. 231. Provvedimenti per la gestione della qualità dell'aria ambiente"– Registro Generale n. 119."

Sul BURC n.4 del 21 gennaio 2013 è stata pubblicata la DGR n.811 del 27/12/12 riguardante l'approvazione del Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria della regione Campania. L'atto ha apportato modifiche al piano in ottemperanza alla Decisione della Commissione europea del 06/07/2012, relativa alla notifica della Repubblica Italiana di proroga del termine stabilito per raggiungere i valori limite per il biossido di azoto in 48 zone di qualità dell'aria.

L'insieme delle azioni di risanamento e tutela della qualità dell'aria è finalizzato al raggiungimento di differenti obiettivi a breve, medio e lungo termine. Il raggiungimento di questi obiettivi è collegato sia al rispetto dei limiti di concentrazione fissati dalla legislazione vigente che alle esigenze della programmazione più a lungo termine.

In questo senso possono essere introdotti nell'ambito delle azioni di pianificazione i seguenti livelli:

- *Livello Massimo Desiderabile* (LMD): definisce l'obiettivo di lungo termine per la qualità dell'aria e stimola continui miglioramenti nelle tecnologie di controllo;

- *Livello Massimo Accettabile* (LMA): è introdotto per fornire protezione adeguata contro gli effetti sulla salute umana, la vegetazione e gli animali;
- *Livello Massimo Tollerabile* (LMT): denota le concentrazioni di inquinanti dell'aria oltre le quali, a causa di un margine di sicurezza diminuito, è richiesta un'azione appropriata e tempestiva nella protezione della salute della popolazione.

Obiettivo generale del piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria è quello di raggiungere, ovunque, il Livello Massimo Accettabile e in prospettiva, con priorità alle zone più sensibili definite nel piano, il Livello Massimo Desiderabile.

Obiettivo complementare, ma non meno rilevante, è quello di contribuire significativamente al rispetto su scala nazionale agli impegni di Kyoto.

In questo quadro l'attività di zonizzazione del territorio svolta, e prevista per gli inquinanti attualmente non presi in esame, è di cruciale importanza, poiché permette di definire le zone dove sono necessarie azioni atte a raggiungere o mantenere il Livello Massimo Accettabile. Tuttavia l'azione di risanamento non si limita a questo obiettivo ma tende, nel quadro di riferimento dello sviluppo sostenibile e con attenzione ai vincoli esterni di natura produttiva.

Nel Piano vengono indicate le seguenti zone:

- di risanamento
- di osservazione
- di mantenimento

La prima zona definita di *risanamento* è quella zona in cui almeno un inquinante supera il limite prescritto, più il margine di tolleranza fissato dalla legislazione. Nel Piano viene indicata una diversa priorità in funzione delle "zone di risanamento", a seconda che interessino l'area di Napoli e Caserta, di Salerno, di Avellino o di Benevento.

La zona di *osservazione* è definita come quella zona nella quale è stato registrato un superamento del limite, ma non del margine di tolleranza.

Le zone di *mantenimento* sono definite quelle in cui "i livelli degli inquinanti sono tutte al di sotto del valore limite e pertanto non comportano il rischio di superamento degli stessi".

L'area Urbana di Salerno ricade nella zona di risanamento "area salernitana" (inquinante con superamenti NO₂). L'area urbana di Salerno è al secondo livello di priorità dopo l'area di Napoli e Caserta.

Le misure di piano sono articolate in misure a breve e lungo termine e sono suddivise in base alla tipologia delle sorgenti emissive prese in considerazione; con riferimento ai trasporti e l'area di interesse del progetto in valutazione, le misure pertinenti indicate nel Piano sono:

- Divieto dell'utilizzo di oli combustibili pesanti da parte delle navi nei porti (SO_x, NO_x, PM₁₀), a breve termine;
- Realizzazione in accordo con i soggetti interessati, di un piano per la gestione ottimale dell'intermodalità nave-mezzi terrestri nel trasporto merci e la riduzione dell'impatto locale del trasporto merci sulle autostrade e nelle aree portuali (SO_x, NO_x, PM₁₀), a breve termine;

- Interventi di riduzione delle emissioni dai terminali marittimi di combustibili liquidi in ambiente portuale, a medio termine.

Per quanto attiene alla componente Rumore, il **Piano di Zonizzazione Acustica** (PZA) del territorio comunale è stato approvato con deliberazione di C.C. n° 82 del 22/12/2000, ai sensi della Legge Quadro sull'inquinamento acustico (L. n° 447/1995). Successivamente con deliberazione del C.C. n° 51 del 29/07/2002 è stato approvato il "Regolamento e le norme attuative per la disciplina delle attività rumorose" (poi parzialmente modificato con deliberazione di C.C. n° 32 del 18/6/2003). Per effetto, prima, dell'emanazione delle "Linee guida regionali per la redazione dei Piani Comunali di Zonizzazione acustica " da parte della Regione Campania con atto della Giunta n° 2436/2003 e poi, dell'approvazione da parte del C.C. del Piano Urbanistico Comunale (PUC), si è reso necessario revisionare ed aggiornare il PZA comunale.

Tale revisione è stata approvata con deliberazione del C.C. n° 34 del 20/10/2009.

Di seguito è riportato il quadro della strumentazione pianificatoria relativa la settore ambiente (cfr. Tabella 2-1):

| Ambito | Strumento | Estremi |
|---------------|--|---|
| Paesaggio | Le Linee Guida per il Paesaggio in Campania | Contenute all'interno del PTR, approvato con Legge Regionale 13 Ottobre 2008 n. 13 |
| | Piano urbanistico Territoriale per l'area Sorrentino-Amalfitana | Approvato ai sensi dell'art.1bis della Legge 8 agosto 1985 n°431, con L.R. n°35 del 27 giugno 1987 – successivamente modificata dalla LR n.22 del 1/7/1993 sostituita dalla LR n.38 del 23/11/1994. |
| Acque | Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico. Autorità di bacino della destra del Sele | Adozione con Delibera di Comitato Istituzionale n. 10 del 28/03/2011. Attestato del Consiglio Regionale n. 203/5 del 24/11/2011 di approvazione della D.G.C.R. n. 563 del 29/10/2011. Pubblicazione sul B.U.R.C. n. 74 del 05/12/2011. |
| | Misure di Salvaguardia della costa | Adottate con delibera del Comitato Istituzionale n.34 del 13/12 2010 (pubblicato sul BURC n.83 del 27/12/2010) |
| Aria | Piano Regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria | Approvato dal Consiglio Regionale della Campania il 27 giugno 2006, la DGR n.811 del 27/12/12. |
| Rumore | Piano di Zonizzazione Acustica – Comune Salerno | Approvazione revisione con DCC n. 34 del 20/10/2009 |

Tabella 2-1 Stato della pianificazione ambientale

2.1.3 La Pianificazione negoziata

Di seguito è riportato l'elenco dei Protocolli di Intesa stipulati in relazione alla accessibilità al porto:

| <i>Data</i> | <i>Denominazione</i> | <i>Partecipanti</i> | <i>Descrizione</i> |
|----------------|---|---|--|
| 25 giugno 2004 | <i>Protocollo d'Intesa, "Ambito Urbano e Sistema dei Trasporti Salerno PortaOvest"</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Comune di Salerno, • Autorità Portuale di Salerno | In esso vengono affrontati e regolati gli ambiti strategici di intervento tra la città ed il porto, tra cui la fondamentale questione dell'accessibilità. Il Protocollo rileva il valore di assoluta priorità che riveste la risoluzione delle problematiche inerenti l'accesso Ovest alla città e la connessa mobilità, caratterizzato in maniera forte dalla presenza del porto, della stazione e della linea ferroviaria. |
| 30 giugno 2004 | <i>Protocollo d'intesa, riguardante "L'attuazione del programma innovativo in ambito urbano" ex DM 27 dicembre 2001</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, • Ferrovie dello Stato S.p.A., • RFI S.p.A., • Comune di Salerno, • Autorità Portuale di Salerno. | In esso viene affrontata, in maniera organica ed estesa, la problematica dell'accessibilità al porto commerciale di Salerno. |

A livello nazionale nel 2001 il CIPE ha approvato, con delibera n. 121 del 21 dicembre, il **Programma Infrastrutture Strategiche (PIS)**, un'articolata serie di interventi infrastrutturali attraverso i quali sostenere lo sviluppo e la modernizzazione del Paese e considerati a tal fine di interesse prioritario.

Nel corso degli anni il Programma ha subito alcuni mutamenti dovuti sia all'inserimento di nuovi interventi sia a cambiamenti di ordine procedurale. Il Programma è stato recentemente aggiornato ai sensi dell'articolo 1 della legge 443/2001 mediante inserimento nel 10° allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012 di nuove infrastrutture per un valore di circa 6 miliardi di euro. Il CIPE ha formulato parere favorevole all'ampliamento del Programma con la delibera n. 136/2012.

La struttura del 10° Allegato Infrastrutture, si articola in due grandi sezioni: la prima relativa all'analisi della pianificazione avvenuta nel corso degli ultimi 10 anni ed una seconda sezione dedicata alla programmazione complessa del settore, con l'obiettivo di analizzare le condizioni attuali da cui far emergere i possibili nuovi scenari.

Il sistema di obiettivi di tutti gli Allegati Infrastrutture che si sono succeduti nel corso degli anni è sempre consistito nella riduzione del costo generalizzato del trasporto da ottimizzare anche tramite un minor costo di infrastrutturazione del territorio ed in una sempre maggiore consapevolezza del fatto che quel costo non è più integralmente scaricabile sulla collettività: per questo motivo l'elenco delle infrastrutture strategiche del sistema Paese, a dieci anni dall'inizio della sua

operatività, rappresenta, ancora oggi, il dettaglio delle necessità che i territori e le varie Amministrazioni e Soggetti delegati alla attuazione contemplanano nei propri piani di investimento di medio periodo.

2.1.4 La Programmazione unitaria

Come premesso, con il termine Programmazione Unitaria si è inteso identificare quella tipologia di programmazione attraverso la quale si sviluppa la politica regionale di coesione a valere sui fondi comunitari e nazionali.

Una delle maggiori novità introdotte nel ciclo di programmazione 2007 – 2013 è difatti rappresentato dalla unificazione della programmazione della politica regionale comunitaria (finanziata dai Fondi Strutturali) con quella regionale nazionale (finanziata dal Fondo di cofinanziamento nazionale ai Fondi strutturali e dal Fondo per le aree sottoutilizzate - FAS)⁷. Ne consegue quindi che, per quanto attiene il livello comunitario, i riferimenti sono rappresentati dal Regolamento CE n. 1083/2006 e dagli strumenti finanziari del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), del Fondo Sociale Europeo (FSE) e del Fondo di coesione, mentre, relativamente al livello nazionale, detti riferimenti sono costituiti dalla Legge 289/2002 (Legge finanziaria 2003) e dai Fondi per le aree sottoutilizzate (FAS) istituiti con la citata legge.

Ciò premesso, ai fini di comprendere le scelte successivamente operate nella selezione degli strumenti, nazionali e regionali, attraverso i quali è attuata la programmazione unitaria, giova fornire una sintetica descrizione dei succitati Fondi strutturali (FESR ed FSE) e dal Fondo di coesione, con particolare riguardo agli obiettivi al perseguimento dei quali essi sono finalizzati.

Secondo il citato regolamento comunitario del 2006, gli obiettivi perseguiti da detti fondi sono stati rimodulati rispetto alla formulazione datane nel periodo di programmazione 2000 – 2006. I nuovi obiettivi, che sostituiscono quelli precedenti identificati come 1, 2 e 3⁸, sono stati così individuati:

- Obiettivo "Convergenza" (sigla CONV)

L'obiettivo, che si avvicina al precedente Obiettivo 1, è volto ad accelerare la convergenza degli Stati membri e delle regioni in ritardo di sviluppo, migliorando le condizioni di crescita e di occupazione.

I settori d'intervento sono rappresentati da qualità degli investimenti in capitale fisico e umano, sviluppo dell'innovazione e della società basata sulla conoscenza, adattabilità ai cambiamenti economici e sociali, tutela dell'ambiente, nonché efficienza amministrativa.

Gli strumenti finanziari di riferimento sono costituiti dai Fondi strutturali (FESR ed FSE) e dal Fondo di coesione.

⁷ La riforma della Politica di Coesione comunitaria è stata condotta a seguito della Intesa sancita il 3 febbraio 2005 in sede di Conferenza Unificata, Stato e Regioni.

⁸ La regolamentazione dei Fondi strutturali nel periodo 2000 – 2006 contemplava tre obiettivi prioritari identificati come Obiettivo 1 "Promuovere lo sviluppo e l'adeguamento strutturale delle regioni in ritardo di sviluppo", Obiettivo 2 "Sostenere la riconversione socioeconomica delle zone con difficoltà strutturali" ed Obiettivo 3 "Sostenere l'adeguamento e l'ammodernamento delle politiche e dei sistemi di istruzione, formazione e occupazione per le regioni escluse dall'obiettivo 1".

Nel contesto italiano le Regioni ammesse sono quelle Mezzogiorno ed in particolare Basilicata, Calabria, *Campania*, Puglia e Sicilia.

- Obiettivo "Competitività Regionale ed Occupazione" (sigla CRO)

L'obiettivo è teso a rafforzare la competitività, l'occupazione e l'attrattiva delle regioni (al di fuori di quelle in ritardo di sviluppo), consentendo così di anticipare i cambiamenti socioeconomici, di promuovere l'innovazione, l'imprenditorialità, la tutela dell'ambiente, l'accessibilità, l'adattabilità dei lavoratori e lo sviluppo di mercati che favoriscano l'inserimento.

Gli strumenti finanziari sono costituiti dal FESR e dal FSE.

Nel contesto nazionale rientrano all'interno dell'obiettivo tutte le regioni del Centro Nord, incluse le Province Autonome di Bolzano e Trento, e tre regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Molise e Sardegna).

- Obiettivo "Cooperazione territoriale europea" (sigla CTE)

L'obiettivo mira a rafforzare la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale, promuovendo la ricerca di soluzioni congiunte a problemi comuni tra le autorità confinanti, come lo sviluppo urbano, rurale e costiero, e la creazione di relazioni economiche e di reti di Piccole e medie imprese (PMI).

La cooperazione è orientata sulla ricerca, sullo sviluppo, sulla società dell'informazione, sull'ambiente, sulla prevenzione dei rischi e sulla gestione integrata delle acque.

Lo strumento finanziario è rappresentato dal FESR.

Il quadro di correlazione tra obiettivi perseguiti dalla politica di coesione e fondi finanziari risulta quindi il seguente (cfr. Tabella 2-2).

| <i>Obiettivi</i> | <i>Fondi</i> | | |
|--|--------------|-----|----------|
| | FESR | FSE | Coesione |
| Convergenza | • | • | • |
| Competitività regionale ed occupazione | • | • | |
| Cooperazione territoriale europea | • | | |

Tabella 2-2 Quadro di correlazione Obiettivi – Fondi comunitari

Le disposizioni qui sinteticamente descritte trovano loro specifica declinazione nei regolamenti relativi a ciascuno dei tre fondi, con riferimento ad ognuno degli obiettivi ad essi correlati. A fronte di ciò, nel seguito è condotta una breve descrizione di detti fondi, finalizzata a porre in evidenza il campo di applicazione ed i relativi settori di interventi per ciascuno dei tre fondi, in modo tale da poter selezionare quelli aventi pertinenza con il progetto in esame.

Nello specifico, per quanto attiene il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), che come detto riguarda i tre obiettivi perseguiti dalla politica di coesione, tra gli investimenti da questo finanziati sono individuati quelli relativi alle *infrastrutture*, ricompresi nell'obiettivo "Convergenza". L'esame dei restanti obiettivi non ha evidenziato alcun settore di intervento che sia di interesse per il caso in specie (cfr. Regolamento (CE) n. 1080/2006).

Il Fondo Sociale Europeo (FSE) è volto a sostenere le politiche degli Stati membri volte ad applicare la strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione, orientando quindi il proprio campo di applicazione e priorità verso tematiche quali la prevenzione della disoccupazione o la lotta contro tutte le forme di discriminazione sul mercato del lavoro. Ne consegue quindi che il fondo in questione non presenta attinenza con le tematiche inerenti e/o connesse con l'opera in progetto (cfr. Regolamento (CE) n. 1081/2006).

Infine, il Fondo di coesione ha i suoi settori di intervento nell'ambiente, nel quadro delle priorità della politica comunitaria per la tutela dell'ambiente definite nel programma di politica e di azione in materia ambientale⁹ e nelle reti transeuropee di trasporto, segnatamente i progetti prioritari di interesse europeo, aspetto quest'ultimo non rientrante nell'ambito del presente progetto (cfr. Regolamento (CE) n. 1084/2006).

Per quanto concerne gli strumenti attraverso i quali si attua in Italia la Programmazione Unitaria, oltre al Quadro Comunitario di Sostegno (QCS)¹⁰ ed al Quadro Strategico Nazionale (QSN)¹¹, detti strumenti sono rappresentati dai Programmi Operativi (PO), ciascuno dei quali cofinanziato da un solo fondo strutturale.

In base alle tematiche affrontate e ai soggetti istituzionali competenti, i PO possono essere i seguenti:

- Nazionali (PON): in settori con particolari esigenze di integrazione a livello nazionale, la cui Autorità di Gestione è una Amministrazione Centrale;
- Regionali (POR): multisetoriali, riferiti alle singole regioni gestiti dalle Amministrazioni Regionali. Per ciascuna Regione c'è un POR FESR e un POR FSE;
- Interregionali (POIN): su tematiche in cui risulta particolarmente efficace un'azione fortemente coordinata fra Regioni che consenta di cogliere economie di scala e di scopo nell'attuazione degli interventi (Energia, Attrattori culturali naturali e turismo); gestiti dalle Regioni, con la partecipazione di centri di competenza nazionale o Amministrazioni centrali.

Quanto qui sinteticamente riportato in merito alla natura dei fondi comunitari ed al repertorio della strumentazione attraverso il quale si attua la programmazione unitaria, consente di operare una loro prima selezione, operata sempre in funzione del criterio della pertinenza esistente con l'opera in progetto.

In ragione di tale criterio è quindi possibile affermare che, *nel caso in specie, gli strumenti pertinenti sono rappresentati dai Programmi Operativi, nazionali e regionali, facenti riferimento al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR).*

Livello nazionale

Entrando nel merito dei Programmi Operativi di livello nazionale, con riferimento alle finalità ed alle tematiche oggetto del presente Quadro programmatico, lo strumento di riferimento è

⁹ Sesto programma di azione per l'ambiente

¹⁰ Periodo di programmazione 2000 - 2006

¹¹ Periodo di programmazione 2007 - 2013

rappresentato dal **Programma Operativo Nazionale 2007 -2013 Reti e mobilità** (adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione n. 6318 del 7 Dicembre 2007) il quale, gestito dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, dà attuazione al QSN per quanto in particolare attiene la Priorità 6 "Reti e collegamenti per la mobilità", avente l'obiettivo di "accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo".

Livello regionale

Per quanto concerne il ciclo di programmazione 2000 – 2006, come premesso, il documento di riferimento è rappresentato dal **Programma Operativo Regionale 2000 – 2006** (adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione n. C (2000) 2347 del 08 Agosto 2000) e dal relativo **Complemento di Programmazione** nel quale sono specificati gli obiettivi del Programma e descritti dettagliatamente gli interventi da realizzare.

