



PROVINCIA DI NAPOLI

DOCUMENTO DI SINTESI

della Proposta di Piano Territoriale Regionale

adottato, ai sensi dell'art.15 della Lr n.16/2004, con deliberazione di G.R. n.287 del 25/02/2005

Il presente documento è stato redatto dall'Assessorato all'Urbanistica, sulla base di un elaborato di sintesi fornito dal gruppo di lavoro interdisciplinare coordinato dal Dirigente del Servizio Urbanistica della Provincia di Salerno.

Il testo integrale della proposta di PTR, con relativi allegati, unitamente alla deliberazione di G.R. n.287 del 25/02/2005, può essere scaricato in (formato pdf) dal sito web della Regione Campania, all'indirizzo www.Regione.campania.it, seguendo percorso che segue:

Home Page / BURC / Bollettini Ufficiali anno 2005 / Bollettino Ufficiale della Regione Campania (tipo: speciale) del 13/05/2005
(http://www.sito.Regione.campania.it/burc/pdf05/burcsp13_05_05/burcsp13_05_05index.asp)

INDICE

INQUADRAMENTO LEGISLATIVO

Il PTR nella cornice della Lr n.16/2004 (Norme sul Governo del Territorio) P. 3

LA PROPOSTA DI PIANO TERRITORIALE REGIONALE

La forma del Piano P. 5

IL PRIMO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

Le reti P. 7

IL SECONDO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

Gli ambienti insediativi P. 11

IL TERZO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

I Sistemi Territoriali di Sviluppo P. 16

IL QUARTO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

I Campi Territoriali Complessi P. 21

IL QUINTO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

Indirizzi per le intese intercomunali e buone pratiche di pianificazione P. 32

INQUADRAMENTO LEGISLATIVO

Il PTR nella cornice della Lr n.16/2004 (Norme sul Governo del Territorio)

I contenuti del Piano Territoriale regionale (art.13 Lr 16/2004)

1. Al fine di garantire la coerenza degli strumenti di pianificazione territoriale Provinciale, la Regione approva il piano territoriale regionale – PTR –, nel rispetto della legislazione statale e della normativa Comunitaria vigenti nonché della convenzione europea del paesaggio e dell'accordo Stato-Regioni, in armonia con gli obiettivi fissati dalla programmazione statale e in coerenza con i contenuti della programmazione socio-economica regionale.

2. Attraverso il PTR la Regione, nel rispetto degli obiettivi generali di promozione dello sviluppo sostenibile e di tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio ed in coordinamento con gli indirizzi di salvaguardia già definiti dalle Amministrazioni statali competenti e con le direttive contenute nei piani di settore previsti dalla normativa statale vigente, **individua:**

- a) gli obiettivi di assetto e le linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione;
- b) i sistemi infrastrutturali e le attrezzature di rilevanza sovraregionale e regionale, nonché gli impianti e gli interventi pubblici dichiarati di rilevanza regionale;
- c) gli indirizzi e i criteri per la elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale Provinciale e per la cooperazione istituzionale.

3. Il PTR definisce:

- a) il quadro generale di riferimento territoriale per la tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio, come definite dall'art. 2 e connesse con la rete ecologica regionale, fornendo criteri e indirizzi anche di tutela paesaggistico-ambientale per la pianificazione Provinciale;
- b) gli indirizzi per lo sviluppo sostenibile e i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio, nel rispetto della vocazione agro-silvo-pastorale dello stesso;
- c) gli elementi costitutivi dell'armatura territoriale a scala regionale, con riferimento alle grandi linee di Comunicazione viaria, ferroviaria e marittima, nonché ai nodi di interscambio modale per persone e merci, alle strutture aeroportuali e portuali, agli impianti e alle reti principali per l'energia e le telecomunicazioni;
- d) i criteri per l'individuazione, in sede di pianificazione Provinciale, degli ambiti territoriali entro i quali i Comuni di minori dimensioni possono espletare l'attività di pianificazione urbanistica in forma associata;
- e) gli indirizzi per la distribuzione territoriale degli insediamenti produttivi e commerciali;
- f) gli indirizzi e i criteri strategici per la pianificazione di aree interessate da intensa trasformazione o da elevato livello di rischio;
- g) la localizzazione dei siti inquinati di interesse regionale ed i criteri per la bonifica degli stessi;
- h) gli indirizzi e le strategie per la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse culturali e paesaggistiche connesse allo sviluppo turistico ed all'insediamento ricettivo.

Il procedimento di formazione del Piano Territoriale regionale (art.15 Lr 16/2004)

1. La Giunta regionale adotta la proposta di PTR che, entro i sessanta giorni successivi alla sua adozione, è pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Campania. Dell'avvenuta adozione è data contestualmente notizia mediante avviso da pubblicarsi sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica e su due quotidiani a diffusione regionale. Nello stesso termine copia della proposta è trasmessa alle Province che provvedono al relativo deposito presso le proprie sedi.

2. Entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione della proposta di PTR, la Regione indice una **Conferenza di pianificazione** alla quale partecipano le Province, i Comuni, gli Enti locali, le altre Amministrazioni interessate alla programmazione e le organizzazioni sociali, culturali, economico professionali, sindacali e ambientaliste di livello regionale, al fine di elaborare, entro trenta giorni

dalla convocazione, osservazioni e proposte di modifica alla proposta di PTR. Alla Conferenza la Regione partecipa con un suo delegato al fine di acquisirne le risultanze.

3. Entro i sessanta giorni successivi alla conclusione della Conferenza di pianificazione di cui al co. 2, la Giunta regionale valuta le osservazioni e le proposte di modifica acquisite dalla Conferenza, adotta il PTR e lo trasmette al Consiglio regionale per l'approvazione.

4. Il PTR approvato è pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Campania. Dell'avvenuta approvazione è data contestualmente notizia mediante avviso da pubblicarsi sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica e su due quotidiani a diffusione regionale. Decorso quindici giorni dalla pubblicazione, il PTR acquista efficacia a tempo indeterminato.

(ART.15 PROCEDIMENTO DI FORMAZIONE DEL PTR)

La GIUNTA REGIONALE

adotta la proposta di PTR

(la pubblica entro 60 giorni e la trasmette alle Province che a loro volta la depositano)



La **Regione** indice una

CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE

da convocare entro 60 giorni dalla pubblicazione della proposta di PTR

con le Province, i Comuni, gli Enti locali, le altre Amministrazioni interessate alla programmazione e le organizzazioni sociali, culturali, economico professionali, sindacali e ambientaliste di livello regionale

al fine di elaborare osservazioni e proposte di modifica alla proposta di PTR

(entro 30 giorni dalla convocazione della Conferenza)



La GIUNTA REGIONALE

entro 60 giorni dalla chiusura della Conferenza modifica il PTR in accoglimento delle osservazioni, lo **adotta** e lo trasmette al **CONSIGLIO REGIONALE** per l'**approvazione**



II CONSIGLIO REGIONALE

approva il PTR

IL PTR approvato viene pubblicato e dopo 15 giorni acquista efficacia a tempo indeterminato

LA PROPOSTA DI PIANO TERRITORIALE REGIONALE

La forma del Piano

La proposta di Piano Territoriale Regionale (adottata con delibera di G.R. n.287 del 25.02.2005), qui sintetizzata, costituisce la seconda fase di costruzione del P.T.R.,¹ così come previsto dagli artt.1, 13, 14 e 15 della L.R. 16/04 "Norme sul Governo del Territorio" ed è il documento che consente di attivare i necessari confronti interni all'Amministrazione regionale, in rapporto a quanto indicato all'articolo 14 della citata Legge regionale n.16/04 a proposito dei Piani di settore, nonché i confronti esterni da attivare attraverso la Conferenza di Pianificazione prevista dall'art. 15 della stessa Legge.

In coerenza con quanto affermato nelle Linee Guida del 2004, la Regione ha inteso dare al PTR un carattere fortemente processuale e strategico, promuovendo ed accompagnando azioni e progetti locali integrati. **Il Piano territoriale regionale della Campania si propone quindi come un piano d'inquadramento, d'indirizzo e di promozione di azioni integrate.** Al fine di ridurre le condizioni d'incertezza, in termini di conoscenza e interpretazione del territorio per le azioni dei diversi operatori istituzionali e non.

La proposta di Piano è articolata in **cinque Quadri Territoriali di Riferimento**, sinteticamente descritti, utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province e le Soprintendenze, in grado di definire contemporaneamente anche gli indirizzi di pianificazione paesistica.

1. Il Quadro delle reti: la rete ecologica, la rete dell'interconnessione (mobilità e logistica) e la rete del rischio ambientale che attraversano il territorio regionale. Dalla articolazione e sovrapposizione spaziale di queste reti s'individuano per i Quadri Territoriali di Riferimento successivi i punti critici sui quali è opportuno concentrare l'attenzione e mirare gli interventi.

Tale parte del PTR risponde a quanto indicato al punto 3 lettera a dell'art.13 della LR n.16/2004, dove si afferma che il PTR deve definire *il quadro generale di riferimento territoriale per la tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio, [...] e connesse con la rete ecologica regionale, fornendo criteri e indirizzi anche di tutela paesaggistico-ambientale per la pianificazione provinciale.*

2. Il Quadro degli ambienti insediativi, individuati in numero di nove in rapporto alle caratteristiche morfologico-ambientali e alla trama insediativa. Gli ambienti insediativi individuati contengono i "tratti di lunga durata", gli elementi ai quali si connettono i grandi investimenti. Sono ambiti subregionali per i quali vengono costruite delle "visioni" cui soprattutto i piani territoriali di coordinamento provinciali ritrovano utili elementi di connessione.

Tale parte del PTR risponde a quanto indicato al punto 3 lettera b, c ed e dell'art.13 della LR n.16/2004, dove si afferma che il PTR dovrà definire:

- *gli indirizzi per lo sviluppo del territorio e i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio;*
- *gli elementi costitutivi dell'armatura urbana territoriale alla scala regionale;*
- *gli indirizzi per la distribuzione degli insediamenti produttivi e commerciali.*

3. Il Quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS), luoghi di esercizio di visioni strategiche condivise, individuati in numero di 45.

Tale parte del PTR risponde a quanto indicato al punto 2 lettera a e c, dell'art.13 della LR n.16/2004, dove si afferma che il PTR dovrà individuare:

- *gli obiettivi d'assetto e le linee di organizzazione territoriale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione;*
- *indirizzi e criteri di elaborazione degli strumenti di pianificazione provinciale e per la cooperazione istituzionale.*

¹ La prima fase del processo di pianificazione regionale aveva portato all'elaborazione delle *Linee Guida*, pubblicate sul B.U.R.C. del 24.12.2004 in attuazione della L.R.26/02 ed integrate con delibera di G.R. n.287 del 25.02.2005.

4. Il Quadro dei campi territoriali complessi (CTC). Nel territorio regionale vengono individuati alcuni "campi territoriali" 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. Tale parte del PTR risponde a quanto indicato al punto 3 lettera f dell'art.13 della LR n.16/2004, dove si afferma che il PTR *dovrà rispettivamente definire gli indirizzi e i criteri strategici per le aree interessate da intensa trasformazione ed elevato livello di rischio.*

5. Il Quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale tra i comuni minori e delle raccomandazioni per lo svolgimento di "buone pratiche".