In relazione al **Programma Operativo Regionale FESR 2007 – 2013** (adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione C (2007) 4265 del 11 Settembre 2007), la strategia in esso contenuta si articola in sette «Assi prioritari», per ciascuno dei quali sono individuati gli «Obiettivi specifici», gli «Obiettivi operativi», la «Attività» ed i «Grandi progetti», termine con il quale, ai sensi dell'art. 39 del Regolamento del Consiglio Europeo n. 1083/2006, si intende un'operazione comprendente una serie di lavori, attività o servizi finalizzata a un grande investimento il cui costo complessivo supera i 25 milioni di Euro nel caso dell'ambiente e i 50 milioni di Euro negli altri settori.

Il quadro della programmazione unitaria di livello nazionale e regionale connesso all'opera in progetto risulta quindi il seguente (cfr. Tabella 2-3).

| <i>Livello</i> | <i>Strumento</i> | <i>Iter approvativo</i> |
|----------------|--|--|
| Nazionale | PON 2007 -2013 Reti e mobilità | Adozione della Commissione della Comunità Europea con Decisione n. C (2007) 6318 del 7 Dicembre 2007 |
| Regionale | POR 2000 - 2006 | Adozione della Commissione della Comunità Europea con Decisione n. C (2000) 2347 del 08 Agosto 2000 |
| | POR FESR 2007- 2013 | Adozione della Commissione della Comunità Europea con Decisione n. C (2007) 4265 del 11 Settembre 2007 |
| | POR FESR 2007- 2013: Grandi Progetti. Adempimenti ai sensi degli artt. 39-41 del Reg. CE 1083/06 e del Reg. CE n. 539/2010 | Approvazione nuovo elenco Grandi progetti con DGR n.122 del 28 Marzo 2011 |

Tabella 2-3 Quadro della Programmazione Unitaria

2.2 Il quadro pianificatorio di riferimento

Secondo la metodologia di lavoro adottata nel presente studio, il primo criterio attraverso il quale giungere alla costruzione del contesto pianificatorio di riferimento risiede nella pertinenza dell'ambito tematico regolamentato dagli strumenti presi in esame rispetto all'opera in esame e, conseguentemente, agli obiettivi del presente quadro di riferimento.

In ragione di tale criterio ed in considerazione dei contenuti dei Piani così come prima sinteticamente descritti, si è deciso di escludere dal quadro pianificatorio di riferimento il Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE) e il Piano Provinciale dei Trasporti dei Bacini di Traffico (PTB), in quanto, anche se il settore all'interno del quale è inquadrabile l'opera in progetto è certamente quello dei trasporti, in essi non sono inquadrabili gli interventi in esame. La motivazione di tale scelta è da ricondursi alla non attinenza all'ambito tematico: il PTVE riguarda la gestione della viabilità al fine di migliorare le condizioni di circolazione sulla rete stradale, mentre il PTB si riferisce unicamente alla pianificazione del trasporto pubblico locale.

Per quanto concerne il Settore ambientale della pianificazione, si è ritenuto opportuno non considerare all'interno del quadro di riferimento il Piano urbanistico Territoriale per l'area Sorrentino-Amalfitana; questa scelta è motivata dalla non pertinenza del Piano secondo due differenti aspetti: da un lato la non attinenza al contesto geografico, in quanto l'opera in esame non è inclusa tra le zone interessate dal Piano, dall'altro lato non risulta essere pertinente neanche all'ambito tematico: in quanto obiettivo del suddetto Piano è quello di dettare direttive a carattere vincolante alle quali i Comuni devono uniformarsi nella predisposizione dei loro strumenti urbanistici o nell'adeguamento di quelli vigenti.

Ulteriore Piano che si è deciso di escludere dal quadro della pianificazione ordinaria del settore ambiente, è il Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Destra Sele. Gli interventi oggetto del presente studio infatti non alterano in alcun modo l'attuale assetto idrologico/idraulico dell'area né l'area in cui essi verranno realizzati è identificata come a rischio idrogeologico, poiché nell'Ambito di intervento sono assenti fattori predisponendoti alle genesi e all'evoluzione di fenomeni franosi.

Si è invece preferito includere la trattazione delle Misure di Salvaguardia della costa, strumento attualmente vigente in attesa della redazione del Piano Stralcio per l'Erosione Costiera del AdB Destra del Sele. Queste norme infatti risultano essere più attinenti sia dal punto di vista del contesto geografico che dall'ambito tematico in quanto in esse si affrontano temi come la realizzazione, l'ampliamento e la riconfigurazione di opere marittime, gli atti di pianificazione portuale, i criteri e gli indirizzi per la progettazione delle opere portuali relativamente alla compatibilità ambientale delle opere marittime.

Per quanto concerne la pianificazione negoziata, si è ritenuto opportuno escludere dal quadro di riferimento pianificatorio tale categoria in quanto essa trova completo sviluppo all'interno dei Piani Operativi Nazionali, trattati in modo esaustivo all'interno della Programma unitaria.

Stanti tali considerazioni, il “quadro pianificatorio di riferimento”, oggetto della trattazione di cui ai successivi paragrafi, risulta composto come mostrato nelle Tabelle 2-4.

Pianificazione Ordinaria generale

| <i>Livello</i> | <i>Strumento</i> |
|----------------|--|
| Regionale | Piano Territoriale Generale |
| Provinciale | Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Salerno |
| Comunale | Piano Urbanistico Comunale |
| | Variante Parziale al PUC |

Pianificazione ordinaria separata - Settore Trasporti

| <i>Livello</i> | <i>Strumento</i> |
|----------------|--|
| Nazionale | Piano Generale dei Trasporti e della Logistica |
| | Linee guida del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020 |
| | Bozza finale del Piano Nazionale della Logistica 2012/2020 |
| Provinciale | Piano Provinciale dei Trasporti |

Pianificazione ordinaria separata - Settore Ambiente

| <i>Ambito</i> | <i>Strumento</i> |
|---------------|---|
| Paesaggio | Linee Guida per il Paesaggio in Campania |
| Acque | Misure di Salvaguardia della costa |
| Aria | Piano Regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria |

Programmazione unitaria

| <i>Livello</i> | <i>Strumento</i> |
|----------------|---|
| Nazionale | PON 2007 -2013 Reti e mobilità |
| Regionale | POR FESR 2007- 2013 |
| | POR FESR 2007- 2013: Grandi Progetti. Adempimenti ai sensi degli artt. 39-41 del Reg. CE 1083/06 e del Reg. CE n. 539/2010 |

Tabelle 2-4 Quadro pianificatorio di riferimento

3 LA PIANIFICAZIONE GENERALE

3.1 *Il Piano Territoriale Regionale*

3.1.1 La struttura del Piano

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Campania, approvato con Legge Regionale 13 Ottobre 2008 n.13, in attuazione della legge regionale 22 dicembre 2004, n. 16, art. 13, rappresenta il quadro di riferimento unitario per tutti i livelli della pianificazione territoriale.

Il PTR individua il patrimonio di risorse ambientali e storico – culturali del territorio, definisce le strategie di sviluppo locale e detta le linee guida e gli indirizzi per la pianificazione territoriale e paesaggistica in Campania.

Il suo scopo è assicurare per il futuro, uno sviluppo armonico della regione, attraverso un organico sistema di governo del territorio basato sul coordinamento dei diversi livelli decisionali e l'integrazione con la programmazione sociale ed economica regionale.

I contenuti del Piano sono sviluppati ed articolati in:

1. progetto di legge;
2. documento di piano, con 5 quadri territoriali di riferimento (**QTR**) utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province. I quadri territoriali di riferimento sono i seguenti:
 - Reti (Ecologica, di interconnessione, del rischio ambientale);
 - Ambienti insediativi, individuati in numero di nove in rapporto alle caratteristiche morfologico-ambientali e alla trama insediativa
 - Sistemi territoriali di sviluppo, individuati sulla base della geografia dei processi di auto-riconoscimento delle identità locali e di auto-organizzazione nello sviluppo;
 - Campi territoriali complessi, nei quali la sovrapposizione-intersezione dei precedenti Quadri Territoriali di Riferimento mette in evidenza degli spazi di particolare criticità, dei veri "punti caldi" (riferibili soprattutto a infrastrutture di interconnessione di particolare rilevanza, oppure ad aree di intensa concentrazione di fattori di rischio) dove si ritiene la Regione debba promuovere un'azione prioritaria di interventi particolarmente integrati;
 - Indirizzi per le intese intercomunali e buone pratiche di pianificazione, in cui si individuano modalità per la cooperazione istituzionale e delle raccomandazioni per lo svolgimento di "buone pratiche".
3. linee guida per il paesaggio che il quadro di riferimento unitario, relativo ad ogni singola parte del territorio regionale, della pianificazione paesaggistica.
4. cartografia.

Per permetterne l'attuazione è stata creata una Conferenza permanente di pianificazione, presieduta dall'assessore regionale con delega all'Urbanistica, Politiche del Territorio, Edilizia Pubblica Abitativa, Accordi di Programma.

Il PTR, che si propone come un piano di inquadramento, indirizzo e promozione di azioni integrate, è sì un piano territoriale, ma non trascura la sfera sociale ed economica al quale la Regione ha cercato di dare un'impronta fortemente processuale e strategica, promuovendo ed accompagnando azioni e progetti locali integrati. Questo atteggiamento, analitico e strategico, si riconferma nella struttura del piano con la sua partizione in Quadri principali di riferimento, in cui ai diversi elementi strutturanti il territorio, vengono associati obiettivi e strategie.

3.1.2 I contenuti del Piano

3.1.2.1 Primo Quadro di Riferimento Territoriale: le Reti

La Rete ecologica, la rete del rischio ambientale e la rete delle interconnessioni forniscono un quadro degli elementi che si sviluppano sul territorio e che possono interferire con le previsioni del Piano. Il PTR concepisce la sua strategia d'intervento cercando di coniugare la crescita economica con la tutela ambientale.

1. Rete ecologica regionale: sono identificati i corridoi biologici di connessione fra aree con naturalità diversa mirando al rafforzamento della «biopermeabilità» tra i diversi ambiti. L'obiettivo è di evitare i fenomeni di frammentazione antropica, di separazione del paesaggio visivo ed ecologico, avvalendosi della risorsa agricola per la bonifica, la conservazione e la promozione del territorio.
2. Rete del rischio ambientale: sono identificate le sorgenti di rischio e valutate le possibili conseguenze con lo scopo di fornire elementi di supporto per la loro gestione, individuando le azioni più coerenti ed efficaci.
3. **Rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti:** prevede la realizzazione di un sistema basato sull'intermodalità che risponda efficacemente al trasporto delle persone e delle merci. Le strategie espresse in questo specifico settore del quadro, sono coerenti con le linee programmatiche già intraprese dalla Regione Campania e confluite nel 2002 nel "*Primo Programma degli interventi infrastrutturali*" e nell'approvazione delle "*Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità*". I due documenti rappresentano una prima sintesi del processo di pianificazione che basato su:
 - Il riassetto dei sistemi del trasporto regionale volte ad integrare la componente trasportistica (merci e passeggeri) con le politiche territoriali di sviluppo.
 - La costruzione di un progetto di sistema che individui le giuste infrastrutture per rispondere ai bisogni di mobilità.

Sia il sistema infrastrutturale ferroviario che quello della viabilità stradale prevedono interventi invariati ed interventi opzionali. A questi si aggiungono gli interventi in campo

marittimo finalizzati a riconnettere porzioni di territorio secondo una logica policentrica. Tra i principali obiettivi:

- Garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale;
- Assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto;
- Assicurare elevata potenzialità ed affidabilità al sistema;
- Garantire maggiore qualità ai servizi di trasporto collettivo.

Per il perseguimento di questi obiettivi, il PTR stabilisce l'impegno per la creazione di un sistema di infrastrutture modali ed intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività e del sistema socio-economico regionale. A tal fine individua tra le strategie di intervento:

- *«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 la articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità e all'articolazione dei servizi erogabili».*
- *«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 marittimi avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per incrementare i servizi di collegamento marittimo e per favorire il diporto nautico».*

All'interno del medesimo quadro il PTR indirizza la *Pianificazione regionale nel settore del trasporto merci e della logistica*. I Porti, insieme agli aeroporti sono considerati impianti di scala intercontinentale e strategici sia per il perseguimento di un riequilibrio modale che per favorire la catena logistica in cui assume un ruolo strategico.

Il loro efficientamento è relazionato al completamento degli interventi di grande infrastrutturazione sia stradale che ferroviaria e dell'assetto gestionale dei terminal ferroviari nei porti, unito all'adeguamento degli spazi per lo stoccaggio e per la movimentazione delle merci.

In linea generale il PTR ribadisce come linee di intervento infrastrutturale per i Porti sia la predisposizione di darsene RO-RO (carico e scarico di mezzi gommati su materiale navale) che la predisposizione di banchine LO-LO (carico e scarico merci attraverso gru su materiale navale). Il Piano prevede il rafforzamento e lo sviluppo degli interporti e delle infrastrutture logistiche utili alla buona gestione del traffico merci.

Tra gli interventi programmati per il trasporto e la logistica sono inclusi quelli previsti per il Porto di Salerno di cui si descrivono gli interventi principali: *"il progetto di sviluppo del porto commerciale si concentra su una crescita ed un potenziamento modulare dello scalo attuale. Il Piano regolatore Portuale ha previsto un progressivo ampliamento del Molo 3 Gennaio, del Molo Manfredi e del Molo Ponente. A questi interventi si aggiunge il dragaggio*

dei fondali e la realizzazione di una nuova Stazione Marittima (terminal traghetti) sul Molo Manfredi. Il Piano operativo triennale 2002- 2004 prevede, inoltre, la riorganizzazione della viabilità all'interno delle aree portuali e l'istallazione di un pontone lungo il lato di levante del molo 3 Gennaio, al fine di creare un nuovo punto di ormeggio per le navi RO-RO con portellone di poppa.

Molti degli interventi programmati vanno nella direzione del potenziamento della capacità dei moli, allo scopo di favorire la crescita delle Autostrade del Mare a livello nazionale ed inframediterraneo».

3.1.2.2 Secondo Quadro Territoriale di Riferimento: gli Ambienti Insediativi

Il quadro, analizzando le caratteristiche morfologiche ed ambientali individua nove ambienti insediativi relazionabili a scelte strategiche di lunga previsione. Gli ambienti, relativamente autonomi, sono individuati affinché possano essere valorizzate le loro caratteristiche e sviluppate le loro specificità. Il PTR «*in adesione al principio di sussidiarietà*» individua gli ambienti, ma affida la definizione di «*piano degli assetti insediativi*» ai piani territoriali di coordinamento provinciali.

3.1.2.3 Terzo quadro territoriale di riferimento: i sistemi territoriali di sviluppo (Sts)

Il Piano suddivide il territorio campano in 45 ambiti, individuati in base «*all'aggregazione geografica di processi di auto-riconoscimento delle identità locali e di auto-organizzazione nello sviluppo*». La mosaicatura dei patti territoriali, dei contratti d'area, dei distretti industriali, dei parchi naturali, delle comunità montane sono stati coadiuvanti per l'identificazione degli stessi. I sistemi sono i principali referenti nel controllo degli impegni, dei progetti e delle risorse a livello locale. Gli obiettivi strategici individuati nell'ambito dei sistemi territoriali, sono riferimento sia per la pianificazione territoriale che per le politiche di sviluppo. Essi abbracciano cinque aree tematiche:

- 1) L'interconnessione.
- 2) La difesa e il recupero della diversità territoriale con la costruzione della rete ecologica (difesa della biodiversità, valorizzazione e sviluppo dei margini territoriali, riqualificazione della costa, valorizzazione del patrimonio culturale del paesaggio, recupero delle aree dismesse e in via di dismissione).
- 3) Governo del rischio ambientale (Rischio vulcanico, sismico, idrogeologico, da incidenti rilevanti nell'industria, rifiuti, da attività estrattive).
- 4) Assetto policentrico ed equilibrato (Rafforzamento del policentrismo, riqualificazione e messa a norma della città, attrezzature e servizi regionali).
- 5) Attività produttive per lo sviluppo economico e regionale.

Tra gli obiettivi stabiliti per la tematica delle interconnessioni c'è:

- 1) Garantire a tutti l'accessibilità ai trasporti.

- 2) Assicurare lo sviluppo sostenibile dei trasporti riducendo i consumi e controllando le emissioni.
- 3) Ridurre i costi.

Le strategie scelte prevedono:

- 1) Il potenziamento i collegamenti tra i nodi regionali e quelli nazionali ed internazionali.
- 2) Operare per l'ammodernamento della gestione delle reti.
- 3) Perseguire il riequilibrio modale. In particolare «*sul versante del trasporto marittimi: 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*».
- 4) Massimizzare le strutture esistenti rendendo efficienti quelle sottoutilizzate.
- 5) Realizzare e migliorare l'interconnessione delle strutture esistenti rispondendo alle esigenze delle attività economiche.

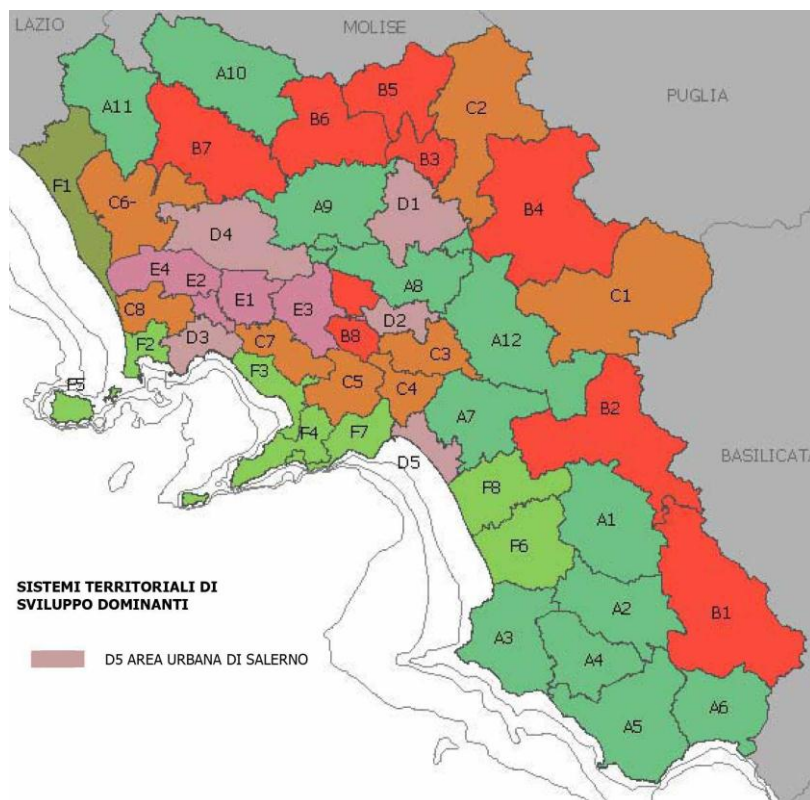


Figura 3-1 3° Quadro Territoriale PTR: Sistemi territoriali di sviluppo

3.1.2.4 Il quarto Quadro territoriale di riferimento: i Campi Territoriali Complessi

Il quadro individua sul territorio regionale quegli ambiti che, essendo oggetto di intense trasformazioni, sia infrastrutturali che funzionali, necessitano di un particolare controllo delle pianificazioni convergenti e delle ricadute ambientali.

Le trasformazioni di cui gli ambiti sono oggetto si trovano o in fase di realizzazione, o previsti da provvedimenti istituzionali. Generalmente si hanno questi «*punti caldi*» quando sono in atto strategie di risanamento ambientale, realizzazione di interventi nel settore infrastrutturale o attuazione di politiche che prevedano il ripristino di condizioni sociali sicure. L'ambito non è mai perimetrato perché non è possibile definire il limite in cui l'effetto sarà percepito così come, le mitigazioni previste possono essere diversamente incisive in territori diversi. I campi territoriali sono denominati "*complessi*" perché le azioni in atto implicano il coinvolgimento di macro settori ed incidono sia sulla struttura insediativa che territoriale soggetta al cambiamento. L'analisi delle incidenze e delle ripercussioni, è uno strumento utile a valutare e controllare lo sviluppo territoriale.