Tale parte del PTR risponde anche a quanto indicato al punto 3 lettera d dell'art.13 della LR n.16/2004, dove si afferma che il PTR *definisce i criteri d'individuazione, in sede di pianificazione provinciale, degli ambiti territoriali entro i quali i Comuni di minori dimensioni possono espletare l'attività di pianificazione urbanistica in forma associata.*

I Quadri Territoriali di Riferimento proposti dal presente documento, delineano il carattere di copianificazione del PTR. L'intenzione è di poggiare il successo del Piano non tanto sull'adeguamento conformativo degli altri piani, ma sui meccanismi di accordi e intese intorno alle grandi materie dello sviluppo sostenibile e delle grandi direttrici di interconnessione. Non si ricerca quindi una diretta interferenza con le previsioni d'uso del suolo, che rimangono di competenza dei piani comunali, in raccordo con le previsioni dei Piani Territoriali di Coordinamento (PTCP) provinciali. L'obiettivo è di contribuire all'ecosviluppo, secondo una visione che attribuisce al territorio il compito di mediare cognitivamente ed operativamente tra la materia della pianificazione territoriale (comprensiva delle componenti di natura paesistico-ambientale) e quella della promozione e della programmazione dello sviluppo.

Fa da sfondo una concezione dello sviluppo sostenibile concretamente sorretta da:

- tutela, valorizzazione e riqualificazione funzionale del territorio incentrata sul minor consumo di suolo e sulla difesa del territorio agricolo;
- difesa e recupero della diversità territoriale, sostenuti dalla costruzione della rete ecologica e da un assetto policentrico ed equilibrato, capace di rompere l'assetto gerarchizzato e squilibrato esistente, assicurando una configurazione reticolare e armonica,
- prevenzione e superamento delle situazioni di rischio ambientale;
- integrazione degli insediamenti industriali e residenziali volta ad una complessiva riqualificazione socioeconomica e ambientale;
- miglioramento del sistema della mobilità, da garantire attraverso una interconnessione capace di realizzare l'integrazione delle diverse modalità di trasporto e un potenziamento ambientalmente compatibile.

Il PTR va a definire, inoltre, la sua identità in un contesto di *governance multilivello* (europeo, nazionale, regionale e locale), che chiede all'urbanistica d'inserire la propria specificità tradizionale in un quadro di esigenze di governo del territorio nuove. In esso, la riorganizzazione della pianificazione territoriale regionale in Campania va collegata ad una attenta considerazione della forte, ma non consolidata, trasformazione dei sistemi pubblici di governo nella cosiddetta fase "postburocratica". Una trasformazione che riguarda le organizzazioni amministrative e l'insieme dell'azione pubblica, modificando intensamente la loro regolazione, soprattutto attraverso il decentramento, il principio di sussidiarietà, le intese e gli accordi ai vari livelli.

IL PRIMO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

Le reti

Il primo Quadro Territoriale di Riferimento propone *“il quadro generale di riferimento territoriale per la tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio, come definite dall'art. 2 e connesse con la rete ecologica regionale, fornendo criteri e indirizzi anche di tutela paesaggistico-ambientale per la pianificazione provinciale”* (ai sensi dell'art. 13, punto 3, lett. a), della Lr n.16/04)

La rete ecologica e gli indirizzi di pianificazione paesistica

Obiettivo prioritario delle politiche territoriali deve essere il mantenimento e l'accrescimento della **biodiversità**, quale prodotto dei processi che regolano le interazioni tra gli organismi viventi e l'ambiente in cui si riproducono. Tale obiettivo viene perseguito legando la costruzione della rete ecologica alla pianificazione paesistica, tentando così di superare la contrapposizione tra naturale ed artificiale e collegando la tutela delle risorse naturali non rinnovabili a quelle delle risorse culturali, anch'esse non rinnovabili.

- Le **reti ecologiche**, intese come insieme integrato di interventi singoli, di politiche di tutela e di azioni programmatiche, sono la risposta al progressivo impoverimento della biodiversità ed al degrado del paesaggio. Si tratta di porre in essere azioni finalizzate alla identificazione, rafforzamento e realizzazione di corridoi biologici tra aree con livelli di naturalità più o meno elevati e di una fitta trama di elementi areali, lineari e puntuali che, insieme, mirano al rafforzamento della biopermeabilità delle aree interessate. A seconda della matrice dell'area occorrerà prevedere azioni che vanno dalla prevalente conservazione e mantenimento, al potenziamento della biopermeabilità e della connettività, fino alla reintroduzione di elementi di naturalità, anche utilizzando strategie di sviluppo rurale.
- La **pianificazione paesistica** è intesa come azione integrata nella pianificazione territoriale ed in tutte le altre attività di programmazione sul territorio, che, pertanto, dovranno avere tra i propri obiettivi le azioni di conservazione, recupero e trasformazione del paesaggio. Obiettivo prioritario è quello di legare la tutela del paesaggio (patrimonio culturale) alla tutela della natura, passando da un'interpretazione di paesaggio come bene immobile tutelato per legge, a patrimonio costituito da complesso organico di elementi culturali, sociali e naturali che l'ambiente ha accumulato nel tempo.

In quest'ottica **la proposta di PTR contiene specifiche linee guida riguardanti:**

- gli indirizzi di assetto paesistico;
- le linee guida per la redazione dei PTCP (piani territoriali di coordinamento provinciale) e dei Piani dei Parchi, affinché possano avere valenza di Piano Paesistico;
- la costruzione della Rete Ecologica Regionale (RER), della Rete Ecologica Provinciale (REP) e Comunale (REC).²
- La individuazione dei paesaggi di alto valore ambientale (p. 89).

La rete del rischio ambientale e gli indirizzi strategici per la sua mitigazione

La quantificazione del livello di rischio complessivo (cioè proveniente da sorgenti diverse) presente in una certa area consente di operare una pianificazione consapevole, mirata a definire adeguate politiche preventive di mitigazione del rischio ma anche corrette destinazioni d'uso del territorio ed opportune localizzazioni di infrastrutture strategiche.

In questa ottica si prevede che, le competenti autorità, sviluppino localmente, cioè per ciascun ambiente insediativo, un'analisi dei rischi ambientali.

² La costruzione della rete ecologica regionale (RER) ha anche il compito di indirizzare i processi di sviluppo locali verso attività compatibili con la conservazione della biodiversità, verso sistemi di attività economiche che possono costituire in alcuni casi l'asse portante, l'idea forte di una nuova politica di “sviluppo sostenibile”.

Mentre, in particolare, il compito delle reti ecologiche alla scala Provinciale sarà quello di contribuire alla costruzione del tessuto connettivo della rete regionale, attraverso interventi più minuti e mirati, sia all'interno delle aree agricole, sia all'interno delle aree urbanizzate. E' evidente che nella costruzione della Rete Ecologica Provinciale e Comunale dovranno essere operate scelte significative e vincolanti circa la destinazione e l'uso di ampie aree del territorio, attualmente urbanizzate o a uso agricolo.

In questa sezione il PTR:

- **inquadra la problematica del rischio ambientale in Campania**, proponendo un approccio integrato, mirato ad una definizione quantitativa del rischio complessivo di una certa area (che include anche la valutazione delle variabili economiche, sociali e politiche), da confrontare con dei livelli di accettabilità individuati per la stessa area.
- **localizza sul territorio campano le diverse sorgenti antropiche e naturali del rischio, caratterizzandole:**
 - ✓ **sorgenti antropiche**, per le quali la definizione accurata delle azioni strategiche di controllo (riportate in linea generale) non potrà avvenire che a seguito della quantificazione del rischio, definendo azioni preventive di riduzione della pericolosità ovvero di mitigazione del danno, pre-evento o post-evento:
 - rischio da incidenti rilevanti nell'industria;
 - rischio da scorretta gestione dei rifiuti;
 - rischio da attività estrattive;
 - ✓ **sorgenti naturali**, per le quali ovviamente non si può agire sul parametro pericolosità per mitigare il rischio connesso e l'unica azione possibile è cercare di diminuire la vulnerabilità (anche in questo caso sono definiti gli indirizzi strategici per la mitigazione):
 - rischio vulcanico;
 - rischio sismico;
 - rischio idrogeologico (circa i piani stralcio per l'assetto idrogeologico elaborati dalle singole Autorità di Bacino, il PTR ritiene necessario uno stretto coordinamento operativo che eviti disomogeneità e difformità tra i diversi piani, ritenendo che tale competenza dovrebbe essere attribuita alla Protezione Civile).
- **definisce una procedura di quantificazione, che va al di là delle procedure per le specifiche tipologie di rischio**, nelle sue caratteristiche complessive e sarà poi dettagliata e completata da un apposito Comitato Tecnico-Normativo, da costituire entro 180 gg dall'approvazione del PTR con delibera di G.R. e costituito da rappresentanti della Regione (n.2), delle Provincie (n.1 per ogni Provincia) e da personalità del mondo scientifico (n.4 individuati dalla G.R. su proposta dell'Ass. all'urbanistica).
- **censisce le industrie a rischio rilevante** (l'elenco è riportato a p. 105)

La rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti.

Le due direttrici di fondo che caratterizzano il processo di pianificazione sono:

- 1.** attuare un processo di pianificazione continua nel tempo attraverso azioni che superino la tradizionale separazione fra programmazioni di settore e tendano all'integrazione della componente trasportistica con le politiche territoriali di sviluppo;
- 2.** costruire un progetto di sistema che, partendo dai bisogni di mobilità dei passeggeri e delle merci, definisca un piano di servizi integrati di trasporto idoneo e quindi individui le eventuali nuove infrastrutture necessarie per l'attuazione del piano dei servizi.

La pianificazione nel settore ferroviario³

Gli obiettivi relativi al sistema dei **collegamenti ferroviari nazionali ed internazionali** sono costituiti dal potenziamento del corridoio tirrenico attraverso la realizzazione di alcuni interventi strategici. Mentre gli obiettivi principali per la programmazione regionale dei **collegamenti intraregionali e locali** sono riportati nello studio per il sistema della **Metropolitana Regionale**, che definisce un piano di servizi alla scala regionale, comprensoriale, urbana e suburbana.

La pianificazione nel settore stradale

Nella tabella 3.3.3 è riportato l'elenco dei principali interventi invarianti sulla rete stradale di interesse regionale. In particolare si evidenzia il potenziamento di direttrici quali: le trasversali Caserta-Benevento, Caianello-Benevento, Vallo di Diano-golfo di Policastro; i collegamenti

³ Un elenco dei principali interventi previsti è riportato nelle tabelle 3.3.1 (*invarianti*), la cui realizzazione è da ritenersi certa indipendentemente dai futuri sviluppi degli indirizzi di pianificazione e programmazione) e nella tabella 3.3.2 (*opzioni*, opere per le quali è necessario un ulteriore approfondimento).

interregionali con il basso Lazio (prolungamento SS 7 Quater), il Molise (SS 87 e 212) e la Puglia (itinerario Contursi-Grottaminarda-Faeto).