Per individuare gli ambiti del quarto quadro territoriale, il Piano ha associato lo sviluppo dei grandi interventi al territorio in cui convergono. In seguito, sono state redatte delle schede in cui sono riportate:

- 1) Le indicazioni dell'intervento emergente.
- 2) Lo stato di avanzamento degli interventi.
- 3) Le valutazioni di verifica e d'impatto esistente sull'opera.
- 4) Le valutazioni di impatto e di compatibilità ambientale.
- 5) Il tipo di relazioni stabilite con il contesto.
- 6) Le potenzialità di relazione tra la trasformazione ed il territorio.

In particolare, per la programmazione infrastrutturale, il piano si è soffermato sulla rappresentazione cartografica di tutti gli interventi in fase di realizzazione, progettazione e pianificazione, aggregandoli in gruppi la cui interferenza comporti un'argomentazione territoriale individuabile in un campo complesso.

Il Piano suddivide i 10 Campi territoriali complessi in tre categorie:

- 1) Intreccio contraddittorio tra le reti che comprende:
 - Area urbana Casertana
 - Direttrice nord sud Napoli Caserta.
- 2) Ambiti di concentrazione delle sorgenti di rischio ambientale:
 - Area Vesuviana – Rischio Vesuvio
 - Litorale Domitio
 - Campi Flegrei
- 3) Impatti degli interventi infrastrutturali e loro compatibilità territoriale:
 - Grazzanise.
 - Area Beneventana
 - Area Avellinese
 - Area Sorrentina
 - Costa Salernitana

Ogni campo territoriale è identificato da una scheda suddivisa in tre parti. Nella prima è descritto l'intervento con la localizzazione, la tipologia funzionale, le caratteristiche principali, le relazioni con gli altri principali quadri di riferimento territoriale. Nella seconda parte si procede con una sintetica valutazione degli effetti che l'intervento comporta al territorio. Nella terza ed ultima sezione è proposto un commento sintetico in cui si riassumono le criticità e gli obiettivi perseguibili.

La Scheda n°6 CAMPO TERRITORIALE COMPLESSO COSTA SALERNITANA, include la porzione territoriale compresa tra Salerno e Paestum. Nella descrizione del tema territoriale il PTR ribadisce il carattere interconnettivo dei principali interventi, utili anche alla valorizzazione delle componenti paesaggistiche ed ambientali. Per quanto attiene il sistema portuale, la descrizione è incentrata sulle nuove realtà portuali a vocazione turistica previste sulla costa sud di Salerno.

3.1.2.5 Il quinto Quadro territoriale di riferimento: indirizzi per le intese istituzionali e buone pratiche di pianificazione

In questo quadro sono riportati i principali indirizzi a cui far riferimento per diminuire i gradi di incertezza nelle scelte e per creare un sistema coerente tra i vari attori (sia pubblici che privati). In particolare sono indicati i principi generali del sistema perequativo, le politiche promosse dalle Agende 21 per le politiche regionali, la funzione dell'Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio.

3.2 Il Piano territoriale di coordinamento provinciale

3.2.1 La struttura ed i contenuti del Piano

Il PTCP di Salerno è stato redatto conformemente a quanto stabilito nella Legge Regionale n°16 del 22 dicembre 2004 "Norme sul Governo del Territorio", ed è stato adottato con D.G.P. n°31 del 6 febbraio 2012 e approvato con D.C.P n° 15 del 30 marzo 2012. Il Piano ha ottenuto il Parere motivato alla Valutazione Ambientale Strategica espresso con Decreto regionale n°39 del 1 febbraio 2012.

Il documento di Piano è composto da cinque parti denominate Serie da 0 a 4 così come documentato nell'art. 7 delle Norme di Attuazione.

La **Serie 0** contiene:

1. Relazione
2. 6 Allegati:
 - Analisi economica
 - La rete Ecologica Provinciale
 - Le Politiche Energetiche
 - L'uso antropico delle risorse idriche
 - Ricognizione dei beni culturali, paesaggistici e delle aree naturali protette

- Verifica della coerenza tra le scelte del PTCP e le opportunità offerte alla programmazione 2007/2013
- 3. Norme di Attuazione
- 4. Rapporto Ambientale
- 5. Sintesi non Tecnica

La **Serie 1** "*Disposizioni strutturali – Elaborati di analisi – Gli elementi costitutivi del Territorio provinciale*" contiene:

1. Le caratteristiche naturali
2. Le caratteristiche culturali
3. Le caratteristiche paesaggistico – ambientale
4. Le 3 caratteristiche ed i rischi idrogeologici
5. Le caratteristiche rurali
6. Le caratteristiche della struttura storica del territorio
7. La pianificazione sovraordinata e di settore
8. La struttura paesaggistica

La **Serie 2** *Disposizioni strutturali- Elaborati di progetto* è costituita da:

1. Le infrastrutture, i trasporti, la logistica
2. La rete ecologica provinciale ed il rischio ambientale
3. Il territorio rurale ed aperto
4. Il sistema delle centralità e delle polarità territoriali
5. Il Governo del territorio secondo le identità

La **Serie 3** "*Disposizioni Programmatiche – il Piano delle Identità*", relativi agli interventi infrastrutturali da attuarsi nel quinquennio, contiene i seguenti documenti:

1. L'Agro nocerino - Sarnese
2. La Costiera Amalfitana e la Centralità di Cava de' Tirreni
3. L'Area metropolitana di Salerno
4. La Piana del Sele
5. L'Alto medioevo Sele Tanagro e gli Alburni Nord Ovest
6. La città del Vallo di Diano
7. Il Cilento, Calore, Alento, Mingardo, Bussento e Alburni Sud Est
8. Gli interventi infrastrutturali in programmazione per il prossimo quinquennio.

La **Serie 4** "*Disposizioni programmatiche – I Piani Settoriali Provinciali*" si compone dei seguenti documenti:

1. PSP per la costruzione della rete ecologica Provinciale e la valorizzazione delle aree di interesse naturalistico;
2. PSP del patrimonio culturale;
3. PSP dei Campi Territoriali Complessi (CTC Costiera Amalfitana – CTC Costa Salernitana)

4. PSP delle grandi opere
5. PSP della strada del Parco
6. PSP della strada del Parco
7. PSP dei circuiti identitari
8. PSP dei distretti turistici
9. PSP dei Poli di Eccellenza Tecnologico – Produttivi e dei Servizi Superiori del Territorio Avanzato
10. Piano Energetico Ambientale Provinciale
11. PSP dell'Università di Salerno
12. PSP per l'attuazione del "Contratto dei Fiume Calore, Sele e Tanagro" e del Patto Ambientale per il "Piano di Gestione del SIC IT 80550010".

3.2.2 Gli obiettivi e le strategie del Piano

La Parte II "*Quadro strutturale delle strategie di Piano*" delle Norme di Attuazione individua i temi su cui si fondano le strategie e le norme del Piano provinciale. Al Titolo III "*Governo del Territorio*" (dall'art.35 all'art.58), il documento distingue:

1. *Il territorio rurale aperto*
2. *Il territorio insediato*
3. *Le Infrastrutture, trasporti e logistica*
4. *Le azioni di riequilibrio del sistema insediativo*

All'art.46 sono sintetizzati gli obiettivi generali che il PTCP intende perseguire attraverso le competenze attribuitegli dalla legge regionale in materia di trasporti. In particolare il Piano intende:

1. Integrare le differenti reti infrastrutturali per riorganizzare un equilibrio modale e per soddisfare le esigenze di mobilità di persone e merci
2. Favorire le politiche finalizzate alla costituzione di un sistema di connessione tra porto commerciale-aeroporto e interporto
3. Promuovere l'insediamento di piattaforme logistiche in prossimità dei nodi strategici
4. Promuovere lo sviluppo della rete infrastrutturale viaria per ovviare alle congestioni del traffico e per aumentare i requisiti di sicurezza, favorendo l'organizzazione gerarchica dell'intera rete
5. Migliorare l'accessibilità sia verso le zone interne del territorio che verso gli assi trans europei, le reti di importanza nazionale e regionale
6. Incentivare gli scambi modali con la rete su ferro
7. Garantire la fruibilità dei territori ad elevato valore ambientale e paesaggistico
8. Incentivare programmi per la valorizzazione della navigazione quale risorsa turistica, sostenere la mobilità ciclo pedonale come modalità di spostamento per il tempo libero
9. Garantire queste azioni di sviluppo contemplando i criteri di compatibilità territoriale e paesaggistica sia nei progetti esistenti che in quelli in progetto.

Il perseguimento degli obiettivi si sviluppa attraverso l'applicazione di strategie che prevedono:

1. Il completamento della rete stradale di competenza provinciale, la realizzazione di interventi di adeguamento in base all'evoluzione della domanda di traffico, il miglioramento del livello di sicurezza
2. Il miglioramento dell'offerta del trasporto su ferro con il potenziamento delle tratte più critiche e il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni ferroviarie
3. Il potenziamento dello scalo dell'interporto di Battipaglia
4. Il trasferimento dello scalo portuale commerciale in una nuova infrastruttura portuale a est di Salerno e la riconversione dell'attuale porto in scalo dedicato ai traffici crocieristici attratti dalla costiera amalfitana a del Cilento.
5. Il rafforzamento del sistema degli approdi e della nautica da diporto.

Il tema strategico collegato alle infrastrutture portuali è puntualizzato nell'art.48 delle stesse Norme in cui il PTCP specifica e ribadisce l'intenzione di convertire a funzione turistica l'infrastruttura esistente, prevedendo la costruzione di un nodo intermodale complesso costituito da un nuovo porto dotato di collegamenti ferroviari e con spazi dedicati alle attività connesse all'area. Questa scelta strategica è oggetto di un Piano Settoriale Provinciale, inserito all'interno del Campo Territoriale Complesso "Costa Salernitana" già individuato dal PTR. Il PTCP specifica che la redazione del PSP debba essere il risultato di un'attività di concertazione tra i vari attori coinvolti.

L'Ultima sezione delle Norme, la Parte IV "*Disposizioni Finali*", organizza per ambiti tematici ed ambiti territoriali, le principali azioni individuate per quello specifico contesto. Attraverso una struttura in schede, il PTCP prevede per La costiera Amalfitana e la centralità di cava de' Tirreni (scheda 3) le seguenti azioni:

1. Per il *Paesaggio naturale*: la salvaguardia dei caratteri connotativi del paesaggio, dell'ambiente, del patrimonio naturale e forestale, sia nell'entroterra che lungo la zona costiera. Parallelamente è inserita la programmazione di azioni atte alla prevenzione e alla mitigazione dei fattori di rischio antropico e per il dissesto idrogeologico.
2. Per il *Paesaggio Antropizzato*:
 - è incentivata la valorizzazione dei mosaici agricoli ed agroforestali, e la valorizzazione degli aspetti paesaggistici di pregio derivanti dalla somma di fattori naturali ed interventi umani
 - sono individuate le azioni specifiche alla salvaguardia e valorizzazione della costa finalizzate in particolare alla protezione del fronte mare nelle fasce urbanizzate
 - è previsto il recupero e la valorizzazione dei centri storici, la riqualificazione dei manufatti, potenziamento dei servizi locali
3. Per la *centralità di Cava de' Tirreni*: valorizzare il patrimonio ambientale, storico culturale e la riqualificazione dei valori insediativi
4. *La Qualificazione dell'offerta Turistica* attraverso la valorizzazione delle risorse territoriali esistenti ed il potenziamento di un sistema d'eccellenza di rilievo internazionale

5. *Il Potenziamento del sistema della mobilità*: intermodalità terra-mare ed efficienti sistemi di interscambio per una sostenibile fruizione dei sistemi di interscambio per una sostenibile fruizione dei siti. In particolare, per quanto attiene il settore costiero, l'azione si fonda sulla necessità di riorganizzare le Vie del mare attraverso il potenziamento della rete dei porti e degli approdi, ribadendo la «*riconversione turistico-crocieristica dell'attuale porto commerciale di Salerno, come base per lo scalo e la sosta lunga di super yacht, nonché per i servizi di manutenzione e riparazione delle imbarcazioni*»

La scheda 4 *L'Area metropolitana di Salerno, Valle dell'Irno e Picentini* individua tra l'altro le seguenti azioni:

1. *Tutelare l'integrità del territorio e valorizzare le risorse ambientali*
2. *Per il tratto costiero tra Salerno e Pontecagnano* sono individuate azioni di riqualificazione e valorizzazione della fascia costiera, muovendo sia attraverso la promozione territoriale a scala regionale, sia attraverso la riorganizzazione del sistema urbano.
3. *Per il tratto costiero Salerno-Pontecagnano e sistema urbano costiero* per potenziare ed adeguare il sistema infrastrutturale, in chiave intermodale, per una mobilità efficiente di persone e merci attraverso:
 - Il potenziamento del sistema della mobilità su gomma con il completamento della strada provinciale 417 Aversana
 - La realizzazione delle opere previste dal Progetto "Salerno Porta Ovest"
 - Potenziamento delle vie del Mare
 - Previsione di riconversione a funzioni crocieristiche del porto commerciale di Salerno.

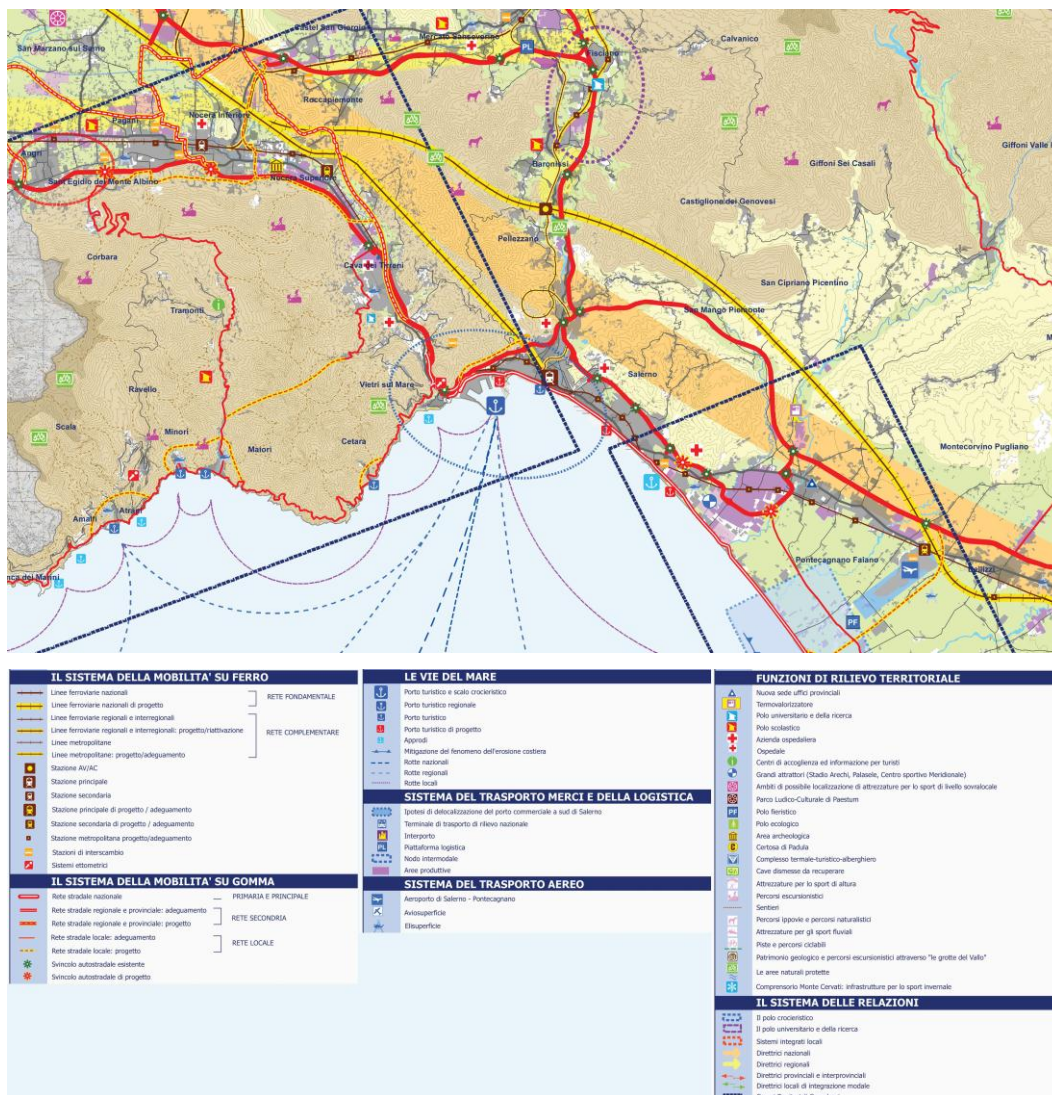


Figura 3-2PTCP Disposizioni strutturali. Elaborati di progetto. Tav.2.1.1.a

Si rimanda all'elaborato *QPRM01 - le infrastrutture, i trasporti e la logistica* allegato al presente documento per lo studio specifico delle disposizioni per le infrastrutture i trasporti e la logistica nell'area interessata dalla realizzazione degli interventi in progetto.

3.3 Il Piano Urbanistico Comunale

3.3.1 La struttura e i contenuti del Piano

Il Piano Urbanistico Comunale (PUC), formato ai sensi degli artt. 23 e 24 della L.R.C. 16/2004 ed adottato con delibera di C.C. n. 56 del 16/11/2006, è stato approvato con D.P.G.P. n. 147/2006, pubblicato sul BURC n. 2 del 08/01/2007, ed è diventato vigente dal 24/01/2007.

Con D.P.G.P. n. 22/2009 è stata approvata ed è vigente dal 3/06/2009 una Variante al PUC, il quale conserva la sua impostazione strutturale e programmatica, relativa alle sole Norme Tecniche

di Attuazione e volta a semplificare e precisare le NTA , al fine di rendere più rapida e agevole l'attuazione del Piano e, al tempo stesso, armonizzare le NTA con quelle contenute nel Regolamento Urbanistico Edilizio Comunale.

Successivamente, è stata approvata la Variante Parziale al PUC con delibera del Consiglio Comunale n.2 del 21/01/2013, che ha ottenuto parere motivato favorevole alla Valutazione Ambientale Strategica, pubblicato sul BURC Campania n.1 del 07/01/2013.

Le variante è finalizzata a valorizzare il patrimonio immobiliare pubblico e soprattutto a superare alcune criticità registratesi nell'attuazione dei Comparti ed emerse nel corso di vigenza del Piano.

La variante lascia inalterate le componenti strutturali e programmatiche/operative del PUC, non ne muta gli indici informativi, né ne incrementa i carichi insediativi; essa mira essenzialmente ad esaltare alcuni principi su cui si fonda il Piano consentendone la completa attuazione.

In particolare la Variante Parziale al PUC è costituita dai seguenti elaborati:

- Relazione Illustrativa
 - all.1 - Tabella varianti normative
- Allegati analitici
 - all.1 - Aree di Trasformazione ed ambiti Pubblici di Riqualificazione
 - all.2 - Standard residenziale
 - all.3 - Schede dei comparti modificati
 - all.4 - Schede degli Ambiti Pubblici di Riqualificazione
 - all.5 - Scheda della nuova area per insediamenti produttivi
- Zonizzazione
- Categorie d'intervento nelle zone omogenee A e B
- Rapporto Ambientale
- Carta delle rete Ecologica Comunale.

Il territorio comunale è suddiviso nelle seguenti zone omogenee, ognuna delle quali è soggetta a differente normativa che ne individua l'ambito di applicazione e ne definisce le categorie di intervento:

- Zone A: le parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti, che possono considerarsi parte integrante, per tali caratteristiche, degli agglomerati stessi;
- Zone B: le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate, diverse dalle zone A);
- Zone C: le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi a prevalente funzione residenziale;
- Zone D: le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti a prevalente funzione produttiva o commerciale;
- Zone E: le parti del territorio destinate ad usi agricoli o ad attività ad essi compatibili;
- Zone F: le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti, pubblici e privati, di interesse generale.

Nel Puc sono altresì individuate:

- l'ambito della città storica, coincidente con la zona A, da conservare;
- l'ambito della città consolidata, coincidente con la zone B, da migliorare e trasformare;
- le Aree di Trasformazione, comprese nelle zone B, C e D nelle quali promuovere, attraverso meccanismi di carattere perequativo, il rinnovamento urbano, la creazione di servizi, di verde pubblico e la nuova edificazione.

Si rimanda all'elaborato *QPRM04 - Zonizzazione* allegato al presente documento per lo studio specifico delle tipologie di zone omogenee presenti nell'area interessata dalla realizzazione degli interventi in progetto.

Di seguito una tabella riassuntiva degli elaborati di cui è composto il Piano Urbanistico Comunale di Salerno:

| Elaborato | | Contenuto | Tipo | | Numero |
|---------------------|---------------------------------|---|---------------|--------------|--------|
| Relazione | R1 | Relazione illustrativa | Fascicolo | | 1 |
| | R2 | Allegati analitici | Fascicolo | | 1 |
| Normativa | N1 | Norme Tecniche di Attuazione | Fascicolo | | 1 |
| | N2 | Ambiti di Equivalenza | Tav. 1/15.000 | | 1 |
| | N3 | Schede dei comparti | Fascicolo | | 1 |
| Inquadramento | I1 | Ambito sub-regionale | Tav.1/100.000 | | 1 |
| | I2 | Sintesi di Piano | Tav.1/15.000 | | 1 |
| Progetto | P1 | Sistema di mobilità | P1 | Tav.1/15.000 | 1 |
| | | | P1.n | Tav.1/4.000 | 12 |
| | P2 | Zonizzazione | P2 | Tav.1/15.000 | 1 |
| | | | P2.n | Tav.1/4.000 | 12 |
| | P3 | Categorie d'intervento nelle zone omogenee A e B | P3.n | Tav.1/4.000 | 12 |
| P4 | Il disegno urbano di indirizzo | Tav.1/15.000 | | 1 | |
| Vincoli | V1 | Fasce di rispetto | Tav.1/15.000 | | 1 |
| | V2 | Beni culturali ed ambientali | V2 | Tav.1/15.000 | 1 |
| | | | V2.n | Tav.1/2.000 | 2 |
| V3 | Vincoli di natura idrogeologica | Tav.1/15.000 | | 1 | |
| Rapporto Ambientale | RA1 | Rapporto Ambientale - VAS | Fascicolo | | 1 |
| | RA2 | Previsioni di Piano e fattori di criticità ambientale | Tav.1/10.000 | | 1 |
| | RA3 | Previsioni di Piano e Beni culturali ed ambientali | Tav.1/10.000 | | 1 |
| | RA4 | Previsioni di Piano e rischio idrogeologico | Tav.1/10.000 | | 1 |

Per quanto concerne il sistema della mobilità all'interno del PUC si è ritenuto essenziale che le previsioni fossero fondate su un'accurata e verosimile proposta di adeguamento infrastrutturale e, soprattutto, su una buona gestione della mobilità, questo poiché le diseconomie che si registrano negli agglomerati urbani a causa di una cattiva gestione della mobilità sono rilevanti. Ai

fenomeni di inquinamento, caratterizzati da un costante incremento delle polveri sottili, di composti organici volatili, di monossido di carbonio, ecc., si accompagnano il generale peggioramento della qualità della vita e i danni economici e relazionali derivanti da un traffico sempre più congestionato.

I risultati degli studi effettuati sono sintetizzati nel:

- Piano della mobilità - P.G.T.U

Si ritiene che il P.G.T.U. sia uno strumento di grande importanza; per questo motivo, le tavole dello Stato di Fatto ne comprendono una sintesi. Gli obiettivi posti alla base di tale pianificazione appaiono tuttora attuali e condivisibili. Essi tendono a perseguire:

- il miglioramento della sicurezza stradale
- il miglioramento delle condizioni di circolazione
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico
- il risparmio energetico.

All'interno del piano vengono individuati gli interventi per facilitare la mobilità pedonale (adeguamento dei marciapiedi, definizione delle strade, piazze ed itinerari pedonali, percorsi riservati, individuazione di nuove corsie e sedi riservate, individuazione di parcheggi di scambio tra i mezzi privati e pubblici) e del traffico privato (definizione dello schema generale di viabilità principale, delle aree di parcheggio, dei diversi tipi di strade).

- Studio della mobilità e definizione delle linee strategiche – INTRA

Con delibera di G.M. n.663 del 29.4.1998 l'Amministrazione Comunale affidò alla soc. INTRA di Barcellona lo studio specialistico per la definizione della strategia di mobilità. Il rapporto venne consegnato in tre fasi successive, conseguenti alla elaborazione dei dati. Una prima parte dello studio, consegnata nel novembre 1998, è la sintesi dei numerosi rilievi eseguiti sul posto per delineare il quadro della mobilità a Salerno.

Le tematiche delle indagini riguardano:

- i veicoli in transito;
- l'evoluzione oraria del flusso veicolare;
- a schematizzazione dei principali incroci cittadini con l'individuazione della mobilità veicolare, pedonale, pubblica e l'evoluzione oraria del flusso;
- il controllo della velocità lungo i principali assi stradali cittadini;
- i livelli di rumore, i valori massimi registrati ed il grafico di distribuzione temporale;
- l'origine e la destinazione degli spostamenti dei veicoli privati;
- l'origine e la destinazione degli spostamenti degli utenti del trasporto pubblico.

I risultati di questa prima indagine sono stati successivamente legati a considerazioni generali sulle città mediterranee e sulla conformazione del nostro territorio comunale.

Nel Novembre 1999 fu consegnato lo "studio della mobilità nella città di Salerno, elaborazione dei dati raccolti all'inizio degli anni novanta; esso contempla:

- le caratteristiche del conduttore, il tipo di veicolo, l'origine e la destinazione degli spostamenti, la frequenza dei viaggi;

- i parcheggi in rapporto agli abitanti ed ai quartieri della città.
- gli incidenti stradali, la loro distribuzione temporale e spaziale, la tipologia, i veicoli coinvolti, le strade e gli incroci di maggiore rischio.
- i flussi di traffico in rapporto alla conformazione del territorio.

Questo secondo volume definisce lo scenario della città attuale, dei suoi problemi, delle situazioni che si sono create nel corso degli anni. Si registra un eccessivo utilizzo del veicolo privato, in gran parte motivato dall'espansione della città in senso longitudinale e dalla strutturale carenza del trasporto pubblico.

L'analisi dei flussi del traffico rileva che la mobilità viene canalizzata attraverso poche strade, relativamente strette, spesso attraversate contemporaneamente anche dalle linee di autobus urbani. Anche la circolazione pedonale è piuttosto difficile e pericolosa a causa di barriere sul territorio: la ferrovia, il trincerone, il fiume Irno, la tangenziale e i tratti viari. Spesso i marciapiedi sono troppo stretti, altre volte è difficile l'attraversamento degli assi viari a scorrimento veloce. Il trasporto pubblico è relativamente lento e non raggiunge tutto il territorio comunale lasciando scoperte parti importanti della città. La rete di comunicazione con i comuni limitrofi non risulta adeguata, situazione che potrà essere migliorata con la creazione dell'asse della metropolitana. Tutto ciò determina la propensione all'uso indiscriminato del mezzo privato, nonostante il deficit di offerta di parcheggi.

Nel febbraio 2000 venne consegnata la terza parte dello studio che, denominata "Definizione delle linee strategiche", indica le azioni da intraprendere per una mobilità realmente sostenibile. Obiettivo prioritario è quello di garantire la piena accessibilità pedonale all'interno della città creando una rete pedonale sicura ed efficiente, garantendo la diffusa presenza di attraversamenti pedonali, migliorando i marciapiedi esistenti e realizzandone di nuovi che abbiano adeguata larghezza e che siano pavimentati in modo omogeneo. Viene inoltre segnalata la necessità, al fine del contenimento del traffico privato, di riorganizzare il trasporto pubblico urbano, offrendo un servizio comodo e puntuale; grande importanza potrà, in proposito, assumere la linea della metropolitana che, in sede propria, assicurerà la puntualità delle corse.

La mobilità privata non è negata ma viene suggerita l'opportunità di attuare un piano di moderazione basato sulle opportunità alternative e su un'adeguata politica di disincentivazione, anche di tipo fiscale. Lo studio indica, poi, una serie di interventi di tipo strutturale (realizzazione di nuovi assi di scorrimento, di vettori meccanici, di parcheggi intermodali) e di tipo gestionale (gerarchizzazione delle strade, segnaletica, creazione di aree a traffico limitato, ecc.). Un ulteriore capitolo è dedicato al problema del parcheggio, nel quale vengono suggerite le politiche tariffarie, la realizzazione di parcheggi pubblici e privati interrati e la creazione di parcheggi intermodali situati strategicamente alle porte della città.

Infine si ricorda che il Consiglio Comunale con deliberazione n. 38 del 30.6.2005 ha aggiornato il piano urbano trasporti ed ha provveduto ad approvare il piano di sicurezza

stradale PSSU. Rispetto al PUT il presente piano propone una diversa perimetrazione del centro abitato soprattutto per tener conto dei nuovi tratti viabilistici connessi alle aree di trasformazione già approvate dal Consiglio Comunale e di prossima realizzazione nonché di quelle proposte.

Si rimanda all'elaborato *QPRM03 – Sistema della mobilità* allegato al presente documento per lo studio specifico dell'area interessata dalla realizzazione degli interventi in progetto.

Delle zone omogenee in cui è suddiviso il territorio comunale definite all'interno del PUC (cfr. par. 3.3.1) ricadono all'interno dell'area di intervento le seguenti zone omogenee, di cui le Norme Tecniche di attuazione ne disciplinano l'uso e la trasformazione.

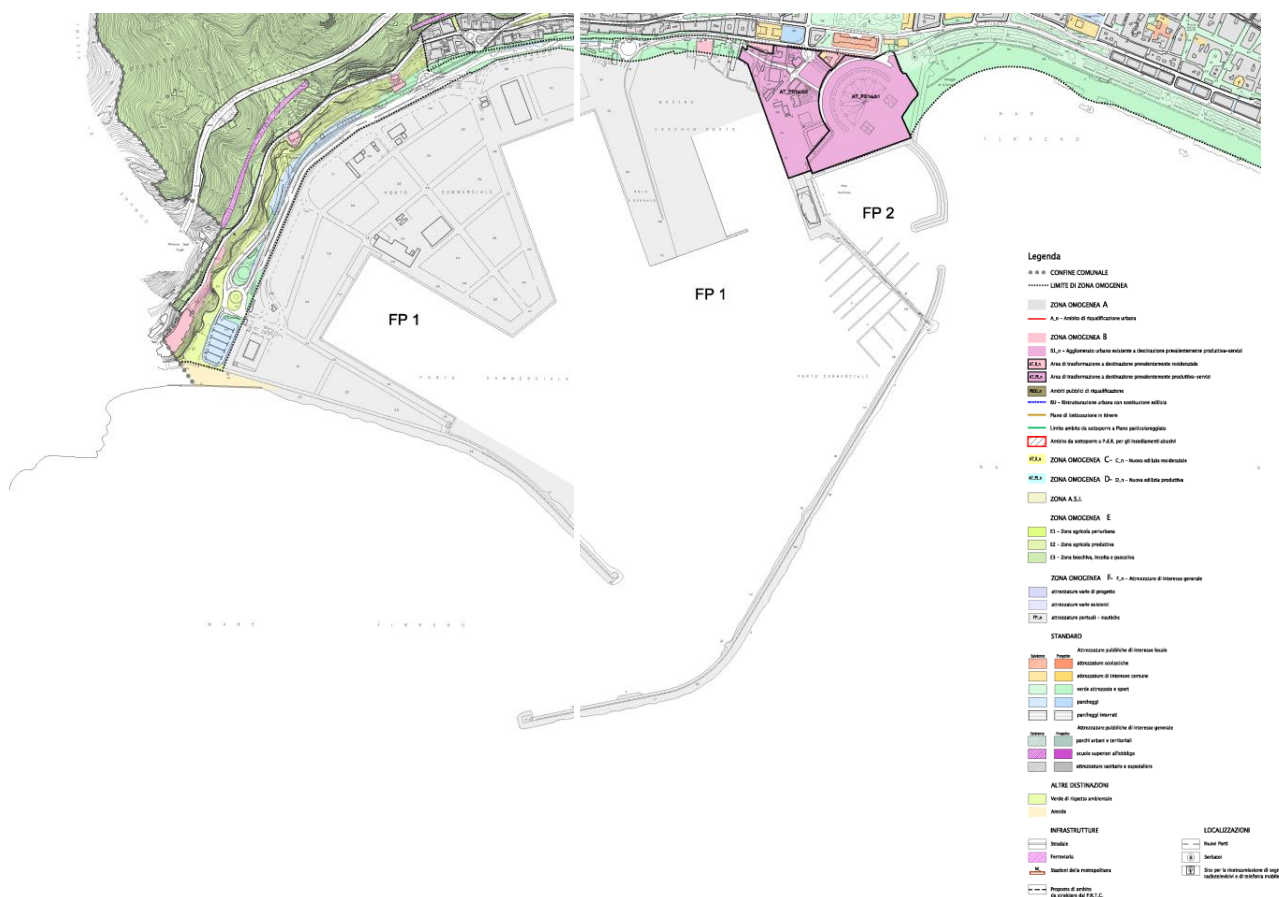


Figura 3-3 Stralcio zonizzazione area di intervento

Zona omogenea B:

Conformemente alle disposizioni del D.I. 2 aprile 1968, n. 1444, la zona B, così come rappresentata nelle tavole di zonizzazione del PUC (cfr. Figura 3-3), individua le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate, diverse dalla zona A, nelle quali la superficie coperta degli edifici esistenti non è inferiore ad un ottavo della superficie fondiaria della zona e in cui la densità territoriale supera 1,5 mc/mq.

Nella zona B sono individuate anche le:

- *Aree di Trasformazione (AT)*

In continuità con la strategia seguita negli ultimi anni dal Comune di Salerno, si ritiene che la coerenza formale delle nuove realizzazioni, previste nelle Aree di Trasformazione AT, debba essere assicurata da idonei piani urbanistici attuativi (PUA). Il PUA deve determinare la forma ed il carattere dello spazio pubblico, gli usi generali, la morfologia e la tipologia architettonica, i monumenti e gli elementi rappresentativi dell'identità collettiva.

Il PUA si configura come piano attuativo del PUC. Esso può assumere, a seconda delle sue specificità, la forma amministrativa del P.P. (Piano Particolareggiato), del P.E.E.P. (Piano Edilizia Economica Popolare), del P.I.P. (Piano Insediamenti Produttivi), del P.d.R. (Piano di Recupero), del P.d.L (Piano di Lottizzazione), del P.R.U. (Programma di Recupero Urbano), del P.I.I. (Programma Integrato d'Intervento), ecc..

Il PUA deve essere elaborato nel rispetto degli indici e delle destinazioni funzionali fissati per ciascuna Area di Trasformazione; è composto dagli elaborati prescritti dalle normative nazionali e regionali per i piani attuativi; è corredato degli studi previsti per legge, nonché da schema di convenzione disciplinante i rapporti tra i soggetti attuatori ed il Comune.

La destinazione delle AT può essere:

- AT_R - di tipo prevalentemente residenziale (70%);
- AT_PS - di tipo prevalentemente produttivo (70%)
- AT_PS - di tipo esclusivamente produttivo (100%).

Per l'edificato esistente in tali aree, fino all'attuazione del PUC, sono consentiti esclusivamente gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

In particolare nell'area di studio ricade l'area di trasformazione a destinazione prevalentemente produttiva – servizi *AT_PS1: S. Teresa – via Porto*.

- *Aree Standard (AS)*

Le destinazioni delle AS sono definite sulla base delle vocazioni del territorio e delle effettive necessità dei quartieri. Potranno essere modificate, in sede di approvazione dei progetti di opere pubbliche, laddove, per effetto di intervenute e/o mutate esigenze, se ne ravvisi la necessità o secondo quanto consentito dalle presenti norme circa i trasferimenti di edificato dalle AT alle AS.

Per quanto riguarda l'area di intervento le tipologie di *Aree destinate a Standard Locale* sono prevalentemente:

- verde attrezzato e sport

- attrezzature di interesse comune
- parcheggi

Inoltre per le aree A e B il PUC individua nelle zone gli ambiti classificati come *Verde di rispetto ambientale*.

Tali aree, situate in prossimità di corsi d'acqua e/o caratterizzate da forte acclività (valloni, versanti accidentati, ecc.), sono sottoposte ad una disciplina di tutela che prevede la manutenzione ed il potenziamento del verde, nonché il mantenimento dell'esistente vegetazione, compatibilmente con i vincoli di natura ambientale e idrogeologica, esistenti per i quali occorrerà acquisire i relativi nulla-osta, il sottosuolo delle aree potrà accogliere box pertinenziali da realizzare ai sensi della legge regionale 19/2001 e del suo regolamento, a condizione che tale utilizzo consenta la permanenza delle aree verdi.

Zona omogenea F:

Le zone omogenee "F", conformemente alle disposizioni del D.I. 2 aprile 1968, n. 1444, individuano le attrezzature ed i servizi pubblici di interesse generale. Esse individuano, altresì, le attrezzature pubbliche e private che, pur non concorrendo al fabbisogno di standard generali, contribuiscono ad integrare l'offerta di attrezzature di interesse pubblico.

In particolare nella zona in esame sono presenti zone omogenee di categoria *FPn – attrezzature portuali nautiche*:

- FP1: Porto Commerciale - La nuova edificazione è regolata dal Piano Regolatore del porto. Per gli edifici esistenti, se non diversamente disposto da tale strumento, sono consentiti tutti gli interventi previsti dalle cat. A e B della presente normativa, ovvero rispettivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.
E', inoltre, consentita l'installazione delle strutture smontabili, a titolo precario, che l'Autorità Portuale riterrà funzionali e congruenti alle attività della zona.
- FP2 – Porto Turistico di Santa Teresa - Il PUC prefigura la realizzazione di un nuovo porto turistico in continuità con il porto commerciale. Le norme di attuazione saranno stabilite dall'atto di approvazione del relativo progetto, secondo quanto previsto dalle leggi vigenti in materia.