La pianificazione nel settore del trasporto merci e della logistica

Il sistema regionale fa perno sui due porti commerciali di Napoli e Salerno (ed a livello inferiore, di Torre Annunziata) e sui due interporti di Nola e Marcianise-Maddaloni. Si individua in particolare l'iniziativa di un ulteriore centro merci a Battipaglia, con la realizzazione di un impianto al servizio delle attività produttive della Provincia di Salerno collegato con gli aeroporti di Capodichino e Pontecagnano e con i porti di Napoli e Salerno. Il centro sarà prevalentemente destinato all'integrazione di vettori stradali, dotato di strutture di deposito di breve e lunga durata, refrigerati e condizionati e raccordati con la rete nazionale ferroviaria; gli interventi previsti consistono nella realizzazione di nuove vie di accesso all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e nel raccordo ferroviario con il nodo di Battipaglia.

Per i due sistemi portuali principali di Napoli e Salerno, gli interventi ritenuti prioritari sono quelli previsti nell'Intesa Istituzionale Quadro e riguardano il collegamento e l'integrazione dei terminali portuali con le reti di trasporto terrestri, ferroviaria e stradale.

In particolare per il porto di Napoli si prevede: il potenziamento delle infrastrutture per le vie del mare, degli accessi ferroviari e stradali alle darsene commerciali. Per quanto concerne le infrastrutture propriamente portuali, nel porto di Napoli si sta realizzando attualmente un vasto programma di lavori; i cantieri aperti, da levante a ponente, e quelli in procinto di esserlo in base a progetti già definiti, danno conto di come si intendano perseguire gli obiettivi di razionalizzazione degli impianti, di espansione delle attività e delle capacità di traffico.

I lavori più importanti riguardano i moli Bausan, Flavio Gioia, S. Vincenzo e Angioino, il consolidamento di Immacolatella Vecchia, l'ammodernamento del Bacino 3 ed il tombamento e l'assestamento della Darsena di Levante. Quest'ultima opera porterà alla costituzione di un terminal contenitori di circa 250.000 mq con un fronte banchina adeguato per l'attracco di due navi portacontainer da 315 metri ciascuna da 6.000 TEU e più di capacità.

Di un certo rilievo per lo sviluppo delle Autostrade del Mare sono i lavori di sistemazione alla calata Piliero, che prevedono l'incremento degli ormeggi.

Sono allo studio altri interventi riguardanti: il potenziamento dell'ormeggio della Stazione Marittima; il consolidamento della banchina Pisacane e Calata Villa del Popolo; i lavori di demolizione del pennello di Levante e del Molo Vittorio Emanuele.

In relazione ai centri merci, gli interventi programmati per Nola riguardano il potenziamento delle connessioni dell'interporto con la rete stradale regionale e nazionale.

La pianificazione nel settore aeroportuale

La Regione ha fatto svolgere uno studio specialistico inerente il *Progetto di sviluppo del sistema aeroportuale*, che contempla espressamente l'ipotesi di realizzazione di un nuovo scalo commerciale in corrispondenza dell'attuale aeroporto militare di Grazzanise. E' inoltre in corso di realizzazione uno studio sull'ipotesi di realizzare un aeroporto dedicato all'Aviazione Generale nell'area di Benevento.

Gli interventi da considerare come invarianti in base allo studio sono, per l'aeroporto di Napoli-Capodichino:

- l'ampliamento dei parcheggi per i viaggiatori,
- l'ampliamento dell'offerta di piazzole di sosta per velivoli,
- la realizzazione di una pista di rullaggio rapido,
- la realizzazione di un nuovo sistema di raccordi stradali tra l'aeroporto e la rete autostradale;

La portualità turistica

Le linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica, approvate con DGR n.5490 del 15.11.2002, costituiscono il quadro di riferimento per la realizzazione degli interventi di riqualificazione e/o ampliamento delle strutture esistenti, nonché di localizzazione delle nuove iniziative per la nautica da diporto. Si prevede che l'obiettivo "sistema integrato della portualità turistica" sia conseguito attraverso una progressione di scenari di sistema, ciascuno dei quali è coerente con gli obiettivi generali e rappresenta un'evoluzione dello stato precedente.

1. *Scenario di valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente*: corrisponde allo scenario minimo di sistema e persegue l'obiettivo di recuperare e porre in sicurezza l'intera rete portuale esistente attraverso interventi "invarianti".⁴
2. *Scenario di sviluppo locale*: corrisponde ad uno scenario evolutivo dove l'attuale rete assume un'organizzazione sistemica sia attraverso interventi di completamento e di riqualificazione dei porti esistenti, sia attraverso la realizzazione di nuovi porti turistici.⁵
3. *Scenario di integrazione*: ha l'obiettivo di assicurare l'integrazione infrastrutturale e/o funzionale tra porti appartenenti ad uno stesso ambito costiero e/o tra più ambiti, nonché di promuovere la definizione di modelli organizzativi di gestione integrata tra i diversi concessionari.⁶

⁴ E' già in corso di realizzazione sia con stanziamenti del bilancio ordinario della Regione Campania (tab.3.3.5), sia attraverso i fondi di cui al POR 2000-2006 P.I. "Portualità Turistica" – Invarianti (tab.3.3.6);

⁵ E' anch'esso in corso di realizzazione sia nell'ambito della procedura di avviso pubblico di cui al POR 2000-2006 P.I. "Portualità Turistica" sia con le procedure ex art.37bis legge 109/94, proposti dal Comune di Salerno e di Castelvoturno.

⁶ E' anch'esso in corso di realizzazione e può contare su diversi interventi in fase avanzata di realizzazione (tab.3.3.8).

IL SECONDO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

Gli ambienti insediativi

Rappresenta il Quadro in cui il Piano, in conformità a quanto previsto dall'art. 13, punto 3, lett. b), c) ed e), della L.R.16/04, definisce:

- *gli indirizzi per lo sviluppo sostenibile e i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio, nel rispetto della vocazione agro-silvo-pastorale dello stesso;*
- *gli elementi costitutivi dell'armatura territoriale a scala regionale, con riferimento alle grandi linee di comunicazione viaria, ferroviaria e marittima, nonché ai nodi di interscambio modale per persone e merci, alle strutture aeroportuali e portuali, agli impianti e alle reti principali per l'energia e le telecomunicazioni;*
- *gli indirizzi per la distribuzione territoriale degli insediamenti produttivi e commerciali;*

Gli ambienti insediativi vengono presentati facendo riferimento a "microregioni" in trasformazione (Campanie "incompiute"), individuate – sulla base delle analisi delle morfologie territoriali e dei quadri ambientali, delle trame insediative, dei caratteri economico-sociali e delle relative dinamiche in atto – con lo scopo di mettere in evidenza l'emergere di città, distretti, insiemi territoriali con diverse esigenze e potenzialità.

Si tratta, quindi, di ambiti di livello scalare "macro", sedi delle scelte strategiche con tratti di lunga durata (e dei conseguenti interventi "strutturanti"), nei quali si affrontano e avviano a soluzione rilevanti problemi relazionali derivanti da caratteri strutturali (ambientali e/o insediativi e/o economico-sociali) che richiedono la ricerca, di lungo periodo e concertata, di assetti più equilibrati di tipo policentrico e reticolare.

Individuazione degli ambienti insediativi

La proposta di Piano individua nell'intera Regione 9 ambienti insediativi, i cui confini sono assunti in modo del tutto sfumato; tre ambienti insediativi investono il territorio della Provincia di Napoli, in particolare:

- **ambiente insediativo 1) la piana campana, dal Massico al Nolano e al Vesuvio;**
- **ambiente insediativo 2) penisola sorrentino-amalfitana (con l'isola di Capri);**
- **ambiente insediativo 3) agro sarnese-nocerino;**

Per ciascuno di essi la proposta di Piano effettua una descrizione delle problematiche, delinea i lineamenti strategici di fondo, illustra l'assetto tendenziale e traccia delle visioni guida.

La proposta di PTR fornisce gli indirizzi sulla cui base si perverrà nella Conferenza di Pianificazione alla definizione dei pertinenti orientamenti strategici in rapporto ai contenuti per esso precisati nell'art.13 della L.R.16/04, **che acquisiranno, così, la forma ed il valore di una normativa di piano, in particolare per quanto concerne:**

- "i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio";
- "gli indirizzi per la distribuzione territoriale degli insediamenti produttivi e commerciali".

A tali fini è condizionante l'opzione circa la sostenibilità dei processi di sviluppo, con le conseguenti scelte in ordine alla tutela e valorizzazione delle reti ecologiche ed alla costruzione qualificata del paesaggio quale difesa identitaria e, insieme, promozione di un diverso sviluppo autocentrato.

▪ Proposte per la definizione de "i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio":

- *il Piano territoriale regionale definirà in modo articolato i criteri generali in base ai quali ciascun piano territoriale provinciale preciserà procedure e parametri, anche articolati per ambiti subprovinciali differenziati, in ordine al dimensionamento dei piani urbanistici comunali (ed eventualmente intercomunali) nonché dei programmi d'intervento di ambito provinciale o infraprovinciale; tali criteri comprendono formulazioni in prima applicazione volte a garantire l'adeguatezza della pianificazione urbanistica comunale o della programmazione locale dello sviluppo anche in assenza o nelle more della pianificazione provinciale;*

- tali criteri garantiranno che i carichi insediativi ammissibili vengano valutati in ciascun ambito territoriale (anche attraverso opportune forme di coordinamento intercomunale, quando del caso rese obbligatorie) in relazione sia ad adeguati bilanci ambientali, volti tanto alla sostenibilità ecologica quanto alla funzionalità urbanistica (valori di soglia), sia a documentate dinamiche socio-economiche da cui vengano tratte stime consistenti circa i fabbisogni insediativi di base e circa le domande di spazi attrezzati;
- tali criteri, inoltre, impegneranno i piani provinciali e comunali e i programmi per lo sviluppo locale ad assicurare una distribuzione territoriale dei carichi insediativi coerente con il perseguimento di assetti policentrici di tipo urbano e con il radicale contenimento della dispersione edilizia, incompatibile con la tutela e la valorizzazione sia delle risorse agricole che del patrimonio ambientale.

In tale contesto, il PTR inquadra anche l'opportuno rilancio di una politica della casa, ritenendo di nuovo necessario un significativo intervento pubblico per facilitare l'accesso all'abitazione di ceti e gruppi sociali sfavoriti.

▪ **Proposte per la definizione de "gli indirizzi per la distribuzione territoriale degli insediamenti produttivi e commerciali":**

- il Piano territoriale regionale definirà in modo articolato – in una logica di aggiornamento, riordino e/o riformulazione di politiche e strumenti di settore (piani ASI, normative regionali per il commercio, normative e programmi per le attività turistiche etc.) – gli indirizzi che i piani territoriali provinciali, i piani urbanistici comunali e i programmi per lo sviluppo locale dovranno seguire in materia;
- la definizione di tali indirizzi, che sortirà dalle Conferenze di pianificazione dovrà inoltre precisare i casi e le dimensioni (territoriali e/o di investimento) nei quali occorrerà attivare procedure preventive di VAS (valutazione ambientale strategica);
- tali indirizzi impegneranno comunque i piani territoriali provinciali, i piani urbanistici comunali e i programmi per lo sviluppo locale ad assicurare la coerenza con la tutela e valorizzazione delle reti ecologiche, la congruenza (per localizzazioni e ranghi funzionali) delle connessioni con le reti infrastrutturali, la rispondenza agli indirizzi strategici dell'organizzazione policentrica del reticolo urbano e della interconnessione alle diverse scale, in particolare prescrivendo opportune forme di coordinamento intercomunale (ad esempio, per quanto concerne i PIP e le aree attrezzate per le attività artigianali e della piccola industria);
- tali indirizzi, infine, privilegeranno le procedure di assentimento per gli insediamenti produttivi e commerciali nel contesto della programmata attuazione di piani territoriali ed urbanistici, riconducendo appropriatamente le procedure derogatorie ai soli casi di assenza o mancato adeguamento degli strumenti di pianificazione.