3.3.2 Gli obiettivi e le strategie

Secondo le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Urbanistico Comunale (PUC) di Salerno *in ottemperanza agli artt. 3 e 97 della Carta Costituzionale ed agli artt. 1 e seguenti della Legge n. 241/90, persegue lo sviluppo sostenibile del territorio comunale nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia, imparzialità, economicità, trasparenza e pubblicità (art.1 comma 1); l'obiettivo della qualità urbana è ritenuto preconditione essenziale per lo sviluppo sociale, economico e civile, nella salvaguardia dei valori paesistici, storici, artistici e tradizionali del territorio e nel giusto equilibrio tra conservazione ed innovazione (art.1 comma 3).*

Gli obiettivi strategici del piano coniugano le esigenze di sviluppo della città sulla base dei principi della sostenibilità ambientale con strumenti che rendano effettivamente realizzabili le scelte di piano. La perequazione oltre a essere uno strumento di equità urbanistica sociale rappresenta anche il meccanismo principale attraverso il quale le previsioni di interventi pubblici possano essere concretamente realizzati. Il PUC quindi si prefigge obiettivi quali l'uso sostenibile del territorio con la tutela del paesaggio e dell'ambiente e persegue obiettivi di crescita socio-economica e di equità sociale affidando al meccanismo della perequazione nonché a norme che incentivano la sostituzione-ristrutturazione il compito di rendere concretamente realizzabile quanto pianificato.

Il PUC di Salerno definisce il limite urbano all'interno del quale si svilupperà la città densa e consolidata, mentre fuori si situerà l'area collinare considerata come città diffusa, dove è ammessa solo la permanenza dei nuclei abitativi tradizionali, lasciando il resto del territorio ad uso agricolo, forestale o per residenze isolate, installazioni ricreative, sportive e attività al servizio del turismo. La maggior parte della crescita si localizza in aree di trasformazione individuate all'interno della città compatta e dei nuclei consolidati o, in alcuni casi, in quei territori soggetti a processi di degrado formale e funzionale.

Per implementare le attività produttive, il Piano promuove lo sviluppo turistico attraverso la individuazione di spazi dedicati a queste attività ed, in particolar modo, in ragione delle risorse naturali e storiche della città, intende adottare una serie di interventi volti a rafforzare il rapporto città-mare.

Gli interventi principali per ricostituire il rapporto tra la zona marittima e la città storica riguardano:

- l'ampliamento e la modernizzazione dei porti Masuccio Salernitano e Santa Teresa;
- il recupero e la costruzione delle spiagge sottoposte al fenomeno dell'erosione e/o del continuo avanzamento della città verso il mare;
- il potenziamento del Lungomare lungo tutta la fascia marittima, dal Porto Commerciale alla zona litoranea orientale;
- la creazione di una successione di piazze e giardini che rafforzino il valore urbano di tutto il litorale.

Nell'ottica del nuovo piano regolatore il mare è la principale risorsa della città nonché il cardine su cui ruota la sua identità. Sotto questo aspetto si intende rendere più stretto il rapporto tra l'abitato e la costa liberando la visuale da vecchi manufatti inutilizzati e arricchendo il litorale con nuovi approdi turistici, nuove piazze e nuove strutture ricettive.

Per quanto attiene il rapporto tra i proposti adeguamenti tecnico-funzionali ed il vigente Piano Urbanistico Comunale di Salerno (P.U.C.), si segnala la piena congruenza delle argomentate modifiche con le previsioni urbanistiche che si sostanziano nella complessiva progettazione del "waterfront" cittadino.

Pertanto, il ridisegno della fascia costiera, e le complementari modificazioni previste dal P.U.C. costituiscono gli interventi indispensabili sui quali basare la futura "città turistica".

4 LA PIANIFICAZIONE SEPARATA – SETTORE DEI TRASPORTI

4.1 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)

Il Piano Generale dei Trasporti (PGT) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo *"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"* (art. 1).

Per l'elaborazione del PGT è costituito un Comitato interministeriale, integrato da cinque presidenti delle Regioni designati dalla conferenza permanente dei presidenti delle Regioni. *"Il Comitato conclude i suoi lavori sulla base dei quali il Ministro dei trasporti predispose lo schema del piano generale dei trasporti. Lo schema del piano, previo esame del CIPE, è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti che si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari. Il piano generale dei trasporti è approvato dal Consiglio dei Ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri"* (art. 2).

Il CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza Stato-Regioni, e le Regioni interessate, provvede, con cadenza almeno triennale, ad aggiornare il piano. Gli aggiornamenti del piano, trasmessi al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti, le quali si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari, sono successivamente approvati dal Consiglio dei Ministri e adottati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (art. 4).

Il PGT si propone come momento di avvio di un nuovo processo di pianificazione dei trasporti in Italia che superi i limiti e le inefficienze di quello attuale. Esso non è, quindi, un documento conclusivo ma, piuttosto, un documento di indirizzo generale del settore che effettua alcune scelte, individua gli ulteriori approfondimenti necessari e i metodi per le scelte successive.

Il primo PGT è stato approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 1986, e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto 1991. Il PGT attualmente in vigore, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.

La progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono invece normati dalla L. n. 443 del 21 dicembre 2001 e dal conseguente D.Lgs. di attuazione n. 190 del 20 agosto 2002.

Il PGT parte dal presupposto che le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese ed in un fattore di inibizione di processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali in quelle più arretrate.

La politica dei trasporti non può tuttavia esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo. L'analisi contenuta nel documento di programmazione evidenzia, al riguardo, come un confronto tra le diverse aree del Paese riveli come Nord, Centro e Sud non abbiano tra

loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Il PGT sostiene dunque la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta di servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.

Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie, si seguito sinteticamente riassunte:

- servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità;
- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza;
- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione di infrastrutture, di elevarne significativamente l'efficienza;

- attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. Inoltre, è necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità;
- integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa. La modernizzazione del settore richiede di raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea, per mettere il nostro sistema in grado di integrarsi direttamente con le altre reti transnazionali europee;
- creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment, che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni, e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio;

Più specificamente, in relazione ai problemi del Mezzogiorno, al fine di contribuire a ridurre gli squilibri territoriali, si punta su interventi non di tipo assistenziale, ma miranti a ridurre la perifericità del Mezzogiorno e consentire un aumento della competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di trasporto. Ciò a partire dall'individuazione delle aree carenti di dotazione infrastrutturale, in riferimento alle reali funzionalità dell'offerta e della domanda, migliorando nel contempo il valore del servizio offerto dalle infrastrutture esistenti in termini di frequenza, qualità e costi.

Partendo da questi presupposti, vengono individuati innanzitutto gli interventi infrastrutturali prioritari per ridurre le maggiori criticità del sistema dei trasporti di interesse nazionale nelle aree più arretrate, con interventi concepiti come strumenti volti ad innescare o sostenere processi di sviluppo, nell'ambito di una prospettiva di maggiore valorizzazione del territorio. In questa logica, un'azione decisiva per la valorizzazione del Mezzogiorno quale piattaforma logistica riguarda la formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali e intermodali e la loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie, oltre che lo sviluppo della nautica da diporto. Si determineranno poi le condizioni per aumentare il valore dei servizi offerti dalle infrastrutture esistenti, anche attraverso opportune politiche di regolazione e liberalizzazione dei mercati.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità è stato in primo luogo definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale.

Lo SNIT attuale evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati nei documenti di Piano e dai successivi approfondimenti. Lo SNIT va quindi inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre

tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello della integrazione modale individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.

Il porto di Salerno rientra inoltre all'interno dell'elenco dei 21 porti appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, inteso come nodo per il quale sono previsti interventi per i collegamenti con la rete primaria multimodale.

4.2 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.

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, anche al fine di definire il nuovo assetto logistico e infrastrutturale indispensabile per lo sviluppo del Paese.

Gli elaborati sono riguardano:

- 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

Questi studi di approfondimento e di analisi 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.

All'interno sono evidenziati alcuni interventi prioritari per quanto riguarda il trasporto combinato terra-mare:

- 1. Accessibilità ai porti.** Non è pensabile di attrarre nuova domanda finora inespressa proprio là dove comunque esistono penalizzazioni non totalmente rimuovibili, mentre sono da valorizzare le situazioni di buona accessibilità e da accelerare le opere già in corso di realizzazione o previste.
- 2. Porti.** I servizi di "ADM" attualmente esistenti sono caratterizzati prevalentemente dalla mancanza di servizi dedicati al traffico "Tuttomercé", con marcate peculiarità come:
 - orario di partenza navi;

- elevato numero di partenze, anche plurigiornaliere sulle singole relazioni di traffico;
- terminal intermodali portuali specializzati; trasporto di veicoli commerciali caricati con merci pericolose;
- gestione sistema di sicurezza/controllo sigilli.

Pertanto è necessario garantire:

- a. Riduzione dei costi dei servizi portuali mediante l'emanazione di nuove ordinanze delle Autorità Portuali e/o Marittime per:
 - Servizio di pilotaggio;
 - Servizio di ormeggio;
 - Servizio di rimorchio;
 - Servizio di ritiro rifiuti.
 - b. Riduzione dei costi terminalistici mediante accordi con i singoli soggetti titolari di concessioni demaniali marittime per l'applicazione di tariffe speciali per le operazioni di sbarco e imbarco per le navi impegnate in servizi regolari di linea di cabotaggio.
 - c. Ottimizzazione del servizio di cabotaggio intermodale marittimo mediante l'integrazione dei servizi offerti dagli armatori presenti e da quelli che in futuro decideranno di iniziare ad operare all'interno del Sistema.
 - d. Accosti e banchine dedicate (adeguati spazi per la sosta dei veicoli; servizi per gli autisti e la manutenzione dei veicoli).
 - e. Portali telematici e strutture collegate al controllo informatizzato (magazzini per il consolidamento dei carichi, etc., laddove siano attivabili accordi tra gli operatori; eventuali servizi commerciali di supporto).
- 3. Servizi di sistema.** Per le procedure e l'organizzazione del trasporto è necessario pervenire a modelli totalmente evoluti, come quelli già in atto per i container. In una visione di sistema del trasporto combinato strada-mare non è ipotizzabile che un tale flusso di informazioni possa essere gestito in modo autonomo da singoli porti o da singoli operatori. Si dovrà procedere all'impianto ed all'attivazione del sistema informatico nazionale delle vie del mare (quasi come se fosse il sistema dei radar del trasporto aereo) volto a garantire innanzitutto le funzioni indicate. Questa iniziativa potrebbe essere sviluppata dalla società appositamente costituita per la promozione delle Autostrade del mare (RAM), d'intesa con le compagnie armatrici, le autorità e le società portuali, le Dogane.
 - 4. Riconversione del parco veicoli terrestri.** Come si è visto, la soluzione del trasporto marittimo in grado di sviluppare sulle lunghe distanze un'effettiva competitività con il trasporto stradale è quella relativa al non accompagnato. Incentivare la riconversione del parco è pertanto una preconditione dell'evoluzione del settore.
 - 5. Implementazione della dotazione di attrezzature (casse mobili, ecc.), innovazione tecnologica e formazione professionale delle imprese.** Si pone negli stessi termini dei problemi del parco veicoli.
 - 6. Flotta.** Nonostante l'attuale eccesso di offerta, il problema delle navi dedicate e dell'implementazione delle loro prestazioni si pone. In presenza di una domanda resa attendibile da un'efficace azione di incentivazione, il problema dell'ammortamento degli

investimenti necessari a disporre di una prima flotta sperimentale di navi dedicate è certamente da affrontare.

- a. Si potrebbe prevedere un finanziamento del periodo di "start up" per i primi tre anni di esercizio per le linee "Tuttomercì" di nuovo avviamento su relazioni di traffico di cabotaggio nazionale alternativo. Questo intervento si rende necessario per ammortizzare le perdite che il vettore marittimo dovrebbe necessariamente subire nel periodo di "Start up", stimato ragionevolmente in un arco di tempo non inferiore a tre anni dal momento dell'avvio del servizio, conseguenti alle necessità per l'autotrasportatore di riorganizzare il suo sistema intermodale di trasporto trasformando l'organizzazione dal modulo "un trattore/un semirimorchio/un autista" al modulo "un trattore/un autista/sei semirimorchi".
- b. Si dovrebbe prevedere, per il trasporto di veicoli commerciali carichi con merci pericolose, un'armonizzazione normativa rispetto all'analoga normativa esistente per il trasporto degli stessi mezzi col "Sistema intermodale ferroviario" e il "Sistema tuttostrada".

Sono indicati anche gli obiettivi del Piano relativi alle attività portuali:

- a. recuperare centinaia di migliaia di contenitori – destinati al nostro Paese ed alle Regioni limitrofe – che invece scelgono di arrivare ai porti del Nord Europa sin qui più competitivi. Il valore di questo obiettivo varia a seconda della efficienza della retroportualità e può oscillare da 2 a 4 miliardi di Euro;
- b. rafforzare il ruolo dei porti italiani quali capolinea delle linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, creando così le condizioni anche per una miglior tenuta degli scali che effettuano transhipment rispetto ai competitori del fronte Sud;
- c. puntare, attraverso nuove infrastrutture e modalità organizzative, all'aumento dei volumi gestiti che rendano conveniente la relazione diretta tra i porti liguri e dell'Alto Adriatico con l'Estremo Oriente;
- d. un obiettivo importante della nostra portualità pertanto deve essere quello di arrivare a catturare almeno il 50% delle potenzialità di container destinati ai Paesi dell'Europa centrale che ci circondano.

4.3 Il Piano Provinciale dei Trasporti

Il Piano provinciale si compone delle seguenti parti:

- Parte Prima: Inquadramento generale della mobilità e dei trasporti e sintesi di piano
- Parte Seconda: Piano dei Trasporti
- Parte Terza: Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (P.T.V.E.) (Relazione tecnica ed Allegato: Regolamento di applicazione degli standards tecnici).

Questo Piano si colloca in una fase immediatamente successiva alla definizione di un disegno strategico per l'area, nei termini espressi dal documento preliminare al PTP, e pertanto in un momento in cui agli strumenti settoriali è richiesta coerenza con gli obiettivi territoriali esplicitati.

Compito del Piano è quello di intervenire per correggere le inefficienze, razionalizzare l'offerta, integrare i diversi modi, realizzare i segmenti mancanti della rete e contemporaneamente migliorare le condizioni di accessibilità e qualità del trasporto.

La mobilità viene cioè assunta non come un aspetto separato ma come parte integrante, costitutiva del territorio, all'interno di un quadro di coerenze con gli obiettivi generali di sviluppo e di tutela.

Nel quadro delle coerenze, perché le infrastrutture ed i servizi di trasporto sono chiamati a perseguire soprattutto una funzione di supporto nelle politiche di assetto del territorio, pur contribuendo, con il loro apporto, ad allargare le stesse prospettive del disegno urbanistico.

Sono d'altronde gli obiettivi strategici che possono dare un significato all'assetto delle infrastrutture e dei servizi di trasporto che a loro volta possono svolgere un'azione di supporto e di promozione delle scelte generali.

L'unitarietà e la contestualità dei vari approcci settoriali e disciplinari è dunque condizione essenziale perché il processo decisionale possa avvenire con coerenza e con il massimo delle conoscenze, specie quando si affrontano i temi della mobilità che costituiscono un fenomeno particolarmente sensibile agli assetti insediativi ed alle caratteristiche socio-economiche dell'area, in buona misura il risultato delle politiche territoriali, l'elemento dinamico della realtà stazionaria e insediata.

5 LA PIANIFICAZIONE SEPARATA – SETTORE AMBIENTALE

5.1 Linee guida per il paesaggio

Il PTR è corredato dal documento Linee guida per il paesaggio in Campania, con il quale la Regione applica all'intero suo territorio i principi della Convenzione Europea del Paesaggio, definendo nel contempo il quadro di riferimento unitario della pianificazione paesaggistica regionale, in attuazione dell'articolo 144 del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

La Regione Campania non si è ancora dotata di un Piano Paesaggistico Regionale esteso a tutto il territorio regionale. In attuazione del D.P.R. 14 giugno 1996, il Ministero dei Beni e le attività culturali, in adempimento alla L.8 agosto 1985 n.431, approvò i Ptp redatti dalle soprintendenze competenti per il territorio limitatamente alle aree sottoposte a vincolo. Pertanto, i Ptp in vigore riguardano porzioni di territorio dei comuni di Caserta e San Nicola La Strada, del rilievo collinare di Roccamonfina, di porzione del Litorale Domitio e parti del Matese.

Il quadro di riferimento unitario della pianificazione paesaggistica è quindi rappresentato dalle Linee guida per il paesaggio, contenute all'interno del PTR, approvato con Legge Regionale 13 Ottobre 2008 n.13, in attuazione della legge regionale 22 dicembre 2004, n. 16, art. 13.

La definizione nel Piano Territoriale Regionale (PTR) di Linee guida per il paesaggio in Campania risponde a tre esigenze specifiche:

- adeguare la proposta di PTR e le procedure di pianificazione paesaggistica in Campania ai rilevanti mutamenti intervenuti nella legislazione internazionale (Convenzione Europa del Paesaggio, ratificata dallo Stato italiano con la legge 9 gennaio 2006 n. 14), ed in quella nazionale, con l'entrata in vigore del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 come modificato dall'art. 14 del D.Lgs. 24 marzo 2006 n. 157);
- definire direttive, indirizzi ed approcci operativi per una effettiva e coerente attuazione, nella pianificazione provinciale e comunale, dei principi di sostenibilità, di tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio, dei paesaggi, dello spazio rurale e aperto e del sistema costiero, contenuti nella legge L.R. 16/04;
- dare risposta alle osservazioni avanzate in seno alle Conferenze provinciali di pianificazione, richiedenti l'integrazione della proposta di PTR con un quadro di riferimento strutturale, supportato da idonee cartografie, con valore di statuto del territorio regionale.

Le Linee guida 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.

Esse indicano, innanzitutto, i principi fondamentali ed i criteri che devono essere osservati da province e comuni ai fini:

- dell'adozione di misure specifiche volte alla salvaguardia, alla gestione e/o all'assetto del paesaggio con riferimento all'intero territorio regionale;
- dell'integrazione della considerazione per la qualità del paesaggio in tutte le decisioni pubbliche che riguardano il territorio;
- della partecipazione democratica delle popolazioni alla definizione ed alla realizzazione delle misure e decisioni pubbliche sopraccitate.

Alla luce di tali principi e criteri, le Linee guida indicano il percorso metodologico che si impone; definiscono i quadri di inquadramento strutturale delle risorse fisiche, ecologico-naturalistiche, agroforestali, storico-culturali e archeologiche; definiscono delle strategie per il paesaggio in Campania, esprimendo infine indirizzi di merito per la pianificazione provinciale e comunale.

Nell'ambito della predisposizione delle Linee Guida è stata predisposta la *Carta dei Paesaggi Campani* costituita dall'insieme dei seguenti elaborati:

- Carta delle risorse naturalistiche ed agroforestali
- Carta dei sistemi del territorio rurale e aperto
- Carta delle strutture storico-archeologiche
- Schema di articolazione dei paesaggi della Campania

In particolare, lo schema di articolazione dei paesaggi della Campania costituisce un inquadramento preliminare degli ambiti paesaggistici, a partire dal quale le province procedono alla identificazione degli ambiti paesaggistici provinciali, sulla base degli indirizzi metodologici e degli inquadramenti strutturali contenuti nelle presenti Linee guida.