DESCRIZIONE AMBIENTI INSEDIATIVI

Ambiente insediativo n. 1 - La piana campana, dal Massico al Nolano e al Vesuvio;

Descrizione sintetica dei problemi:

Le pressioni maggiori riguardano gli equilibri ecologici, che sono messi a dura prova dallo sfruttamento intensivo del suolo, dalla pressione demografica e dall'inquinamento.

La pressione del sistema insediativo è forte e i principali fattori di pressione sull'ambiente sono dovuti:

- alla grande vulnerabilità delle risorse idriche fluviali, sotterranee e costiere per inquinamento e cementificazione;
- allo smaltimento illegale di rifiuti e alla presenza di numerose discariche abusive (bacini CE2, CE3, NA1 e NA2);
- alle attività estrattive, spesso abusive, di sabbia e ghiaia sul litorale e lungo i corsi d'acqua che creano laghi artificiali costieri, recapiti di sversamenti abusivi;
- all'inquinamento dei terreni ad uso agricolo dovuto all'uso incontrollato di fitofarmaci;
- al rischio, in parte già tradotto in realtà, di ulteriore consumo di suoli agricoli dovuto alla scelta di situare nella piana nuove grandi infrastrutture: interporto di Maddaloni-Marcianise, aeroporto di Grazzanise, linea alta velocità e villaggio USA a Gricignano;
- alla diffusione di un'attività estrattiva, per la maggior parte in zone pedemontane e nella piana casertana, che per il decremento d'uso risulta in gran parte interrotta (fascia pedemontana che delimita la piana casertana da Capua a Maddaloni; cave a Mondragone alle pendici del Massico; cave a pozzo nell'area a nord di Napoli) generando un notevole impatto ambientale che rischia sempre più di depauperare le qualità del paesaggio;
- alla costante crescita della popolazione dovuta al trasferimento di popolazione da Napoli e all'immigrazione di popolazione extracomunitaria che qui trova un ampio bacino d'occupazione come mano d'opera agricola stagionale, alimentando il mercato del lavoro sommerso.

Lineamenti strategici di fondo

- ricerca di un'armatura territoriale fatta di reti costituite da città o da ambiti sovra-comunali o da Sistemi Territoriali di Sviluppo, capace di realizzare un assetto equilibrato ed armonioso del territorio e di promuovere politiche sinergiche che potenzino le specificità endogene, accrescano la competitività tra le aree, coniughino il benessere economico con quello ambientale;
- rilancio del settore turismo, legato alla valorizzazione sia del patrimonio storico-culturale, che delle risorse ambientali e paesaggistiche del territorio;
- rilancio dell'agricoltura di qualità e della zootecnia creando connessioni con il sistema agro-industriale e con lo sviluppo dell'agriturismo;
- dal punto di vista infrastrutturale, realizzazione di una rete di trasporto metropolitano regionale e ridefinizione dei principali nodi di interscambio. Partendo dalle ipotesi di riordino della rete ferroviaria regionale in seguito alla realizzazione della TAV, viene individuato, ad esempio, un tracciato che, integrando i tratti della linea ferroviaria Alifana con quelli della linea ferroviaria FF.SS. Roma-Caserta, riesce a costituire una linea metropolitana capace di servire i comuni dell'intera "conurbazione" napoletana e casertana.

Assetto tendenziale

- intensa infrastrutturazione del territorio dovuta alla realizzazione di grandi opere miranti all'accrescimento di "attrattività economica" e al rilancio dell'intera regione;
- conseguente drastica riduzione della risorsa terra, con crisi occupazionale del settore agricolo, nonché crescente degrado ambientale;
- grande emergenza ambientale dovuta alla vulnerabilità delle risorse idriche fluviali, sotterranee e costiere per inquinamento e cementificazione e all'inquinamento dei residui terreni ad uso agricolo;
- conurbazioni territoriali ad alta densità abitativa e degrado a ridosso dei due capoluoghi. In esse si assiste alla scomparsa dei caratteri identitari dei sistemi insediativi che rimangono riconoscibili solo in aree a forte caratterizzazione morfologica.

Visione guida

- Puntare sulla qualità delle soluzioni previste per ogni ipotesi di nuova opera o di modifica di quelle esistenti;
- Costruire la connessione fra i residui ambienti a naturalità diffusa e di tutela della permanenza di territori ad uso agricolo;
- Recuperare le condizioni ottimali di qualità dell'ambiente marino e costiero, l'armonizzazione delle varie attività antropiche e degli usi del territorio costiero limitandone gli impatti, il mantenimento e la valorizzazione delle risorse paesistiche e culturali, ma, principalmente la riduzione o l'eliminazione delle attività a rischio di inquinamento attraverso il miglioramento della gestione degli insediamenti umani soprattutto nei riguardi dell'acqua potabile, dei reflui e dei rifiuti solidi e scarichi industriali e la revisione e il completamento della rete depurativa.
- Puntare sulla riqualificazione e messa a norma delle città intesa anche come attenuazione delle dipendenze funzionali dovute alle carenze di dotazioni di infrastrutture e attrezzature essenziali inserendovene in quantità e qualità opportune. Nell'ambiente insediativo n.1 tali indirizzi diventano prioritari e devono portare alla costruzione un modello che trasformi, almeno in parte, l'informe conurbazione della piana in sistema policentrico fondato sopra una pluralità di città, di ruoli complementari, di diversificate funzioni prevalenti, ricercando le tracce di identità residue e approfittando della presenza di numerose aree in dismissione che possono costituire una grande opportunità di riqualificazione.

Ambiente Insediativo n. 2 – Penisola sorrentino-amalfitana

Descrizione sintetica dei problemi:

Il riassetto idrogeologico, e più in generale, la difesa e la salvaguardia dell'ambiente costituiscono una delle priorità dell'intera area.

Sotto il profilo economico un primo ordine di problemi è relativo alla valorizzazione e al potenziamento delle colture "tipiche" presenti nell'ambito ed in particolare nelle aree collinari, che potrebbero costituire una valida integrazione del sistema economico-turistico della fascia costiera.

I problemi infrastrutturali ed insediativi possono così riassumersi:

- scarsa offerta di trasporti pubblici collettivi;
- insufficiente presenza di viabilità trasversale interna;
- scarsa integrazione fra i centri montani e costieri;
- carenza di servizi ed attrezzature (quelle esistenti sono concentrate prevalentemente nei centri di Sorrento, Vico Equense, Castellammare di Stabia e Cava dei Tirreni);
- problemi di dissesto idrogeologico, di erosione della costa alta e dei litorali, inadeguatezza delle infrastrutture portuali e carenza dei servizi per la nautica da diporto.

Lineamenti strategici di fondo:

L'obiettivo generale è lo sviluppo del turismo locale nelle sue diverse accezioni e punta fortemente all'integrazione tra le aree costiere e le aree interne, cercando di coniugare, attraverso un'attenta azione di salvaguardia e difesa del suolo, la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali dell'area con un processo di integrazione socio-economica.

In questo quadro, la priorità è senz'altro da attribuire ad una rigorosa politica di riequilibrio e di rafforzamento delle reti pubbliche di collegamento, soprattutto all'interno dell'area, in modo da consentire a tutti i comuni di beneficiare di un sistema di relazioni con l'esterno attualmente gravante, prevalentemente, sulla fascia costiera.

Appare evidente che per tale ambiente, la suddivisione puramente amministrativa debba essere superata per stabilire intese, anche interprovinciali, al fine di realizzare una politica di coerenze programmatiche.

Assetto tendenziale:

Le dinamiche insediative in atto confermerebbero un assetto caratterizzato da saturazione dei centri costieri, accentuazione dell'abbandono dei centri montani interni e inaccessibilità della costa.

Visione guida:

- organizzazione della mobilità interna con sistemi intermodali;
- sviluppo e potenziamento delle linee del Metro del Mare e del cabotaggio costiero;
- strutturazione delle conurbazioni con la distribuzione di funzioni superiori e rare;
- articolazione dell'offerta turistica integrando la fruizione delle risorse costiere con quella delle aree montane interne puntando anche alla valorizzazione delle colture tipiche;
- potenziamento del sistema degli approdi anche al fine di integrare il sistema di accessibilità;
- completamento, messa in sicurezza e riqualificazione delle strutture ed infrastrutture e di servizi per la nautica da diporto.

Ambiente Insediativo n. 3 – Agro sarnese-nocerino

Descrizione sintetica dei problemi:

Negli ultimi venti anni lo sviluppo edilizio, localizzato soprattutto lungo la direttrice nord-sud, si è realizzato in buona parte su terreni agricoli altamente produttivi.

Allo stesso modo i piani per gli insediamenti produttivi più recenti, adottati con le procedure accelerate in risposta alla emergenza post-sismica (art. 28 L. 219/81), sono stati collocati indiscriminatamente e diffusamente sul territorio. Ad ulteriore aggravio, le industrie manifatturiere, una miriade di piccole e medie aziende, anche a conduzione familiare, si sono localizzate laddove la disponibilità di suolo glielo consentiva spesso al di fuori dei piani stessi. Il territorio si caratterizza quindi per un diffuso "disordine", a cui si accompagna un "forte inquinamento ambientale", dovuto alla commistione tra impianti, più o meno produttivi, e insediamenti residenziali, senza l'adozione, spesso, delle più elementari norme di igiene e di sicurezza.

Negli ultimi anni (dalla metà degli anni '80) si è verificata una consistente riduzione della base industriale che ha ingenerato fenomeni di sotto utilizzazione e dismissione di aree industriali. Su tutto il territorio dell'Agro sono stati censiti un gran numero di siti industriali che si alternano tra il completo abbandono ed il parziale utilizzo.

L'azione di recupero e di riqualificazione di tali aree, con la riorganizzazione delle stesse per nuove attività, è certamente prioritaria rispetto all'individuazione di aree in espansione, anche per le modificazioni approvate dalla Regione Campania alla Legge 14/82 in merito alla possibilità di incrementare il rapporto di copertura fino al limite del 50% (lotti industriali ed artigianali). Molti insediamenti, in particolare lungo la SS n. 18, risultano dismessi e spesso in attesa di trasformazioni urbane.

Lineamenti strategici di fondo:

Le principali realizzazioni in corso per il rilancio dello sviluppo socio-economico dell'Agro Nocerino-Sarnese sono indirizzate sia verso la riqualificazione e l'innovazione dell'apparato produttivo che verso il recupero del complesso sistema urbano, puntando alla riqualificazione dei beni culturali e ambientali.

Dunque, si ritiene strategico e da assumere con priorità, anche per la riuscita del programma di recupero, la riqualificazione ed il rilancio del sistema produttivo dell'Agro, l'intervento sul sistema dei trasporti ed il recupero delle aree industriali dismesse, con la realizzazione delle seguenti azioni:

- il recupero e il completamento della rete per il trasporto su gomma;
- il recupero e la rifunionalizzazione delle reti per il trasporto su ferro;
- il recupero delle aree dismesse come occasione di riqualificazione ambientale utilizzando anche gli strumenti della programmazione negoziata, già ampiamente adottati e con buoni risultati in casi analoghi a Pozzuoli, a

Bagnoli e nell'area Stabiese.

Assetto tendenziale:

La realtà insediativa (residenziale e produttiva) dell'Agro Nocerino-Sarnese è tale che la sua evoluzione naturale, porterebbe:

- al totale impegno dei suoli, (anche quelli agricoli più produttivi) per la realizzazione di abitazioni e di piccoli e piccolissimi insediamenti artigianali/industriali;
- al totale abbandono dell'agricoltura;
- alla crescita caotica degli insediamenti lungo le grandi arterie con conseguente congestione delle attività insediate e paralisi delle stesse arterie stradali.

Visione guida:

Il riordino territoriale dell'ambito in esame è legato alla riorganizzazione dell'economia locale che dovrà fondarsi su basi non più individuali (polverizzazione industriale) bensì su forme associazionistiche (poli produttivi) tali da permettere la ristrutturazione del territorio mediante l'individuazione di ambiti territoriali omogenei.

La razionalizzazione del sistema territoriale deve avvenire attraverso:

- il recupero e ed il completamento della rete per il trasporto su gomma;
- il recupero e la rifunzionalizzazione della reti per il trasporto su ferro;
- il recupero, la bonifica ed il riutilizzo delle aree industriali dismesse come occasione di riqualificazione ambientale anche attraverso l'utilizzo degli strumenti della programmazione negoziata, già ampiamente adottati e con buoni risultati in casi analoghi nella vicina area Torrese-Stabiese;
- il recupero delle aree agricole (anche attraverso una politica di incentivi per eliminare il fenomeno della polverizzazione industriale) e la loro riconversione verso colture pregiate e biologiche.

IL TERZO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

I Sistemi Territoriali di Sviluppo

Rappresenta il quadro in cui il PTR, in conformità a quanto previsto dall'art. 13, punto 2, lett. a) e c), della L.R.16/04, individua:

- *gli obiettivi di assetto e le linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione;*
- *gli indirizzi e i criteri per la elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale e per la cooperazione istituzionale.*

I Sistemi Territoriali di Sviluppo sono **unità territoriali intermedie "costituite" in base non solo a caratteri sociali o geografici omogenei ma anche a reti di relazioni che collegano tra di loro diversi soggetti territoriali.**

I STS rappresentano, innanzitutto, dei luoghi di esercizio di visioni strategiche condivise: **ambiti di programmazione di interventi sul territorio e di condivisione di obiettivi di sviluppo e valorizzazione di risorse eterogenee.**

La Proposta di PTR individua in Campania **45 STS**, di cui **10 nella Provincia di Napoli.**

I STS sono individuati sulla base della geografia dei processi di auto-riconoscimento delle identità locali e di auto-organizzazione dello sviluppo, confrontando il "mosaico" dei patti territoriali, dei contratti d'area, dei distretti industriali, dei parchi naturali, delle Comunità montane e sulla base di una verifica di coerenza con l'intervento in corso del POR Campania 2000-2006, con l'insieme dei PIT, dei Prusst, dei Gal e delle indicazioni dei PTCP.

I STS sono stati anche classificati in funzione di 6 diverse **dominanti territoriali** (in relazione alle caratteristiche ed alle vocazioni dei territori): **naturalistica; rurale-culturale; rurale-industriale; urbana; urbano-industriale; paesistico-culturale.**

Per ciascun STS è stata quindi definita una **matrice degli indirizzi strategici**, proposta aperta alla discussione, al contributo di approfondimento e precisazione, che verrà sviluppato nei confronti con le realtà locali nell'ambito delle **Conferenze territoriali.**

Funzione dei STS

L'articolazione di strategie costruite "dal basso", in rapporto ai STS, deriva dalla duplice, espressa necessità di:

- costruire un quadro di riferimento per la pianificazione territoriale delle Province;
- coordinare l'azione stessa della Regione sul territorio, in rapporto ai vari canali di spesa e di incentivazione ed alle competenze dei diversi Assessorati.

Più puntualmente, il processo di costruzione del PTR – e dei STS in particolare – si propone **macro-obiettivi** assai ambiziosi:

- 1) Verificare ovvero ridisegnare **un quadro di sostanziale coerenza per la programmazione regionale**, sia intesa in termini di **coordinamento e coerenza "interna"** (quindi, tra piani/programmi settoriali di livello regionale) sia in termini di **coordinamento e coerenza "esterna"** (vale a dire tra il livello regionale di pianificazione/programmazione e quello sub-regionale, a partire da quello Provinciale).
- 2) Costruire una cornice di riferimento complessa, idonea ad orientare secondo principi di coerenza ed integrazione funzionale le **decisioni di allocazione/distribuzione di tutte le risorse finanziarie finalizzate allo sviluppo dei territori**, compresi i fondi strutturali.
- 3) Intercettare, in relazione al tema specifico dello sviluppo locale, una serie di **fondamentali processi di trasformazione nel sistema delle competenze pubbliche o di innovazione amministrativa**, già avviati nel corso della trascorsa legislatura regionale e, allo stato, giunti ad un diverso grado di definizione formale.

Si elencano di seguito le azioni che dovranno essere attivate in attuazione del PTR, in sede di elaborazione dei Piani Territoriali di Coordinamento provinciale:

1. Approvazione del PTR secondo la procedura della legge regionale "Norme per il governo del territorio" e raccordo con i processi di formazione dei PTCP (piano territoriale di coordinamento provinciale) e dei PSSE (piano di sviluppo socio economico provinciale):

- a) Nell'ambito della procedura di redazione o di attuazione del PTCP le Province consultano i territori convocando, per ogni STS, un'apposita "**Conferenza territoriale per lo sviluppo sostenibile**". Alle Conferenze territoriali la Regione partecipa con una propria rappresentanza al fine della ottimizzazione dei rapporti tra Pianificazione di area vasta e la Programmazione per lo sviluppo.
- b) Le **Conferenze territoriali**, sono partecipate dai Comuni afferenti i STS e dai principali attori Istituzionali e Socio economici locali. Esse hanno lo scopo di:
 - Condividere o proporre modifica della perimetrazione del STS, della Dominante di sviluppo e della Matrice strategica collegata;
 - Produrre un Documento Strategico programmatico;
 - Individuare una forma associata di Comuni per la attuazione/gestione del Programma di sviluppo strategico di ogni STS per il periodo 2007-2013.

Le Conferenze territoriali si concludono con la trasmissione degli atti ai Comuni del STS per i successivi provvedimenti di competenza.

2. All'esito dei risultati delle Conferenze territoriali le Province provvedono alla:

- Adozione ed Approvazione e/o Attuazione dei PTC provinciali in coerenza con i STS e i Documenti strategici.
- Approvazione o integrazione dei PSSE provinciali in coerenza con i STS e i Documenti strategici.

I STS individuati nel territorio della Provincia di Napoli

C - SISTEMI A DOMINANTE RURALE-MANIFATTURIERA

STS C7 – Comuni vesuviani: Cercola, Massa di Somma, Ottaviano, Poggiomarino, Pollena Trocchia, S. Giuseppe vesuviano, S. Sebastiano al Vesuvio, Sant’Anastasia, Somma Vesuviana, Striano, Terzigno, Volla.

STS C8 – Area giuglianese: Calvizzano, Giugliano in Campania, Marano di Napoli, Mugnano di Napoli, Qualiano, Villaricca.

D - SISTEMI URBANI

STS D3 – Sistema Urbano Napoli – Napoli

E - SISTEMI A DOMINANTE URBANO-INDUSTRIALE

STS E1 – Napoli Nord-Est: Acerra, Afragola, Brusciano, Caivano, Cardito, Casalnuovo, Castello di Cisterna, Crispano, Pomigliano d’Arco.

STS E2 – Napoli Nord: Arzano, Casandrino, Casavatore, Casoria, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Melito di Napoli, Sant’Antimo.

STS E3 – Nolano: Camposano, Carbonara di Nola, Casamarciano, Cicciano, Cimitile, Comiziano, Liveri, Mariglianella, Marigliano, Nola, Palma Campania, Roccarainola, San Gennaro Vesuviano, S. Paolo Belsito, San Vitaliano, Saviano, Scisciano, Tufino, Visciano.

F - SISTEMI COSTIERI A DOMINANTE PAESISTICO AMBIENTALE CULTURALE

STS F2 – Area Flegrea: Bacoli, Monte di Procida, Pozzuoli, Quarto.

STS F3 – Miglio d’oro – Torrese Stabiese: Boscoreale, Boscotrecase, Castellammare di Stabia, Ercolano, Pompei, Portici, San Giorgio a Cremano, Torre Annunziata, Torre del greco, Trecase.

STS F4 – Penisola sorrentina: Agerola, Casola di Napoli, Gragnano, Lettere, Massa Lubrense, Meta di Sorrento, Piano di Sorrento, Pimonte, Santa Maria La Carità, Sant’Agnello, Sant’Antonio Abate, Sorrento, Vico Equense.

STS F5 – Isole Minori: Anacapri, Barano D’Ischia, Capri, Casamicciola Terme, Forio D’Ischia, Ischia, Lacco Ameno, Procida, Serrara Fontana.

SISTEMI TERRITORIALI DI SVILUPPO: LA MATRICE STRATEGICA

La matrice degli indirizzi strategici

La matrice di seguito riportata è una **proposta aperta alla discussione**, al contributo di approfondimento e precisazione, che verrà sviluppato nei confronti con le realtà locali nell'ambito delle **Conferenze territoriali**.

Essa, pertanto, va considerata come un quadro di riferimento, che si limita ad una registrazione della presenza di possibili effetti degli indirizzi strategici ed ad una prima valutazione della loro incidenza, fornendo indicazioni da correggere e qualificare in base ad ulteriori approfondimenti conoscitivi.

La sua utilità, è prevalentemente di carattere metodologico:

—costringe, come in tutte le costruzioni di strategia, ad essere selettivi ed a valutare peso ed importanza relativa delle diverse azioni;

—segnala da subito problemi di integrazione di politiche territoriali e settoriali.

La **lettura per righe** delle strategie presenti in ciascun STS postula l'approfondimento delle loro reciproche influenze.

La **lettura per colonne** del modo in cui un indirizzo strategico incrocia i diversi STS concentra la sua attenzione sul peso relativo (valore attribuito) che quell'indirizzo assume in un determinato STS in rapporto agli altri.

Valori attribuiti agli indirizzi strategici

In termini generali i valori attribuiti corrispondono al massimo a **5 categorie** (elevato, forte, medio, basso, nullo).

1 punto	ai STS per cui vi è scarsa rilevanza dell'indirizzo.
2 punti	ai STS per cui l'applicazione dell'indirizzo consiste in interventi mirati di miglioramento ambientale e paesaggistico
3 punti	ai STS per cui l'indirizzo riveste un rilevante valore strategico da rafforzare.
4 punti	ai STS per cui l'indirizzo costituisce una scelta strategica prioritaria da consolidare.
?	Aree su cui non è stato effettuato alcun censimento.