5.2 Misure di salvaguardia della costa

Le Misure di salvaguardia della costa sono state adottate con delibera del Comitato Istituzionale n.34 del 13/12 2010 (pubblicato sul BURC n.83 del 27/12/2010); esse dettano alcune indicazioni tecniche e indirizzi di cui si deve tener conto negli interventi in esame:

- Le ipotesi progettuali adottate devono valutare l'efficacia e gli effetti degli interventi a scala di "Unità (Sub-unità) fisiografica", considerando gli effetti dell'opera su tutto l'arco costiero interessato dalle possibili conseguenze;
- Ogni intervento deve essere preceduto da una puntuale analisi dello stato esistente e seguito da un monitoraggio d'opportuna durata allo scopo di verificare l'evoluzione del progetto e di confrontare le condizioni del litorale interessato prima e dopo l'intervento, dal punto di vista geometrico, dinamico e sedimentologico;
- I progetti devono contemplare le verifiche necessarie per valutare l'efficacia delle soluzioni previste mediante successivi monitoraggi;
- I progetti di difesa costiera devono possibilmente privilegiare il ricorso a metodi basati sul ripascimento ed eventualmente su opere fisse che abbiano principalmente lo scopo di

governare i movimenti dei detriti, senza tuttavia privare l'arenile dell'energia del moto ondoso, prevedendo a tal fine anche la rimozione, progressiva e/o parziale, d'opere esistenti risultanti non compatibili con gli esiti prefigurati dal progetto;

- I progetti di ripascimento devono prevedere la configurazione finale della spiaggia sia dal punto di vista geometrico, che granulometrico, con la specificazione dei risultati minimali raggiungibili e devono altresì indicare le caratteristiche tessiturali e mineralogiche del materiale necessario e la frequenza dei successivi interventi periodici di mantenimento.

Sono dettati inoltre i criteri e gli indirizzi per la progettazione delle opere portuali relativamente alla compatibilità ambientale delle opere marittime, agli studi, indagini e rilievi preliminari alla progettazione; la verifica degli interventi sia dal punto di vista strutturale (stabilità delle opere) che da quello idraulico-marittimo (rifrazione, diffrazione, riflessione e trasmissione del moto ondoso) mediante opportuni modelli matematici e fisici (questi ultimi solo per le opere di maggior importanza). Adeguate verifiche vanno effettuate anche per l'analisi dell'interferenza delle opere in progetto con i processi di dinamica costiera.

Nel documento si evidenzia la complessità nel dover coniugare per quanto possibile, le esigenze di chi realizza il porto con i naturali processi di evoluzione che caratterizzano la costa ed il fondale marino oggetto dell'intervento.

5.3 Piano Regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria

Per quanto riguarda il livello regionale è stato approvato in via definitiva – con emendamenti – dal Consiglio Regionale della Campania nella seduta del 27/06/2007 e pubblicato sul Numero Speciale del Bollettino Ufficiale della Regione Campania del 5/10/2007 il "Piano Regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria".

Tale piano è volto al miglioramento degli standard della qualità dell'aria in coerenza e nel rispetto di tutte le normative presenti.

La struttura generale del Piano si divide in una prima parte di tipo "Conoscitiva" volta alla definizione dello stato generale del territorio sia in termini di strutturazione (popolazione, tipologia di trasporti, attività produttive presenti ecc.) sia in termini meteorologici (Temperature, Piovosità ecc.) ed in ultimo, in termini di qualità dell'aria, attraverso l'analisi dei dati ottenuti dalle campagne di monitoraggio messe in atto dall'ARPA Campania.

Una seconda parte del piano prevede una fase di tipo "Valutativa", attraverso la realizzazione di un reticolo a maglia 1Km² in cui sono stati integrati i dati derivanti dalle centraline, con l'uso di un modello statico. Il risultato ottenuto è stato a sua volta integrato con il modello diffusivo AirISCLT. Attraverso tale studio sono state prodotte mappe di zonizzazione in cui il territorio è classificato secondo quanto riportato nel D.lgs. n°351 del 4/08/1999:

- Zona di Risanamento in cui la concentrazione stimata per uno o più inquinanti eccede il margine di tolleranza;
- Zona di Osservazione, da monitorare in quanto le concentrazioni stimate per uno o più inquinanti, sono comprese tra il valore limite ed il valore limite aumentato del margine di tolleranza;

- Zona di Mantenimento, in cui la concentrazione stimata è inferiore al limite per tutti gli inquinanti analizzati

Con riferimento all'area d'intervento questa risulta essere posta al margine Ovest della zona di risanamento salernitana, al confine con una zona di mantenimento.

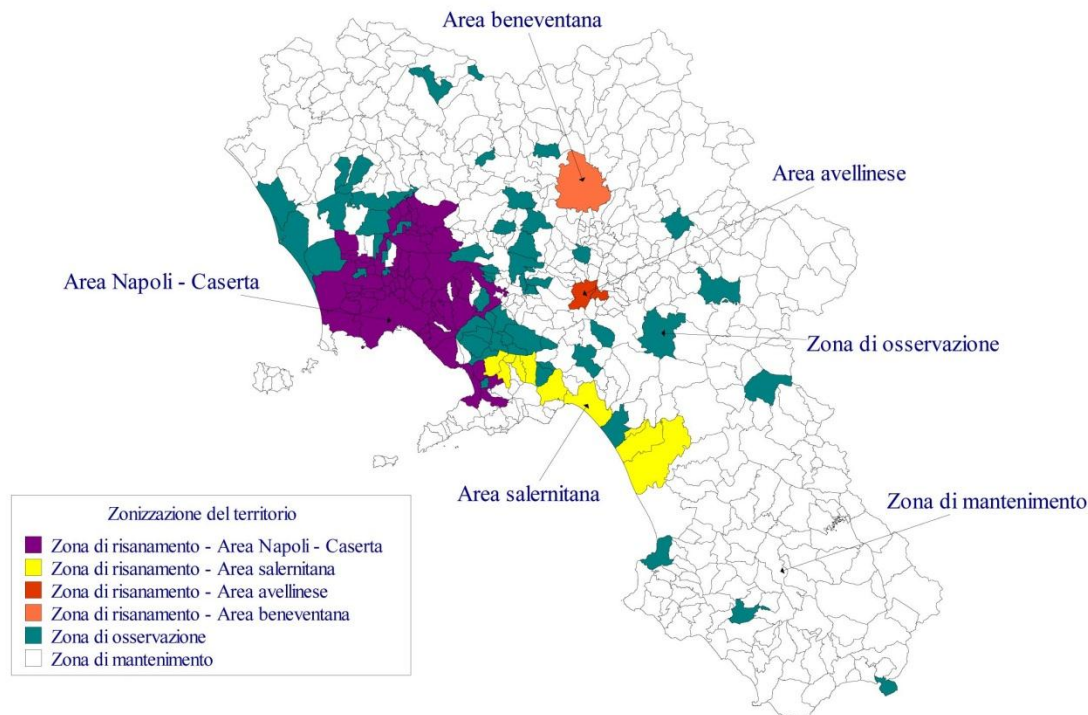


Tabella 5-1 Zonizzazione del Territorio fonte: *Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'aria, Regione Campania (2007)*

Una terza fase del piano, prevede la simulazione, attraverso diversi modelli di calcolo, degli effetti delle nuove normative sulle emissioni. In questo caso è stato possibile valutare gli effetti di possibili interventi correttivi, in normativa e nei valori emissivi.

Definiti gli scenari previsionali, il piano definisce gli scenari di riduzione e le azioni da mettere in essere per raggiungere tali obiettivi. In particolare vengono definiti tre livelli-obiettivo a cui tendere:

- Livello Massimo Desiderabile (LMD): definisce l'obiettivo di lungo termine per la qualità dell'aria e stimola continui miglioramenti nelle tecnologie di controllo;
- Livello Massimo Accettabile (LMA): è introdotto per fornire protezione adeguata contro gli effetti sulla salute umana, la vegetazione e gli animali;
- Livello Massimo Tollerabile (LMT): denota le concentrazioni di inquinanti dell'aria oltre le quali, a causa di un margine di sicurezza diminuito, è richiesta un'azione appropriata e tempestiva nella protezione della salute della popolazione;

Obiettivo generale del piano è quello di raggiungere, ovunque, il Livello Massimo Accettabile, e in prospettiva, con priorità alle zone più sensibili definite nel piano, il Livello Massimo Desiderabile.

Le strategie che permettono il raggiungimento di tali obiettivi possono essere suddivise in funzione del tipo di zona di riferimento e dal tipo di sorgente emissiva. In particolare le misure consentono di:

- Conseguire entro il 2010 nelle zone definite di risanamento, il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria, stabiliti dalle più recenti normative europee con riferimento ai seguenti inquinanti: ossidi di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 μm , benzene;
- Evitare, entro il 2010 nelle zone definite di mantenimento, il peggioramento della qualità dell'aria con riferimento ai seguenti inquinanti: ossidi di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 μm , benzene;
- Contribuire al rispetto dei limiti nazionali di emissione degli ossidi di zolfo, ossidi di azoto, composti organici volatili ed ammoniaca;
- Conseguire entro il 2008 il rispetto dei limiti di emissione, con riferimento agli ossidi di zolfo, ossidi di azoto e polveri, per i grandi impianti di combustione;
- Conseguire una considerevole riduzione delle emissioni dei precursori dell'ozono e porre le basi per il rispetto degli standard di qualità dell'aria per tale inquinante;
- Contribuire con le iniziative di risparmio energetico, di sviluppo di produzione di energia elettrica con fonti rinnovabili e tramite la produzione di energia elettrica da impianti con maggiore efficienza energetica a conseguire, entro il 2010, la percentuale di riduzione delle emissioni prevista per l'Italia in applicazione del protocollo di Kyoto.

Le misure che il piano prevede per il settore dei trasporti (considerando sorgenti lineari e diffuse) e con particolare riferimento al settore dei porti possono essere riassunte nei seguenti punti:

- Divieto dell'utilizzo di oli combustibili pesanti da parte delle navi nei porti (SO_x , NO_x , PM_{10})
- Realizzazione, in accordo con i soggetti interessati, di un piano per la gestione ottimale dell'intermodalità nave - mezzi terrestri nel trasporto merci e la riduzione dell'impatto locale del trasporto merci sulle autostrade e nelle aree portuali (SO_x , NO_x , PM_{10}).

6 LA PROGRAMMAZIONE UNITARIA

6.1 Programma Operativo Nazionale 2007 -2013 Reti e mobilità

Il PON, adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione n. 6318 del 7 Dicembre 2007), con riferimento alle Regioni in Obiettivo Convergenza, persegue l'obiettivo di dotare le imprese di infrastrutture e servizi per la logistica e il trasporto delle merci, promuovendo, al tempo stesso, lo sviluppo economico e la competitività dei territori coinvolti e di tutta l'Italia. La dotazione economica è di 2.749 milioni di euro cofinanziati dallo Stato italiano e dall'Unione Europea per interventi su ferrovie, porti, interporti, aeroporti, strade, sistemi di trasporto intelligenti e per il sostegno alle imprese della logistica.

All'interno del programma *PON Reti e Mobilità 2007-2013* sono evidenziate le rilevanti criticità infrastrutturali quella del Porto di Salerno, le quali in particolare riguardano *l'inadeguatezza dei fondali, la scarsa dotazione di spazi portuali in rapporto ai volumi di merce movimentati e la debolezza delle connessioni [...] L'attuale collegamento con lo svincolo autostradale A3 Salerno – Reggio Calabria, dal viadotto Gatto fino all'innesto in via Risorgimento, ad esempio, presenta condizioni di forte criticità, a causa del traffico commerciale da e per il porto che si incrocia con quello urbano in entrata e uscita dalla città.*

Nel PON è presente il progetto denominato **Salerno Porta Ovest**, che si compone principalmente del collegamento stradale tra l'Autostrada A3 e il porto commerciale di Salerno; il progetto in questione è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da parte della Commissione VIA della Regione Campania con parere espresso nella seduta del 31/03/2011.

L'intervento relativo al porto di Salerno è espressamente citato nel PON in cui si legge, per quanto concerne il Grande Progetto *Hub portuali di Napoli e Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali* "gli interventi in programma sono finalizzati all'efficace collegamento delle principali infrastrutture logistiche dell'ambito (porti di Napoli e Salerno, interporti di Maddaloni-Marcianise, Nola e Battipaglia) con le reti stradali e ferroviarie di rilievo nazionale. Si tratta di interventi che, insieme al potenziamento delle infrastrutture puntuali, operato utilizzando risorse ordinarie e di Legge Obiettivo, rappresentano un fondamentale contributo all'incremento dei livelli di competitività del sistema logistico, favorendo un migliore istradamento via terra delle merci in arrivo e in partenza dai terminali portuali. Gli interventi in oggetto sono funzionali anche all'implementazione del Corridoio 21, ovvero delle Autostrade del Mare".

6.2 Programma Operativo Regionale 2000 – 2006

L'impianto programmatico del POR 2000 – 2006, adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione n. C (2000) 2347 del 08 Agosto 2000, è organizzato secondo un modello "a cascata", costituito da un «obiettivo generale» il quale si articola in sei «obiettivi globali», dedicati alla valorizzazione delle risorse naturali, culturali ed umane, alla promozione dello sviluppo locale, al rafforzamento delle funzioni e dei servizi urbani e, infine, al miglioramento del sistema delle reti e dei nodi di servizio. A fronte di ciascuno di tali obiettivi, vengono quindi individuati altrettanti strumenti di intervento, ossia «assi prioritari», così definiti:

- Asse I - Risorse Naturali
- Asse II - Risorse Culturali
- Asse III - Risorse Umane
- Asse IV - Sistemi Locali di Sviluppo
- Asse V - Città
- Asse VI - Reti e Nodi di Servizio

All'interno di ognuno di detti assi, ciascuno di essi è articolato in «settori» in relazione ai quali il Programma definisce gli «obiettivi specifici di riferimento» le «linee di intervento» ed i «criteri generali di attuazione»; per ciascuno di detti settori, il Programma individua inoltre le relative «misure».

Con riferimento ai temi oggetto della presente relazione, tra i sei assi individuati dal POR 2000 – 2006, quello pertinente riguarda ovviamente l'*Asse VI Reti e Nodi di servizio* e, in particolare, il *Settore VI.1 "Trasporti"* e la *Misura 6.1 "Sistema regionale integrato dei trasporti"*¹².

6.3 Programma Operativo Regionale FESR 2007 – 2013

Il POR-FESR 2007-2013 è stato adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione C (2007) 4265 del 11 Settembre 2007; tra i sette assi prioritari in cui è stata sviluppata la strategia quello che risulta pertinente con l'opera in progetto è rappresentato dall'Asse 4 "Accessibilità e trasporti" che, come definito dal Programma, «contribuisce allo sviluppo dei collegamenti da e verso la regione, privilegiando le direttrici lungo i Corridoi Europei, per rendere la Campania punto di snodo dei traffici del Mezzogiorno e del Mediterraneo e facilitare la mobilità delle persone e delle merci all'interno della regione, garantendo una maggiore accessibilità di tutto il territorio regionale, soprattutto delle aree più marginali, decongestionando le città e sostenendo lo sviluppo del sistema produttivo attraverso la logistica integrata e l'intermodalità, in stretta sinergia con l'Asse 2»¹³.

Di seguito l'elenco degli obiettivi inerenti agli interventi in esame:

¹² Le altre Misure riguardanti l'Asse VI attengono la "Società dell'informazione" (VI.2), l'"Internazionalizzazione" (VI.3) e la "Sicurezza pubblica" (VI.4).

¹³ PON FESR 2007 -2013, par. 3.2.1 "Descrizione degli Assi" pag. 117

| <i>Asse</i> | <i>Obiettivo specifico</i> | <i>Obiettivo operativo</i> |
|--|---|--|
| 2 – Competitività del sistema produttivo regionale | 2.b. Sviluppo della competitività insediamenti produttivi e logistica industriale | 2.3 Sistemi e filiere produttive |
| | 2.c Internazionalizzazione ed attrazione di investimenti | 2.5 Infrastrutture industriali ed economiche |
| | | 2.6 Apertura internazionale |
| 3 - Energia | 3.a Risparmio energetico e fonti rinnovabili | 3.1 Offerta energetica da fonte rinnovabile |
| 4 – Accessibilità e trasporti | 4.b Piattaforma logistica integrata | 4.3 Interporti |
| | | 4.4 Sviluppo del sistema della logistica |
| | 4.e Portualità | 4.8 La Regione in porto |

Tabella 6-1

L'impatto della realizzazione dei grandi Progetti sulle strategie degli Assi del POR –FESR è descritto nella *Relazione sui Grandi Progetti del luglio 2011*, all'interno della quale è inoltre riportato l'elenco dettagliato dei GP.

Il Grande Progetto *Logistica e Porti* è stato meglio definito nelle aree del Comune di Napoli e di Salerno e in particolare per quanto riguarda gli interventi in esame nell'ambito del Comune di Salerno con il Grande Progetto "*Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Salerno*" a valere sull'Asse 4.

Secondo quanto indicato nel Rapporto Preliminare Ambientale per la verifica di assoggettabilità a VAS delle modifiche alla modalità di attuazione e non strategica del POR-FERS 2007-2013 di cui alla DGR n.122 del 28/03/2011, il GP in esame, *in un approccio di sistema impostato sull'implementazione delle reti della mobilità nelle sue varie forme (ferro, gomma, acqua e aria) e delle relative connessioni intermodali, prevede il rafforzamento dei collegamenti marittimi della regione con il resto del Mediterraneo e la razionalizzazione delle relazioni con il sistema ferroviario della AV/AC3 per il trasporto delle merci.*

L'intervento mira a potenziare la fruibilità portuale e logistica del sistema portuale di Salerno: sono previsti interventi di miglioramento dell'accessibilità del porto di Salerno ed interventi di potenziamento del sistema retroportuale.

In particolare per quanto concerne gli interventi oggetto del presente Piano si legge: *nel porto di Salerno si prevede l'approfondimento dei fondali del canale di accesso, del bacino di evoluzione e delle darsene portuali al fine di consentire l'ingresso alle navi di grandi dimensioni e pescaggio fino a 14 m che permetterà di ottenere economie di gestione a beneficio di tutte le tipologie merceologiche. Inoltre, sempre a beneficio delle navi di maggiori dimensioni, l'intervento prevede l'allargamento dell'imboccatura portuale perseguibile, tecnicamente, mediante l'accorciamento del molo di sottoflutto ed il prolungamento della diga foranea (molo di sopraflutto).*

Con specifico riferimento ai Grandi Progetti si ricorda che, con la DGR 122/2011, la Giunta Regionale ha rivisto l'elenco indicativo dei Grandi Progetti contenuto nel POR Campania FESR

2007-2013, al fine di renderlo coerente con le nuove priorità emerse a seguito delle strategie delineate dal Piano Nazionale per il Sud, integrandolo anche con Grandi Programmi.

7 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

7.1 *Il Patrimonio culturale e paesaggistico*

7.1.1 I beni culturali

I beni culturali allo stato della legislazione nazionale sono disciplinati dall'art.10 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i., Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, (già L. 1089/39).

L'analisi delle presenze storiche ed archeologiche è stata sviluppata analizzando le informazioni contenute negli strumenti di tutela ambientale, nel PTR della Regione Campania, e nel PTCP e nel PUC della Provincia di Salerno.

L'area interessata dall'infrastruttura di progetto non è interessata da vincoli di natura archeologica, mentre si rilevano, alcune presenze architettoniche vincolate, che interessano l'area di intervento.

In particolare per quanto concerne i beni sottoposti a vincoli, dallo studio degli elaborati contenuti del Piano Urbanistico Comunale di Salerno è possibile identificare quali di questi beni ricadono nell'ambito di studio; in particolare sono stati individuati i beni vincolati dalla Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici di Salerno:

| <i>ID</i> | <i>Denominazione</i> | <i>Indirizzo</i> | <i>Estremi vincolo</i> |
|-----------|---|-----------------------|-------------------------|
| 53 | Palazzo di Città sede comunale | Via Roma, 1 | D.M.31/5/97 |
| 60 | Palazzo Natella | Via Roma, 61 | D.M. 4/1/97 |
| 68 | Ex casa del combattente | Lungomare Trieste, 13 | D.M. 19/5/2000 |
| 71 | Villa Comunale | Via Roma | D.M. 30/12/1999 |
| 72 | Teatro Verdi | Piazza M. Lanciani | D.M. 30/12/1999 |
| 73 | Facciate edifici compresi tra lungomare Trieste, via Roma e via S.Lista | Via S. Lista, 9 | D.M.19/5/2000 |
| 86 | Edifici dei fanalisti | Via Porto, 10 | D.R. n.144 del 3/6/2003 |
| 88 | Palazzo del Littorio – Sede Prefettura e Questura | Piazza G. Amendola | D.R. n.171 del 8/7/2003 |

Tabella 7-1 Beni architettonici ed archeologici vincolati

Come si evince dall'elaborato QPR:05 - Carta dei beni culturali ed ambientali, allegato al presente quadro di riferimento, gli interventi in progetto sono posti a notevole distanza dai beni vincolati riportati nella precedente Tabella 7-1.