SISTEMI TERRITORIALI DI SVILUPPO		INDIRIZZI STRATEGICI																	
		Interconnessione - Accessibilità attuale	Interconnessione - Programmi	Difesa della biodiversità	Valorizzazione Territori marginali	Riqualificazione costa	Valorizzazione Patrimoni o culturale e paesaggio	Recupero aree dismesse	Rischio vulcanico	Rischio sismico	Rischio idrogeologico	Rischio incidenti industriali	Rischio rifiuti	Rischio attività estrattive	Riqualificazione e messa a norma delle città	Attività produttive per lo sviluppo industriale	Attività produttive per lo sviluppo agricolo - Sviluppo delle Filiere	Attività produttive per lo sviluppo agricolo - Diversificazione territoriale	Attività produttive per lo sviluppo turistico
		A1	A2	B.1	B.2	B.3	B.4	B.5	C.1	C.2	C.3	C.4	C.5	C.6	D.2	E.1	E.2a	E.2b	E.3
Dominante rurale-manifatturiera																			
1	C.7 Comuni vesuviani	2	3	3	1	-	2	3	4	3	3	2	2	4	-	3	3	2	2
2	C.8 Area Giuglianesa	2	-	3	1	4	1	4	-	3	-	2	2	4	3	3	3	2	1

		A1	A2	B.1	B.2	B.3	B.4	B.5	C.1	C.2	C.3	C.4	C.5	C.6	D.2	E.1	E.2a	E.2b	E.3
	Dominante urbana																		
3	D.3 Sistema urbano di Napoli	3	3	2	-	3	2	4	2	3	2	4	4	4	4	2	1	1	3

		A1	A2	B.1	B.2	B.3	B.4	B.5	C.1	C.2	C.3	C.4	C.5	C.6	D.2	E.1	E.2a	E.2b	E.3
	Dominante urbano-industriale																		
4	E.1 Napoli nord-est	3	3	1	-	-	1	4	3	3	-	2	1	4	3	1	1	1	1
5	E.2 Napoli nord	3	3	2	-	-	1	4	-	3	-	-	1	4	3	2	1	1	1
6	E.3 Nolano	3	3	2	1	-	2	3	3	3	1	-	1	1	3	2	3	1	1

		A1	A2	B.1	B.2	B.3	B.4	B.5	C.1	C.2	C.3	C.4	C.5	C.6	D.2	E.1	E.2a	E.2b	E.3
	Costieri a dominante paesistico-culturale-ambientale																		
7	F.2 Area Flegrea	3	2	3	1	4	3	-	4	3	3	1	1	3	3	1	2	1	4
8	F.3 Miglio d'oro – Area torrese stabiese	3	3	1	1	4	3	4	4	3	2	2	1	3	3	-	1	1	4
9	F.4 Penisola sorrentina	2	2	4	1	2	1	-	2	2	3	-	-	3	-	2	3	4	4
10	F.5 Isole minori	1	1	4	1	4	1		3	3	4	-	-	1	-	-	2	1	4

IL QUARTO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

I Campi Territoriali Complessi

Questo quadro definisce, in conformità a quanto indicato al punto 3, lett. f), della L.R.16/04 *gli indirizzi e i criteri strategici per la pianificazione di aree interessate da intensa trasformazione o da elevato livello di rischio.*

I **Campi Territoriali Complessi** sono **ambiti prioritari d'intervento**, interessati dalla convergenza ed intersezione di processi di infrastrutturazione funzionale ed ambientale così intensivi da rendere necessario il governo delle loro ricadute sul territorio regionale, anche in termini di raccordo tra i vari livelli di pianificazione territoriale.

I CTC rappresentano, in questo senso, **"punti caldi"** del territorio regionale, aree oggetto di trasformazioni intense e in alcuni casi in fase di realizzazione, dove sono già previsti, con provvedimenti istituzionali:

- a. interventi e strategie di riequilibrio e di risanamento ambientale, di bonifica di aree ad alto rischio e valore paesistico;
- b. opere ed interventi nel settore delle infrastrutture (in particolare nel campo dei trasporti e della mobilità);
- c. politiche per la protezione del territorio ed il ripristino di condizioni sociali ed urbane di sicurezza, in relazione ai rischi naturali.

I CTC, pertanto, sono definiti a partire dall'osservazione di elementi di conflitto e di criticità derivanti dalle intersezioni delle seguenti tre reti:

- rete delle infrastrutture;
- rete dei rischi;
- rete dei valori ecologici e paesaggistici.

I diversi CTC sono caratterizzati da relazioni più o meno critiche con gli altri quadri di riferimento, in un sistema di relazioni che consente di definire **tre macro-situazioni**:

1. INTRECCIO CONTRADDITTORIO TRA LE RETI

- A) AREA URBANA CASERTANA
- B) DIRETTRICE NORD NAPOLI CASERTA

Il CTC è in questo caso caratterizzato dalla sovrapposizione degli effetti che le diverse forme di rete procurano sul territorio.

2. AMBITI DI CONCENTRAZIONE DELLE SORGENTI DI RISCHIO AMBIENTALE

- A) AREA VESUVIANA
- B) LITORALE DOMITIO
- C) CAMPI FLEGREI

Questa tipologia è caratterizzata da una alta concentrazione di sorgenti di rischio ambientale, sia naturale (vulcanico, sismico, idro-geologico) che antropico (abusivismo, smaltimento di rifiuti, aree industriali, ecc.).

3. IMPATTI DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E LORO COMPATIBILITÀ TERRITORIALE

- A) GRAZZANISE
- B) AREA INTERPROVINCIALE CASERTA/BENEVENTO/AVELLINO
- C) AREA AVELLINESE
- D) COSTA SORRENTINA
- E) COSTA SALERNITANA

Questa tipologia è caratterizzata dall'incidenza che l'infrastruttura caratterizzante il CTC ha sul territorio che attraversa, in termini di impatti sulle diverse dimensioni eco-ambientale, paesaggistico, sociale, della sicurezza, ecc.

Funzione dei CTC

Attraverso la definizione e la caratterizzazione dei CTC, ci si propone di:

- **evidenziare i processi** di trasformazione più rilevanti in atto o programmati;
- **valutarne gli effetti**, in termini di compatibilità con il territorio naturale ed urbanizzato, in rapporto con gli obiettivi condivisi e perseguiti nei sistemi di locali sviluppo, ma anche in rapporto con la forma del paesaggio e degli insediamenti;
- **suggerire alla pianificazione territoriale indirizzi di sviluppo ed orientamenti per la trasformazione**, stabilendo criteri, prestazioni e regole per rendere coerenti ed integrate le azioni di trasformazione, limitandone l'impatto ambientale.

Pianificazione nei CTC

La proposta di PTR ipotizza che in alcuni ambiti specifici – ed in particolare nei CTC – le attività di pianificazione siano interamente a carico della Regione, sia pure in una pratica di concertazione interistituzionale.

DESCRIZIONE Campi Territoriali Complessi in Provincia di Napoli

SCHEDA N.3	Campo Territoriale Complesso n.3 <i>Direttrice nord Napoli Caserta</i>			
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n.3 <i>Direttrice nord Napoli Caserta</i> è costituito dalla fascia di territorio compresa tra le due città. Longitudinalmente, è caratterizzato dalla presenza del tratto iniziale dell'Autostrada A1, sulla quale si immettono importanti assi trasversali quali (da Nord verso Sud): la A30 CE-SA, l'Asse di Supporto, l'Asse Mediano, la A16 NA-Canosa, la Circumvallazione di Napoli, la Tangenziale di Napoli. Nonostante la presenza di tali assi, l'autostrada A1 ha costituito una cesura del territorio [...]			
Tema territoriale	L'area urbana delimitata dal campo n.3 rappresenta il <i>core</i> dell'area metropolitana di Napoli ed è caratterizzata da una molteplicità di interventi infrastrutturali che ne rappresentano una dorsale costituita da elementi lineari e da polarità attrattive di livello territoriale. Il tema centrale è dunque quello della interconnessione metropolitana e dell'influenza che questo sistema di trasporto avrà sui modelli di sviluppo insediativo e produttivo dell'intera conurbazione. La Strada Statale 87 NC costituisce un asse di scorrimento extraurbano, inteso a collegare Napoli e Caserta tra loro nonché con i comuni dell' <i>hinterland</i> attraversato. La stazione Av rappresenta un nodo di intermodalità a grande valenza attrattiva di livello territoriale, come fattore di localizzazione per funzioni e flussi al livello regionale. Il rafforzamento del sistema su ferro costituisce un miglioramento dell'interconnessione tra le linee di trasporto e produce un notevole aumento dell'accessibilità per il bacino di utenza della linea ai servizi ferroviari nazionali. L'interporto di Maddaloni costituisce un centro per il trasporto merci di rilevanza nazionale			
Azioni trasformative in atto/programma	Strada Statale 87 NC	Stazione di porta della AV/AC di Afragola	Variante della linea Caserta-Cancello-Napoli per l'interscambio con la AV/AC	Interporto di Maddaloni/Marcianise
Descrizione/localizzazione	L'intervento si sviluppa sostanzialmente in direzione Nord-Sud, tra il quartiere napoletano di Capodichino e l'Asse di Andata al Lavoro nel comune di Marcianise	La stazione di porta della linea ferroviaria ad alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli è prevista nel comune di Afragola, nei pressi dello svincolo tra Asse Mediano ed autostrada A1 nel quadrante Sud-Est definito da tale svincolo	Deviazione del tracciato della tratta ferroviaria RFI Cancello-Napoli finalizzato ad evitare l'attraversamento dell'abitato di Acerra (caratterizzato da numerosi passaggi a livello) ed a transitare all'interno della stazione di porta di Afragola dell'AV/AC	L'interporto "Sud Europa" è situato a cavallo dei comuni di Maddaloni e Marcianise. Vi si accede su strada tramite la SS 265 nei pressi del casello di Caserta Sud dell'autostrada A1 ed è dotato di un raccordo ferroviario passante che lo collega verso Nord alla linea di Cassino e verso Sud al nodo di Cancello
Tipologia funzionale (tipologia dell'infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d'arte, ecc.)	Strada extra-urbana a doppia corsia per verso di marcia e svincoli sfalsati	Stazione ferroviaria a carattere monumentale, corredata di attività commerciali e terziarie	Linea ferroviaria a doppio binario a scartamento ordinario	Nodo intermodale per il trasporto delle merci
Caratteristiche dell'intervento	Alcuni tratti del collegamento sono realizzati ed in esercizio; altri tratti sono realizzati ma non in esercizio; altri tratti, infine, sono ancora da realizzare	Nuova costruzione integrata con funzioni pubbliche e con spazi per il parcheggio e la sosta degli autoveicoli.	Il tracciato in variante aggira l'abitato di Acerra dalla parte orientale della città per poi puntare verso la stazione di porta	Realizzazione di ulteriori infrastrutture per la logistica e per l'interscambio modale Realizzazione di nuovi collegamenti con la rete stradale
Relazioni con gli altri QRT Quadri di Riferimento Territoriale	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale</i> rischio antropico: 49 siti potenzialmente contaminati. 6 aziende a RIR (di cui 3 ex art.8 e 3 ex art. 6) che hanno come possibile scenario incidentale, incendio esplosione e rilascio di nubi tossiche. rischio naturale: Il rischio vulcanico è costituito dalla caduta di ceneri da possibili eruzioni dei Campi Flegrei. Il rischio alluvioni è alto.	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 2 siti potenzialmente contaminati rischio naturale: Il rischio vulcanico è costituito dalla caduta di ceneri da possibili eruzioni dei Campi Flegrei. Il rischio alluvioni è alto.	—	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 6 aziende RIR2 nell'area comunale. 38 siti potenzialmente contaminati. rischio naturale: Il rischio alluvioni è alto e va tenuto in conto nella pianificazione e nella realizzazione delle infrastrutture da realizzare. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Elemento di grande impatto visivo e di frammentazione ambientale. Verificare la possibilità di un miglior

				inserimento paesistico attraverso la predisposizione di aree verdi al suo interno e ai margini
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI				
Stato di attuazione dell'intervento	Parzialmente realizzato	-	Progettazione in corso	Realizzazione in corso delle opere previste
Valutazioni d'impatto già esistenti	-	-	-	
Punti critici	La presenza di 6 aziende a RIR nelle vicinanze è da tenere in conto. La presenza di 49 siti contaminati va considerata nella pianificazione delle attività che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico l'area ricade nella II ^a categoria prevista dalla ordinanza del PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti della normativa antisismica.	Dal punto di vista del rischio sismico l'area ricade nella II ^a categoria prevista dalla ordinanza del PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti della normativa antisismica.	Impatto visivo nel paesaggio.	Impatto visivo nel paesaggio.
Potenzialità	Miglioramento delle condizioni di accessibilità della fascia di territorio compresa tra Napoli e Caserta Riduzione della congestione sulla A1	Polo intermodale di livello nazionale, attrattore di flussi e funzioni per l'intero territorio regionale.	Impulso alla diversione modale dal trasporto privato a quello collettivo con ricadute positive in termini di inquinamento; riqualifica della fascia urbana di territorio del comune di Acerra oggi attraversata dalla ferrovia	Attrattore di funzioni economiche e di attività produttive.