7.1.2 I beni paesaggistici

I vincoli paesaggistici allo stato della legislazione nazionale sono disciplinati dal D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i., 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.

La disamina dei beni paesaggistici presenti all'interno dell'ambito di studio indagato, ha condotto alla individuazione, secondo la articolazione prevista dal Dlgs 42/2004, Codice dei beni culturali e del paesaggio, dei seguenti:

Aree dichiarate di "notevole interesse pubblico", Dlgs 42/2004 parte III, art. 136, e già vincolate dalla L. 1497/39,

Beni tutelati *ope legis*, art. 142 Dlgs 42/2004, già L. 431/85 (Legge Galasso).

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'analisi dei beni paesaggistici è stata sviluppata analizzando le informazioni contenute negli strumenti di tutela ambientale, nel PTR della Regione Campania, nel PTCP e nel PUC della Provincia di Salerno.

Relativamente ai beni paesaggistici d'insieme (immobili ed aree di notevole interesse pubblico), si riporta l'elenco dei siti individuati dal MiBAC soggetti a vincolo all'interno dell'area vasta di studio.

| <i>Codice vincolo</i> | <i>Oggetto vincolo</i> | <i>Data decreto</i> | <i>Estremi pubblicazione</i> |
|-----------------------|---|---------------------|------------------------------|
| 150142 | Intero territorio del comune di Amalfi | 22/11/1955 | G.U. n.4 del 05/01/1956 |
| 150143 | Costiera amalfitana comprendente gli interi territori comunali di Amalfi, Atrani, Cetara, Conca dei marini, Furore, Maiori, Minori, Positano, Praiano, Ravello, Scala, Tramonti e Vietri sul Mare | 28/03/1985 | G.U. n. 98 del 26/04/1985 |
| 150146 | Intero territorio del comune di Atrani | 22/09/1960 | G.U. n.253 del 15/10/1960 |
| 150152 | Intero territorio del comune di Cava dei Tirreni caratterizzato da una particolare aspetto orografico con declivi configuranti una conca naturale ad anfiteatro | 12/06/1967 | G.U. n.171 del10/07/1967 |
| 150156 | Intero territorio del comune di Cetara caratterizzato da una singolare bellezza panoramica | 01/12/1961 | G.U. n.310 del 15/12/1961 |
| 150157 | Area panoramica costiera corrispondente alla zona a | 24/05/1958 | G.U. n.258 del |

| <i>Codice vincolo</i> | <i>Oggetto vincolo</i> | <i>Data decreto</i> | <i>Estremi pubblicazione</i> |
|-----------------------|--|---------------------|------------------------------|
| | valle della strada statale della costiera amalfitana sita nel territorio del comune di conca dei marini | | 24/10/1958 |
| 150158 | Intero territorio del comune di Conca dei marini ingloba 150157 | 29/09/1960 | G.U. n.250 del 12/10/1960 |
| 150161 | Intero territorio del comune di Furore caratterizzato da singolare bellezza panoramica | 15/09/1960 | G.U. n.250 del 12/10/1960 |
| 150164 | Intero territorio del comune di Maiori ingloba 150163 ed è inglobato da 150143 | 01/12/1961 | G.U. n.2 del 03/01/1962 |
| 150166 | Intero territorio del comune di Minori | 08/10/1960 | G.U. n.258 del 20/10/1960 |
| 150173 | Intero territorio del comune di Positano | 23/01/1954 | G.U. n.38 del 16/02/1954 |
| 150174 | Intero territorio del comune di Praiano | 10/06/1957 | G.U. n.157 del 25/06/1957 |
| 150175 | Area panoramica caratterizzata da una particolare flora sita nel comune di Ravello | 16/02/1957 | G.U. n.55 del 28/02/1957 |
| 150176 | Parte del territorio comunale di Ravello caratterizzato da rigogliosa vegetazione mediterranea e dalla presenza di nuclei turistici | 16/06/1966 | G.U. n.55 del 03/08/1966 |
| 150177 | Zona del castello sita nel comune di Salerno caratterizzata dalla presenza di monumentali opere di fortificazione | 27/02/1957 | G.U. n.70 del 16/03/1957 |
| 150178 | Area panoramica corrispondente al lungomare Catania compreso tra il fiume Irmo e il torrente Mercatello sita nel comune di Salerno | 17/05/1957 | G.U. n. 134 del 28/05/1957 |
| 150185 | Intero territorio del comune di Scala costituente un villaggio solitario di tipo alpestre della costiera amalfitana | 21/01/1957 | G.U. n.34 del 07/02/1957 |
| 150187 | Intero territorio del comune di Tramonti | 13/02/1968 | G.U. n.55 del 29/02/1968 |
| 150189 | Intero territorio del comune di Vietri sul Mare esclusi parte degli immobili del foglio n.5 del catasto rustico inglobati dal galassino v.150143 | 15/12/1960 | G.U. n.319 del 30/12/1960 |

Rispetto al quadro descritto nella precedente tabella, ricadono all'interno dell'ambito di studio le tre seguenti aree vincolate:

1. Intero territorio del comune di Amalfi;
2. Intero territorio del comune di Cava dei Tirreni caratterizzato da una particolare aspetto orografico con declivi configuranti una conca naturale ad anfiteatro;

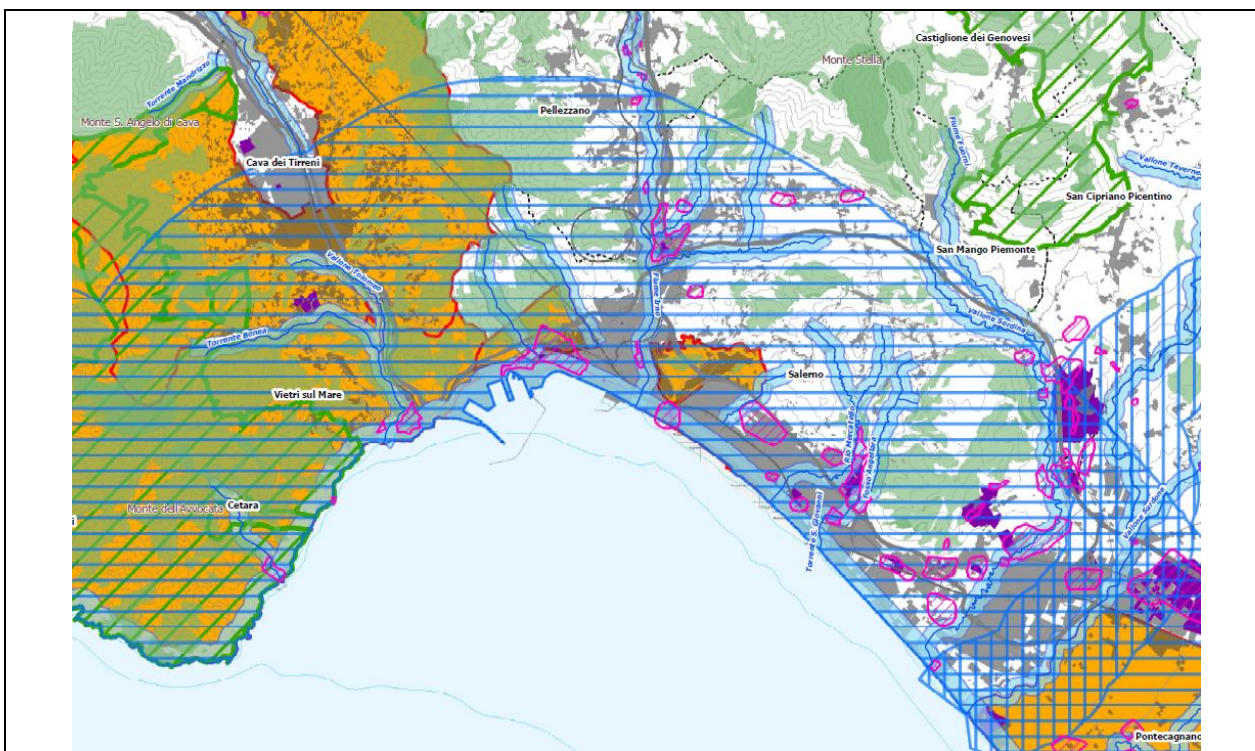
3. Zona del castello sita nel comune di Salerno caratterizzata dalla presenza di monumentali opere di fortificazione.


I Beni paesaggistici agli articoli 136 D.lgs. 42/2004 sono riportati nella elaborato *QPRM05 – Carta dei beni culturali ad ambientali* allegato al presente documento, dalla quale è possibile osservare come alcuno degli interventi in progetto interesse aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'articolo 136 del DLgs 42/2004 e smi.







L'art. 142 individua le aree tutelate per legge ed aventi interesse paesaggistico di per sé, quali:



- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- i ghiacciai e i circhi glaciali;
- i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- le zone umide incluse nell'elenco previsto dal Decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;
- i vulcani;
- le zone di interesse archeologico.

Per quanto riguarda l'analisi dei beni paesaggistici vincolati secondo l'art.142 del D.Lgs 42/2004, essi sono descritti nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Salerno e in particolare sono individuati nella tavola *Carta dei beni paesaggistici*; di seguito è riportato uno stralcio della suddetta tavola.



-  AREE DI TUTELA PAESISTICA INDIVIDUATE PER DECRETO MINISTERIALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 136 DEL D.LGS. 42/2004 E S.M.I.

- AREE DI TUTELA PAESISTICA INDIVIDUATE PER LEGGE AI SENSI DELL'ARTICOLO 142 D.LGS. 42/2004 E S.M.I.:
-  - I territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- I territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sui laghi;
- I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11/12/33, n.1775 e le sue relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
-  - Le montagne per la parte eccedente 1.200 metri sul livello del mare
-  - I parchi e le riserve nazionali e regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi
-  - I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'art.2 comma 2 e 6, del D.Lgs 18/5/2001, n.227
-  - Le zone di interesse archeologico vincolate
-  - Le zone di interesse archeologico indiziate

- PAESAGGIO DI ALTO VALORE AMBIENTALE E CULTURALE (ELEVATO PREGIO PAESAGGISTICO) INDIVIDUATI DALLA REGIONE CAMPANIA:
-  - L'intera fascia costiera, ove non già tutelata, per una profondità della battigia di 5.000 metri
-  - I territori compresi in una fascia di 1.000 metri dalla sponde dei seguenti corsi d'acqua, ove non già tutelati: Sarno, Solofrana, Picentino, Tusciano, Sele, Calore Salernitano, Tanagro, Alento, Lambro, Mingardo, Bussento, Bussentino

I Beni paesaggistici agli articoli 142 del D.lgs. 42/2004 sono riportati nell'elaborato *QPRM05 – Carta dei beni culturali ad ambientali* allegato al presente documento, dalla quale è possibile evincere che, come ovvio, i siti di intervento in parte interessano i territori costieri compresi in una fascia di profondità di 300 metri dalla linea di battigia, di cui alla lettera a) dell'articolo 142.

7.2 Le aree di pregio ambientale

7.2.1 Le aree naturali protette

Il sistema delle Aree Naturali Protette è costituito da un insieme di aree di particolare interesse naturalistico che rispondono a determinati criteri stabiliti per legge.

La Legge 6 dicembre 1991, 394 e s.m.i. – Legge quadro sulle aree protette – detta i principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette in Italia, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese. In particolare essa:

- Stabilisce principi di riferimento per l'individuazione e la classificazione di aree il cui rilevante valore naturalistico ed ambientale richiede una particolare tutela;
- individua i soggetti predisposti alla salvaguardia ed alla gestione di tali aree e definisce i relativi strumenti di regolamentazione e pianificazione (che in questi contesti assumono valenza sovraordinata rispetto agli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale);
- detta linee guida per l'istituzione di aree naturali protette di interesse regionale da parte delle singole Amministrazioni.

La legge quadro si propone, tra l'altro, di realizzare una integrazione tra uomo ed ambiente naturale, mirando ad armonizzare la salvaguardia ambientale e le attività umane compatibili con essa. Ciò attraverso la tutela delle forme architettoniche caratteristiche dei centri storici e delle aree rurali, la promozione e l'incentivazione di attività produttive tradizionali nei settori dell'artigianato, dell'agricoltura e pastorizia, della commercializzazione di prodotti tipici e infine attraverso la fruizione a scopo turistico e ricreativo secondo modalità eco-compatibili.

Questa legge, nel definire la classificazione delle aree naturali protette, ha istituito un Elenco ufficiale, nel quale vengono iscritte tutte le aree naturali che rispondono ai criteri stabiliti dal Comitato Nazionale per le Aree Protette.

L'elenco ufficiale delle aree naturali protette attualmente in vigore è quello relativo al 6° aggiornamento approvato con delibera della Conferenza Stato-Regioni del 17 dicembre 2009 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.124 del 31 maggio 2010.

In definitiva la classificazione delle aree naturali protette in Italia è la seguente:

- parco nazionale;
- riserva naturale statale;
- parco naturale interregionale;
- parco naturale regionale;
- riserva naturale regionale;
- zona umida di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar di cui al DPR n.448/1976;
- zona di protezione speciale (ZPS), ai sensi della direttiva 79/409/CEE;
- zona speciale di conservazione (ZSC) ai sensi della direttiva 92/43/CEE;
- Altre aree naturali protette.

Per quanto concerne la provincia di Salerno, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente (PTCP), dal quale sono state tratte le informazioni qui riportate, alla tavola 1.3.1 – *Le aree Naturali Protette* individua l'intero complesso di tale tipologia di aree ed in particolare:

- Parchi nazionali
- Aree contigue di Parchi nazionali
- Riserve Naturali statali
- Aree naturali marine protette
- Parchi Naturali regionali
- Riserve Naturali regionali
- Zone umide di importanza internazionale
- Zone di protezione speciale (ZPS)
- Siti di interesse comunitario (SIC)
- Altre aree naturali protette

Per quanto specificatamente attiene alle aree naturali protette, così come queste sono definite ai sensi della 394/91, quelle che rientrano all'interno di un ambito di distanza dal sito di intervento pari a 10 chilometri sono le seguenti (cfr. Figura 7-1):

1. **Parco Naturale Regionale dei Monti Lattari (EUAP 0527)**, istituito con Delibera Regionale n.2777 del 26 settembre 2003 ai sensi della L.R. 33/93 e s.m.i L.R.18/00.
Con detta delibera sono stati anche approvati la perimetrazione e la zonizzazione del Parco nonché le relative Norme di Salvaguardia. L'Ente Parco è stato istituito con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n.781 del 13 novembre 2003.
Il comprensorio del Parco interessa 30 Comuni distribuiti nelle province di Napoli e Salerno; in particolare i comuni interessati dal parco sono: Amalfi, Angri, Atrani, Cava de' Tirreni, Cetara, Conca dei Marini, Corbara, Furore, Maiori, Minori, Nocera Inferiore, Pagani, Positano, Praiano, Ravello, Sant'Egidio del Monte Albino, Scala, Tramonti e Vietri sul Mare.
Nell'area del parco sono presenti habitat naturali e specie tutelate dalle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE.
2. **Parco Naturale Regionale Decimare (EUAP0662)**, istituito con L.R. 29 maggio 1980, n. 45.
Il territorio del Parco interessa l'area sovrastata dai rilievi del Monte Caruso e di Forcella della Cava (832 m), le cui pendici sono coperte, per quanto riguarda il Monte Caruso, da aree steppiche e da macchia mediterranea costituita da mirto, leccio, lentisco, erica e corbezzolo; i versanti della Forcella della Cava sono invece decisamente più verdi e sono caratterizzati dalla presenza di boschi di querce, ontani e castagni. La fauna è molto ricca, soprattutto per quanto riguarda gli insetti, mentre, relativamente all'avifauna, sono presenti diversi rapaci, sia notturni che diurni, e tante altre specie più piccole.
3. **Parco Naturale Regionale Monti Picentini (EUAP0174)**, istituito con D.P.G.R. 23 agosto 1995, n. 8141 e D.P.G.R. 12 febbraio 1999, n. 63, ed il cui ente di gestione è rappresentato da Ente Parco Regionale Monti Picentini.

L'assetto vegetazionale è costituito da boschi, a quote più basse, composti da cerri, ornielli, aceri comuni, roverelle e castagneti, mentre al di sopra si trovano faggi, carpini neri, aceri di monte e d'Ungheria; gli altipiani sono ricchi di zone a pascolo e boschi di faggio, come quelli di Monte Polveraccio. La fauna è composta da moltissime specie (oltre 1.260) tra cui diverse endemiche.

Si segnala anche la presenza della **Oasi WWF Bosco Croce, in località Albori**, nel comune di Vietri sul Mare. L'oasi che si estende per soli 0,3 ettari appena fuori dal centro abitato, si sviluppa lungo le pendici del Monte Falerio, lungo una porzione dei terrazzamenti della Costiera Amalfitana. La vegetazione è varia e una parte dell'area è occupata da bosco mediterraneo; al suo interno si trova la sorgente de "Il Cesare".

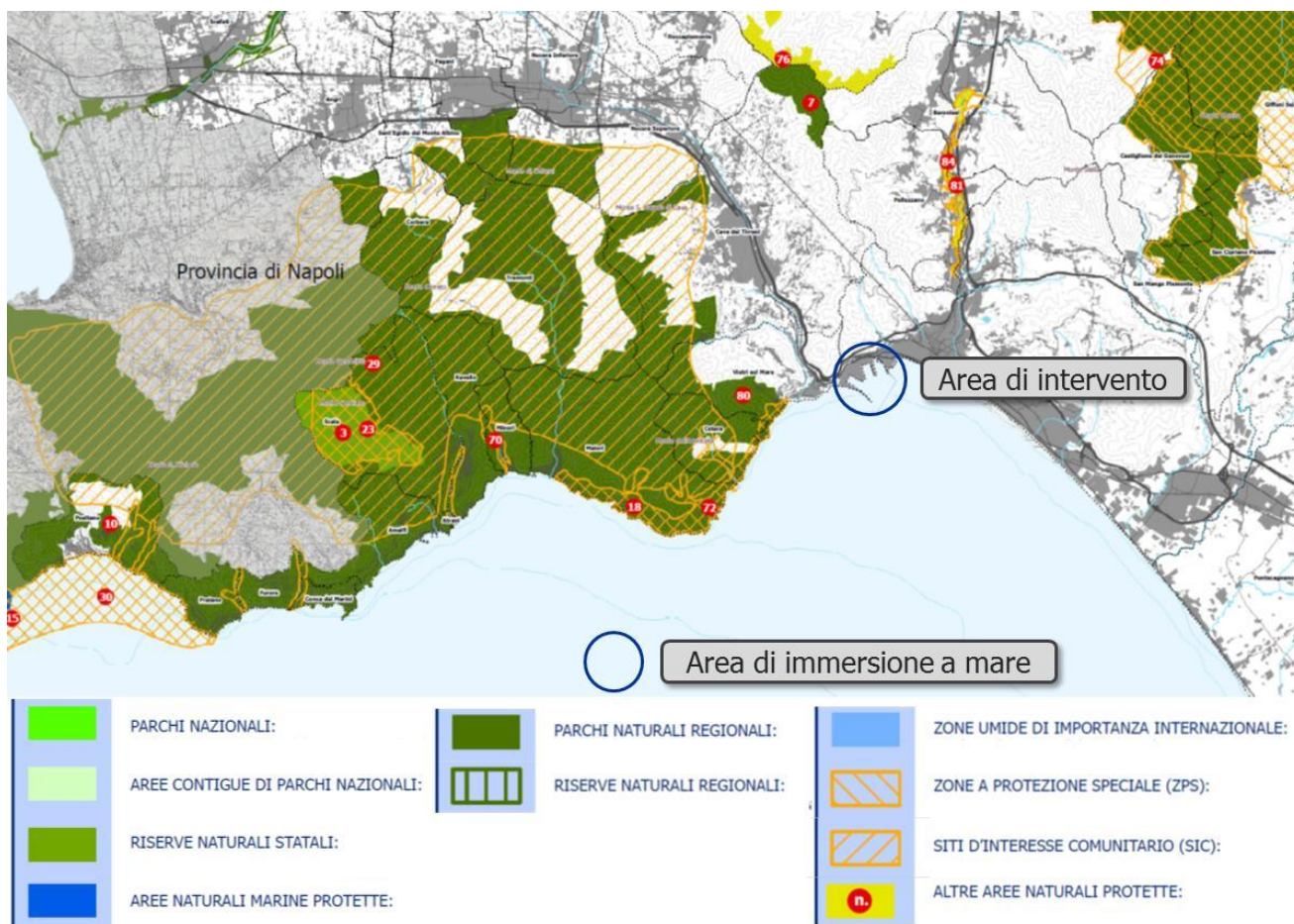


Figura 7-1 Aree protette (Fonte: PTCP stralcio tav. 1.3.1)

Come si evince dallo stralcio dell'elaborato di PTCP (cfr. Figura 7-1), nonché dalla tavola QPRM.06 le distanze intercorrenti tra le aree naturali protette prima elencate ed i siti di intervento (sito di localizzazione degli interventi in progetto e sito di immersione dei sedimenti di dragaggio), calcolate nel punto di loro maggiore prossimità, sono le seguenti (cfr. Tabella 7-2)

| <i>Aree naturali protette</i> | | <i>Distanza dal sito di intervento (m)</i> |
|-------------------------------|--|--|
| EUAP 0527 | Parco Naturale Regionale dei Monti Lattari | 2.300 |
| EUAP0662 | Parco Naturale Regionale Decimare | 6.700 |
| EUAP0174 | Parco Naturale Regionale Monti Picentini | 8.300 |
| | Oasi WWF Bosco Croce | 2.500 |

Tabella 7-2 Distanze minime aree protette – aree di intervento

Appare pertanto evidente che le aree di intervento, intese sia come sito di localizzazione degli interventi di natura infrastrutturale e di dragaggio, che come sito di immersione in mare dei sedimenti dragati, non ricadono ed interessano le aree naturali protette presenti all'intorno.

7.2.2 Le aree della Rete Natura 2000

Le Zone di Protezione Speciale (ZPS) e i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) costituiscono i principali strumenti di attuazione della politica comunitaria in materia di conservazione degli habitat e della biodiversità, che si basa sulla designazione di una rete coerente di Zone Speciali di Conservazione (ZSC) nella quale confluiscono, al termine del loro iter istitutivo le aree individuate ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli selvatici" (ZPS) e quelle individuate secondo la Direttiva 92/43/CEE "Habitat" (SIC).

La direttiva 79/409/CEE, recepita dalla normativa nazionale con la Legge n. 157/1992 e regionale con la Legge Regionale n. 23/98, si prefigge la protezione e la gestione di tutte le specie di uccelli che vivono allo stato selvatico nei paesi membri e dei relativi habitat.

La Direttiva 92/43/CEE, recepita dalla normativa Nazionale nel D.P.R. 357/97 e con la Legge n. 23/1998, rappresenta il primo atto legislativo a livello comunitario per la tutela della biodiversità, sia di specie che di habitat. Tale direttiva relativamente alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ha i seguenti scopi principali (articoli 2 e 3):

- contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;
- adottare misure intese ad assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e di flora di interesse comunitario;
- tenere conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali;
- costituire una rete ecologica europea coerente di zone speciali di conservazione (ZSC), denominata "Natura 2000".

In ottemperanza alle Direttive sopra citate gli Stati membri dell'Unione Europea sono tenuti non solo alla designazione delle aree costituenti la Rete Natura 2000, ma anche a garantire la loro gestione coerente con le finalità di conservazione delle Direttive stesse.

Pertanto l'istituzione del Sito di Importanza Comunitaria e la designazione di una Zona di Protezione Speciale presuppongono l'attivazione di una gestione delle aree interessate volta alla conservazione delle risorse naturali di interesse comunitario presenti nel Sito.

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2) .

La Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura. Alle aree agricole, per esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate per la cui sopravvivenza è necessaria la prosecuzione e la valorizzazione delle attività tradizionali, come il pascolo o l'agricoltura non intensiva. Nello stesso titolo della Direttiva è specificato l'obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, ecc.).

Un altro elemento innovativo è il riconoscimento dell'importanza di alcuni elementi del paesaggio che svolgono un ruolo di connessione per la flora e la fauna selvatiche (art. 10). Gli Stati membri sono invitati a mantenere o all'occorrenza sviluppare tali elementi per migliorare la coerenza ecologica della rete Natura 2000.

Ciò premesso, all'interno dell'ambito di studio, ossia della fascia territoriale compresa entro un raggio di 10 chilometri dal sito di intervento, sono presenti le aree della Rete Natura 2000 riportate nella Tabella 7-3, nella quale sono riportate le distanze minime intercorrenti tra dette aree ed il Porto di Salerno.

| <i>Siti di Importanza Comunitaria</i> | | <i>Distanza minima (m)</i> |
|---------------------------------------|--|----------------------------|
| IT8030008 | Dorsale Monti Lattari | 3.600 |
| IT8050054 | Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea | 2.300 |
| <i>Zone di Protezione Speciale</i> | | |
| IT8050056 | Fiume Irno | 3.600 |
| IT8050009 | Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea | 2.300 |
| IT8040021 | Picentini | 8.400 |

Tabella 7-3 Aree della Rete Natura 2000 e distanze minime dai siti di intervento

Il **SIC - IT8030008- Dorsale Monti Lattari** è caratterizzato da rilievi di natura calcarea con ripidi versanti percorsi da brevi corsi d'acqua a regime torrentizio e presenza sparsa di coperture piroclastiche. Nel sito si rileva la presenza di fasce di vegetazione in cui sono rappresentati i principali popolamenti vegetali dell'Appennino meridionale. Significativa è la presenza di piante endemiche ad arcale puntiforme. La zona risulta interessante per avifauna migratoria e stanziale (*Pernis apivorus*, *Circaedus gallicus*, *Falco peregrinus*, *Sylvia undata*).

Il **SIC – IT8050054 - Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea** è caratterizzato da un ripido versante di natura calcareo-dolomitica e dalla presenza di piccoli valloni separati e incisi da torrenti che decorrono brevemente lungo le pendici dei Monti Lattari.

Nel sito è presente la macchia mediterranea, vegetazione rupestre delle pendici calcaree e boschi misti di leccio. Importante è l'esistenza di avifauna migratrice e nidificante. Interessanti comunità di rettili e chiroterti.

La **ZPS - IT8050056 - Fiume Irno** è caratterizzata dal Fiume a carattere torrentizio, con acque perenni, presenta alcune espansioni dell'alveo dovute a interventi con tecniche di ingegneria naturalistica e a fini di aumentare la capacità auto depurativa delle acque. Le sponde sono circondate da vegetazione arborea e arbustiva ripariale, mentre intorno sono presenti lembi di castagneto. Nell'area sono compresi piccoli orti agricoli e alcune aree industriali dismesse costituenti opere di archeologia industriale del primo '900. Sono anche presenti alcune pareti di tufo, ricoperte da vegetazione dove sono scavate piccole cavità costituenti antiche cave abbandonate.

La **ZPS - IT8050009 - Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea** si colloca sul ripido versante di natura calcareo-dolomitica che affaccia sul Golfo di Salerno. In questa area domina la macchia mediterranea in diversi aspetti e la vegetazione rupestre delle rupi calcaree. Importante è l'avifauna nidificante (*Falco peregrinus* *Silvya undata*) e la presenza di alcune interessanti comunità di rettili e chiroterti.

La **ZPS – IT8040021 – Picentini** presenta, quali elementi di qualità e importanza, i popolamenti vegetali rappresentativi dell'Appennino campano, praterie xerofile con specie endemiche, foreste di caducifoglie, stazioni spontanee di *Pinus nigra*. Sotto l'aspetto faunistico vi è la presenza di importantissima avifauna, mammiferi (*Canis lupus*), anfibi e rettili.

Come si deduce dalla Tabella 7-3, nonché dall'elaborato *QPRM06 – Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000*, i siti di intervento, ossia l'insieme costituito dalle aree di localizzazione degli interventi in progetto e dal sito di immersione in mare dei sedimenti di dragaggio, sono esterni alle aree della Rete Natura 2000.

Secondo quanto disposto dal D.P.R. n°357/1997 e ss.mm.ii. è stato predisposto lo Studio d'Incidenza Ambientale, riportato in allegato al Quadro ambientale (QAMB.A13), al quale si rimanda.

8 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

8.1 Coerenze dirette

Il tema delle “coerenze dirette”, già definite come quei rapporti di coerenza che si esplicano allorché l’iniziativa progettuale o il progetto rientrano rispettivamente nel sistema degli obiettivi e/o nelle previsioni degli strumenti di pianificazione indagati, trova riscontro all’interno del **Programma Operativo Nazionale 2007 -2013 Reti e mobilità**: all’interno del Grande Progetto *Hub portuali di Napoli e Salerno* è indicato l’intervento in esame finalizzato all’efficace collegamento delle principali infrastrutture logistiche dell’ambito (porti di Napoli e Salerno, interporti di Maddaloni-Marcianise, Nola e Battipaglia) con le reti stradali e ferroviarie di rilievo nazionale. Si tratta di interventi che, insieme al potenziamento delle infrastrutture puntuali, operato utilizzando risorse ordinarie e di Legge Obiettivo, rappresentano un fondamentale contributo all’incremento dei livelli di competitività del sistema logistico, favorendo un migliore istradamento via terra delle merci in arrivo e in partenza dai terminali portuali. Gli interventi in oggetto sono funzionali anche all’implementazione del Corridoio 21, ovvero delle Autostrade del Mare”.

Si riscontra la coerenza con quanto dettato dal **Programma Operativo Regionale FERS 2007-2013** in cui gli interventi in esame vengono indicati come di fondamentale importanza per il raggiungimento di economie di gestione a beneficio di tutte le tipologie merceologiche.

Gli interventi in progetto comportano un adeguamento delle caratteristiche prestazionali per quanto principalmente attiene le esigenze della componente di traffico relativa al trasporto contenitori per consentire l’accesso e l’attracco nel Porto di Salerno delle nuove tipologie di navi dotate di maggiore pescaggio e dimensione.

Il porto di Salerno rientra inoltre all’interno dell’elenco dei 21 porti appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, inteso come nodo per il quale sono previsti interventi per i collegamenti con la rete primaria multimodale.

8.2 Coerenze indirette

8.2.1 Le famiglie di obiettivi

Le “coerenze indirette” sono state già in precedenza definite come quei rapporti di coerenza che si configurano allorché l’opera in progetto concorre al perseguimento di obiettivi ad essa riconducibili per l’appunto solo indirettamente.

In questa ottica, le risultanze derivanti dall’analisi dei documenti di pianificazione precedentemente descritti, sono state articolate secondo due famiglie così individuate:

- Miglioramento del sistema delle interconnessioni con altre modalità di trasporto;
- Sostegno allo sviluppo economico;

Posto che tali famiglie di obiettivi sono, per la loro stessa natura, interconnesse e che di conseguenza qualsiasi tentativo di schematizzazione è destinato a scontare delle semplificazioni talvolta lesive delle reciprocità intercorrenti, si è comunque deciso di conservare tale schematizzazione al fine di offrire una sintesi delle varie declinazioni che di dette famiglie di obiettivi danno gli atti di pianificazione illustrati nei precedenti capitoli.

8.2.2 Miglioramento sistema interconnessioni con altre modalità di trasporto

Gli interventi in esame soddisfano alcuni degli obiettivi definiti all'interno del ***Piano Territoriale Regionale***, in particolare per quanto concerne il primo quadro di riferimento territoriale relativo alla Rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti: in esso infatti è prevista la realizzazione di un sistema basato sull'intermodalità che risponda efficacemente al trasporto delle persone e delle merci.

Mediante l'attuazione degli interventi relativi al porto di Salerno infatti si risponderà alle richieste relative al rafforzamento dei collegamenti dei nodi presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale e internazionale, favorendo i flussi di merci, di risorse finanziarie e di capitale umano; in particolare si perseguirà, così come dettato dal PTR, il raggiungimento del riequilibrio modale sul versante del trasporto marittimo, avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per incrementare i servizi di collegamento marittimo.

Risulta possibile riscontrare la sussistenza di rapporti di coerenza anche tra l'opera e gli obiettivi definiti dal ***Piano territoriale di Coordinamento Provinciale di Salerno*** (PTCP).

In particolare, nell'ambito degli obiettivi generali perseguiti dal PTCP e segnatamente di quelli concernenti i trasporti, all'articolo 46 il Piano individua il soddisfacimento delle esigenze di mobilità di persone e merci, obiettivo questo al cui conseguimento potranno concorrere gli interventi in progetto e la conseguente possibilità di accogliere navi di dimensioni maggiori.

8.2.3 Sostegno allo sviluppo economico

All'interno del ***Piano Generale per i Trasporti e la Logistica*** è espressa la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta di servizi di trasporto; in particolare gli interventi sul porto di Salerno permettono il raggiungimento dell'obiettivo di rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, allo scopo di favorire la crescita delle Autostrade del Mare a livello nazionale ed inframediterraneo.

La possibilità di accogliere all'interno del Porto tipologie di navi dotate di maggiore pescaggio e dimensione può garantire anche alcuni degli obiettivi fissati dalle ***Linee Guida del Piano Nazionale della Logistica*** per le attività portuali, tra cui l'aumento la competitività con i porti del Nord Europa, puntare, all'aumento dei volumi gestiti che rendano conveniente la relazione diretta tra i porti liguri e dell'Alto Adriatico con l'Estremo Oriente.

Esistono rapporti di coerenza anche tra l'opera e gli obiettivi fissati dal **Programma Operativo Regionale FERS 2007-2013**, in particolare, con riferimento all'obiettivo di garantire sviluppo della competitività insediamenti produttivi e logistica industriale.

8.3 I rapporti delle conformità

8.3.1 I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla pianificazione locale

Per quanto attiene ai rapporti con il regime di trasformazione ed uso dei suoli definito dal PUC di Salerno - Variante 2013, occorre in primo luogo evidenziare come le zone omogenee interessate dall'opera in progetto non comprendano i tessuti storici (Zona A), le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi a prevalente funzione residenziale e produttiva commerciale (Zona C e D), né tessuti agricoli (Zona E); sono difatti interessate esclusivamente:

- le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti, pubblici e privati, di interesse generale (Zona F) in particolare la sottocategoria FPn – attrezzature portuali nautiche.

Stante tale classificazione e ricordato che, come espressamente richiamato dal PUC, l'area portuale è regolata dal Piano Regolatore del porto, è possibile concludere che i rapporti intercorrenti tra gli interventi in progetto ed il regime d'uso e trasformazione dei suoli definito dal PUC possono essere ritenuti pienamente conformi.

8.3.2 I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla disciplina di tutela

8.3.2.1 La disciplina di tutela dei beni culturali e paesaggistici

Entrando nel merito dei beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del DLgs 42/2004, nessun elemento di interesse culturale o paesaggistico è direttamente interessato dall'opera in progetto: i beni vincolati presenti nell'ambito di analisi assunto dal presente studio, così come desunti dalla analisi del Piano Urbanistico Comunale di Salerno (cfr. par.7.1.1), sono totalmente esterni ai siti di intervento.

Anche per quanto concerne i beni paesaggistici di cui all'articolo 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" ricadenti nell'ambito di studio (cfr. par.7.1.2), nessuna area vincolata è interessata dalla realizzazione degli interventi in progetto o si trova in prossimità a questi.

Per quanto infine riguarda i beni vincolati per legge, come ovvio, i siti di intervento in parte interessano i territori costieri compresi in una fascia di profondità di 300 metri dalla linea di battigia, di cui alla lettera a) dell'articolo 142. In ragione di ciò, l'Autorità Portuale ha provveduto alla redazione della Relazione di compatibilità paesaggistica di cui al DPCM 12.12.2005 ed alla attivazione della connessa procedura ai sensi dell'art. 146 del DLgs 42/2004 e smi.

8.3.2.2 *La disciplina di tutela delle aree di interesse ambientale*

Per quanto riguarda le aree di interesse ambientale, sulla scorta delle analisi del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno è possibile affermare che non si rilevano interferenze con le aree naturali protette, così come definite dalla L394/91 (Parco Naturale Regionale dei Monti Lattari, Parco Naturale Regionale Decimare, Parco Naturale Regionale Monti Picentini), e con le aree della Rete Natura 2000 (SIC "Dorsali dei Monti Lattari", SIC e ZPS "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea", ZPS "Fiume Irno", ZPS "Picentini").

Tali aree, ancorché rientranti all'interno dell'ambito di studio, sono poste a notevole distanza dalla zona interessata dagli interventi.

Si ricorda inoltre che, per quanto attiene a dette aree, in allegato al Quadro ambientale è riportato lo Studio di incidenza redatto ai sensi e secondo le modalità definite dal DPR 120/2003.

8.3.3 **I rapporti con la disciplina di tutela della costa e dell'equilibrio morfo-dinamico costiero**

Come risulta dal decreto del Segretario Generale della Autorità di Bacino Regionale in Destra Sele, n. 10/01/Dx del 27.07.2012, gli interventi in progetto e segnatamente il prolungamento del molo di sopraflutto e la resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto sono conformi con le disposizioni delle **Misure di Salvaguardia della costa** che, nelle more della redazione del "Piano stralcio delle coste", sono state emanate al fine di prevenire l'attuazione d'azioni antropiche nella fascia costiera che possano risultare in contrasto con le dinamiche naturali del sistema geomorfologico e meteo-marino o che in ogni modo possano turbare, in modo determinante, l'equilibrio morfodinamico delle principali unità e sub-unità fisiografiche di riferimento.

Nella proposta al Comitato Tecnico allegata al citato parere, espresso ai sensi dell'art. 5 co. 1 lett. b)¹⁴ delle Misure di salvaguardia, è difatti riportato che «si ritiene, per le motivazioni prima espresse, soprattutto in considerazione della natura e della consistenza dell'intervento, che possa essere espresso parere favorevole al prolungamento del molo di sopraflutto ed alla resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto del porto commerciale di Salerno».

Si ricorda che il citato decreto è riportato in allegato al Quadro Sinottico (QSIN.A1).

¹⁴ L'articolo 5 delle Misure di salvaguardia prevede che il parere, ai sensi dell'art. 14 della L.R. 8/94, sia «espresso, sul progetto definitivo relativo alle opere marittime di cui alle lettere b4, b6 e b7 (significativi ampliamenti e riconfigurazioni dei moli), comma 1, del precedente art. 4 [...], sentito il Comitato Tecnico, dal Segretario Generale»