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

Le azioni previste nel Campo n.3 comportano effetti rilevanti sull'area metropolitana di Napoli nel suo complesso: in particolare possono essere sintetizzate come il miglioramento della interconnessione nella direttrice nord-sud tra l'area urbana casertana e l'area napoletana in una prospettiva policentrica a correzione delle polarizzazioni esistenti o emergenti; la costruzione di una grande polarità di scala territoriale, nodo ferroviario di rilevanza nazionale con elevatissima capacità attrattiva di funzioni e di flussi al livello regionale e locale, costituita dalla nuova stazione TAV; la realizzazione di una grande polarità produttiva dovuta al grande nodo intermodale dell'Interporto di Marcianise. Il primo punto da realizzarsi con una nuova linea ferroviaria che sarà utilizzata dal servizio della "Metropolitana Regionale", come servizio di trasporto integrato tra i vari vettori sulla linea, rappresenta una prospettiva di grande importanza per l'intero sistema metropolitano di Napoli, come potenzialità di un nuovo e rapido collegamento per il trasporto collettivo tra Napoli e Caserta; ciò comporta la virtuale riduzione delle distanze territoriali in termini di tempi percorrenza, ridefinendo le gerarchie territoriali e le potenzialità interconnette tra il capoluogo e la sua area urbana. Da un lato questo consente di prefigurare nuovi scenari insediativi incentrati sull'ipotesi di potenziali localizzazioni sulla direttrice ferroviaria e in diretto collegamento con i centri urbani, come prospettiva progettuale tesa a ridurre gli effetti diffusivi (collegati ad un alto consumo di suolo) dell'urbanizzazione a bassa densità che continua ad espandersi negli spazi interstiziali dei centri urbani e del suolo agricolo, e finalizzata alla riqualificazione del tessuto insediativo esistente in un'ottica policentrica. Tale potenzialità dovrà essere tenuta in conto anche dalle strategie di rilocalizzazione di unità insediative nell'area metropolitana per ospitare la popolazione che vorrà abbandonare la zona rossa di maggior rischio vulcanico nella città vesuviana, come previsto nelle strategie già in atto nella Regione Campania. Infine la costruzione di nuove stazioni potrà essere l'occasione di costruzione di nuove centralità nel tessuto urbano, di intermodalità e di insediamento di funzioni pubbliche urbane, per la riqualificazione del sistema dello spazio pubblico e collettivo nelle aree marginali e periferiche dell'area metropolitana. La progettazione delle nuove polarità infrastrutturali (Stazione AV e Interporto di Marcianise) dovrà essere basata sulla mitigazione degli impatti visivi e percettivi, e sulla loro integrazione nel paesaggio con filtri di verde, aree di verde

attrezzato, architettura bio-compatibile progettata con criteri di sostenibilità. Esiste – come per le altre aree del casertano – un intreccio con la presenza di siti potenzialmente contaminati dalla discarica abusiva di rifiuti tossici: pertanto l'insediamento di ogni nuova funzione dovrà essere preceduto dal controllo e dal monitoraggio del grado di contaminazione dei suoli e, dove necessario, da adeguate azioni di bonifica.

SCHEDA N. 7	Campo Territoriale Complesso n. 7 Costa Sorrentina	
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 7 Costa Sorrentina si sviluppa da C/Mare di Stabia a Sorrento, sul versante napoletano dei Monti Lattari. Il campo è servito da infrastrutture stradali e ferroviarie di livello provinciale quali la SS 145 Sorrentina e la linea ferroviaria della Circumvesuviana Napoli-Torre Annunziata-Sorrento, e dispone di una serie di approdi che costituiscono il sistema portuale dell'Ambito Sorrentino	
Tema territoriale	Gli interventi sulle infrastrutture viarie di duplicazione (parziale) dell'unico asse viario esistente per il collegamento del comprensorio con il resto della provincia e con la rete regionale e nazionale mirano alla riduzione dei problemi di congestione della circolazione sulla SS145 e di isolamento del comprensorio. Il sistema della portualità, con il potenziamento del sistema portuale di Vico Equense, come qualificato filtro di accesso geografico all'Ambito Sorrentino, rappresenta l'incentivo ad integrare il territorio locale e gli ambiti insediativi interni e con il sistema costiero, in coerenza con un modello di sviluppo territoriale orientato verso il settore del turismo. I temi portanti sono dunque il miglioramento dell'accessibilità, l'incremento delle infrastrutture legate all'intermodalità, e la salvaguardia del patrimonio ambientale e storico che caratterizza l'Ambito Sorrentino, in relazione alle sue fragilità costitutive legate alla natura geologica dei luoghi. E' presente un incrocio rilevante tra queste azioni ed i rischi ambientali dovuti alla vulnerabilità del territorio legata al suo assetto idrogeologico ed al rischio frane molto elevato lungo i costoni tufacei costieri, che definiscono i tipici valloni della piana sorrentina, e nella fascia al piede della falesia.	
Azioni trasformative in atto/programma	Strada costiera	Portualità
Descrizione/localizzazione	Completamento dei lavori di realizzazione della SS 145 variante tra i comuni di Castellammare di Stabia e Vico Equense	Adeguamento strutturale e riqualificazione del sistema portuale di Vico Equense, in particolare per Marina di Aequa, per rilanciare il ruolo stagionale legato alla nautica da diporto, la piccola pesca e l'attracco per i collegamenti marittimi stagionali.
Tipologia funzionale (tipologia dell'infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d'arte, ecc.)	Strada extra-urbana di scorrimento a singola corsia per verso di marcia e singola carreggiata con svincoli sfalsati; sviluppo della tratta mancante in galleria parietale in calce frantumata e fessurata	Riqualificazione funzionale del porto mediante l'adeguamento dell'intero sistema impiantistico, realizzazione di uno scalo di alaggio, prolungamento della banchinatura del molo sopraflutto, sistemazione dell'arenile, recupero dei pontili esistenti, ripascimento della spiaggia.
Caratteristiche dell'intervento	Il completamento della galleria della SS145 var consentirebbe di aprire al traffico anche un'ampia tratta già realizzata	Riqualificazione dell'approdo attraverso il consolidamento delle attuali infrastrutture per ottimizzare il sistema di offerta diportistica; potenziamento dell'integrazione turistica tra porto, costa e territorio, e miglioramento dell'accessibilità.
Relazioni con gli altri QRT Quadri di Riferimento Territoriale	<i>Relazione con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 6 siti potenzialmente contaminati. rischio naturale: il rischio frane è elevato, lungo i Lattari. Il rischio alluvioni è localizzato e di tipo torrentizio, lungo gli alvei. Il rischio vulcanico è legato alla caduta di ceneri, dal Vesuvio e dai Campi Flegrei <i>Relazione con la rete ecologica:</i> Possibile interferenza con i valori paesaggistici dell'area. Elementi di criticità ambientale costituiti dalla vulnerabilità del territorio sotto il profilo idrogeologico, e di erosione della costa alta.	<i>Relazione con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 6 siti potenzialmente contaminati. rischio naturale: il rischio frane è elevato, lungo i Lattari. Il rischio alluvioni è localizzato e di tipo torrentizio, lungo gli alvei. Il rischio vulcanico è legato alla caduta di ceneri, dal Vesuvio e dai Campi Flegrei. <i>Relazione con la rete ecologica:</i> Possibili ripercussioni sulla qualità paesistica della falesia fra Meta e Sorrento. Elementi di criticità ambientale costituiti dalla vulnerabilità del territorio sotto il profilo idrogeologico, e di erosione della costa alta. Esiste un giacimento archeologico di grande rilevanza le cui prospezioni sono propedeutiche alle realizzazioni dell'adeguamento del bacino portuale di Marina di Aequa.
Politiche / Strategie esistenti (PIT - patti territoriali - finanziamenti)		Progetto Integrato Portualità Turistica del POR, assunto con DGR n.1282 del 5 aprile 2002 "POR Campania 2000-2006 – Sistema Integrato Regionale dei trasporti"
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI		

Stato di attuazione dell'intervento	Studio di Fattibilità redatto dalla Provincia di Napoli per la Connessione tra la linea Circumvesuviana e la linea Circumsalernitana, e per il Sistema della mobilità della Penisola Sorrentina (cat.11 CPC 865/866 ex all.1 D.Lgs 157/1995) Realizzazione della strada costiera: lavori di scavo quasi completati; cantiere attualmente fermo	Studio di Fattibilità n.02 DGR. n.466 del 19.03.04, "Atto di programmazione interventi sulla portualità turistica da realizzarsi in "project financing".
Valutazioni d'impatto già esistenti	-	Valutazione di Sostenibilità ambientale interna allo Studio di Fattibilità, che verifica le compatibilità degli interventi con gli strumenti urbanistici, paesistici e territoriali e con il Piano Stralcio del Bacino del Sarno
Punti critici	La presenza di 6 siti contaminati va considerata nella pianificazione di attività commerciali e di servizio che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico, l'area ricade parte nella II ^a e parte nella III ^a categoria prevista dalla ordinanza della PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti previsti dalla normativa antisismica.	La presenza di 6 siti contaminati va considerata nella pianificazione di attività commerciali e di servizio che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico, l'area ricade parte nella II ^a e parte nella III ^a categoria prevista dalla ordinanza della PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti previsti dalla normativa antisismica.
Potenzialità	Aumento dell'accessibilità attiva e passiva della costa sorrentina, miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione, sostegno ai settori dell'economia locale legati al turismo ed alle produzioni alimentari di qualità (latticini, liquori, intarsi)	L'adeguamento ed il miglioramento delle strutture portuali esistenti rappresenta un fondamentale sostegno alla valorizzazione delle attività turistiche, come vocazione naturale di questo territorio, e consentono il rafforzamento delle vie del mare come mobilità alternativa rispetto a quella tradizionale su gomma, che risulta particolarmente gravosa su una rete stradale ormai molto congestionata.

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

L'area sorrentina è una delle aree regionali di maggior pregio paesaggistico e ambientale, e dunque uno dei più rilevanti attrattori turistici nell'economia regionale. Tuttavia è anche un ambito che presenta nuclei urbani ad alta densità e zone dove la densità risulta più diradata e dispersa, con una fitta rete di collegamenti tra i centri ed i comuni del territorio, ed una rete stradale ormai assolutamente insufficiente a far fronte alla continua commistione tra traffico locale ed attraversamenti turistici. Pertanto gli interventi che caratterizzano questo campo territoriale complesso, appaiono importanti al fine di migliorare l'accessibilità e la percorrenza dell'intero territorio della Penisola Sorrentina anche se resta urgente verificare operativamente la possibilità di implementare l'attuazione del sistema integrato di mobilità territoriale previsto nel Piano Urbanistico-Territoriale dei cui alla L.R. 35/87. Il rafforzamento ed il miglioramento del sistema della portualità appare inoltre come un supporto indispensabile allo sfruttamento delle "vie del mare" ed all'incremento di un turismo crocieristico: lo studio e la progettazione dell'adeguamento e del miglioramento delle strutture per la portualità, accompagnati da complessiva Valutazione Ambientale Strategica, dovrà avere come prioritaria finalità la riqualificazione del tessuto urbano e l'interconnessione tra porti e nuclei urbani attraverso parcheggi, percorsi pedonali, o percorsi meccanizzati in grado di riqualificare il tessuto dello spazio pubblico, e di cui sia minimo l'impatto sull'ambiente ed il paesaggio. L'intreccio con i rischi antropici è rappresentato dalla presenza di alcuni siti contaminati, e dal rischio frane che caratterizza il territorio dal punto di vista geologico-geotecnico.

SCHEDA N. 9	Campo Territoriale Complesso n. 9 Area Vesuviana
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 9 <i>Area Vesuviana</i> è costituito dal Vesuvio e dal territorio circostante. Le infrastrutture di trasporto presenti sono costituite dalla A3 Napoli-Pompei-Salerno e dalla SS268 per quanto riguarda la rete stradale principale, mentre in ambito ferroviario le linee presenti sono la Napoli-Torre Annunziata (-Sorrento), la Napoli-Somma Vesuviana-Poggiomarino e la Torre Annunziata-Poggiomarino della società Circumvesuviana, la Napoli-Torre Annunziata (-Salerno) e la Torre Annunziata-Cancello di RFI.
Tema territoriale	Gli interventi infrastrutturali previsti nell'area vesuviana si incrociano con gli effetti del Rischio Vesuvio che impone alle politiche territoriali regionali la predisposizione di una manovra ad hoc di mitigazione del rischio e di messa in sicurezza dell'intero ambito insediativo Vesuviano, attraverso una decompressione demografica secondo le linee contenute nelle delibere di Giunta Regionale di luglio 2003 e la L.R. n.21 del dicembre 2003. L'ampliamento dell'asse autostradale A3 rappresenta l'aumento della capacità di trasporto dell'arteria e del livello di servizio offerto, nonché il miglioramento delle sue condizioni di sicurezza. L'adeguamento della Circumvesuviana consente l'aumento della capacità di trasporto della linea ferroviaria e del livello di servizio offerto all'utenza. Il miglioramento dell'accessibilità a quest'area si collega all'adeguamento del sistema portuale, basato sull'ampliamento del Porto di Castellammare di Stabia, da rilanciare come grande polo attrattore turistico, cerniera tra l'area napoletana e la penisola sorrentina-amalfitana. La riqualificazione del porto consente la costruzione di scenari di riqualificazione urbana integrando la funzione portuale con la riorganizzazione del sistema pubblico della città di Castellammare.

Azioni trasformatrici in atto/programma	Potenziamento dell'autostrada A3	Circumvesuviana	Portualità
Descrizione/localizzazione	Tratta dell'autostrada A3 Napoli-Nompei-Salerno compresa tra Napoli e Castellammare di Stabia	La tratta oggetto d'interventi è quella tra Torre Annunziata e Pompei, sulle pendici meridionali del vulcano	Nuova Stazione Marittima e riqualificazione del <i>Waterfront</i> del Porto di Castellammare di Stabia
Tipologia funzionale (tipologia dell'infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d'arte, ecc.)	Autostrada a tre corsie per verso di marcia	Linea ferroviaria elettrificata a doppio binario a scartamento ridotto	Sistemazione ed adeguamento del porto esistente, che dispone di banchine per ml. 1.000, con un'offerta diportistica di 650 posti barca, per l'utilizzo a fini crocieristici
Caratteristiche dell'intervento	Adeguamento dell'infrastruttura esistente	Il potenziamento della linea prevede il raddoppio della tratta Torre Annunziata - Pompei Santuario con l'interramento di questa stazione	Allargamento del molo esistente per l'attracco di navi da crociera e, in fase transitoria, di quelle commerciali, con le funzioni annesse per ospitare il terminal crocieristico. L'intervento è volto all'integrazione tra l'area portuale ed il tessuto urbano, mediante alcuni interventi di riqualificazione urbana in aree centrali contermini al porto (Area dell'Acqua della Madonna, Piazza dell'Orologio, Piazza Fontana grande, ecc.)
Relazioni con gli altri QRT Quadri di Riferimento Territoriale	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 13 aziende a RIR (di cui 8 ex art. 8) che hanno come possibile scenario incidentale, incendio esplosione e rilascio di nubi tossiche. 136 siti potenzialmente contaminati, di cui 115 sono quelli di "Napoli orientale". rischio naturale: Il rischio vulcanico è molto elevato, infatti l'area in esame ricade nella "zona rossa" del piano di emergenza dell'area vesuviana. Il rischio alluvioni è alto ed localizzato lungo gli alvei dei torrenti. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Scarsi effetti sulla rete ecologica già oggi fortemente frammentata	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico sono: 13 aziende a RIR (di cui 8 ex art. 8) che hanno come possibile scenario incidentale, incendio esplosione e rilascio di nubi tossiche. 136 siti potenzialmente contaminati, di cui 115 sono quelli di "Napoli orientale". rischio naturale: Il rischio vulcanico è molto elevato, infatti l'area in esame ricade nella "zona rossa" del piano di emergenza dell'area vesuviana. Il rischio alluvioni è alto ed localizzato lungo gli alvei dei torrenti. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Scarsi effetti sulla rete ecologica già oggi fortemente frammentata	Non sembrano essere presenti allo stato attuale condizioni ostative alla realizzabilità degli interventi.
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI			
Stato di attuazione dell'intervento	Lavori in corso tra Torre Annunziata e C/Mare di Stabia	Lavori di raddoppio parzialmente eseguiti; progetto di interrimento da completare	Studi di Fattibilità n.03 – 04 DGR. n.466 del 19.03.04, "Atto di programmazione interventi sulla portualità turistica da realizzarsi in "project financing".
Valutazioni d'impatto già esistenti	-	-	Valutazione di Sostenibilità ambientale interna allo Studio di Fattibilità

Punti critici	La presenza di 13 aziende a RIR nelle vicinanze, è comunque da tenere in conto è merita maggiori informazioni. La presenza di 136 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione di una nuova infrastruttura e delle attività commerciali che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico l'area ricade nella II^a categoria prevista dalla ordinanza della PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti previsti dalla normativa antisismica.	La presenza di 13 aziende a RIR nelle vicinanze, è comunque da tenere in conto è merita maggiori informazioni. La presenza di 136 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione di una nuova infrastruttura e delle attività commerciali che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico l'area ricade nella II^a categoria prevista dalla ordinanza della PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti previsti dalla normativa antisismica.	Congestione del tessuto urbano anche in zone costiere; profondità e morfologie dei fondali.
Potenzialità	Aumento della capacità di trasporto dell'autostrada a favore di una riduzione del tempo di evacuazione	Favorire una diversione modale della mobilità dell'area a favore del trasporto collettivo Supporto ai settori dell'economia locale legati al turismo archeologico e religioso	La realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture portuali risulta un elemento di grande valorizzazione dell'area sia per il supporto di una potenziale mobilità sulle "vie d'acqua" sia per incrementare un turismo croceristico che si potrebbe avvalere delle grandi risorse storico-artistiche e naturalistiche della zona, sia della prossimità con Napoli e le isole del Golfo.

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

Il "rischio Vesuvio" rappresenta la priorità d'intervento definita dalla Regione Campania con una politica territoriale che ha condotto ad impostare una manovra di riconfigurazione dell'intero territorio dei 18 comuni della zona rossa (a più alto rischio), e che prevede l'implementazione di indirizzi strategici finalizzati a migliorare le vie di fuga, diminuire la pressione demografica e la densità edilizia presente in questa zona, ed a riqualificare la complessiva struttura insediativa ed il sistema paesaggistico e ambientale. Tale manovra è contenuta nel dispositivo delle delibere del luglio 2003, nonché nella L.R. n.21 del dicembre 2003, e verrà articolata nelle sue azioni concrete sul territorio, nella organizzazione delle sue funzioni e della sua rete infrastrutturale, dal *piano strategico operativo* che la L.R. n.21 ha delegato alla Provincia di Napoli, e che è in fase di redazione. Dunque il Campo Territoriale Complesso n.9 risulta ad oggi l'ambito in cui è più avanzata la connessione tra gli orientamenti della pianificazione territoriale e le finalità delle politiche di sviluppo e di salvaguardia, la cui concreta implementazione è demandata ad uno strumento che verrà redatto attraverso un'intesa interistituzionale tra Regione, Provincia e Comuni. Dunque la questione del rischio naturale, del rischio vulcanico, in quest'area rappresenta un'assoluta priorità che deve rendere coerenti tutti gli interventi programmati e deve indurre a definire uno scenario di progressiva diminuzione del numero degli abitanti residenti perché sia realmente possibile un controllo delle vie di fuga e dell'evacuazione in caso di preallarme. Gli interventi infrastrutturali previsti vanno nella direzione di migliorare l'accessibilità e l'attraversabilità della città vesuviana. In tale insediamento la rete della mobilità oggi risulta satura e dunque inefficace a sostenere il carico di flussi molto onerosi, dovuti alla rilevante densità demografica in un tessuto urbano che presenta un deficit di attrezzature, servizi, spazi pubblici e collettivi. Inoltre, in questo contesto la permanenza di testimonianze del patrimonio storico-artistico e architettonico, e di valori di alto pregio paesistico e ambientale è minacciata dal degrado e dalla congestione che ne compromettono l'integrità e ne rendono quasi impossibile la visibilità e dunque l'uso in una prospettiva di incremento del settore turistico.

Il potenziamento della linea su ferro della Circumvesuviana avrà inoltre un ruolo decisivo nel collegare il capoluogo con l'area vesuviana costiera ed in particolare con le aree archeologiche, al fine di diminuire la pressione dei flussi automobilistici e degli attraversamenti veicolari dal capoluogo verso queste aree. La realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture portuali risulta inoltre un elemento di potenziale valorizzazione dell'area come supporto per intensificare il sistema dei collegamenti sulle "vie d'acqua", ma anche per favorire l'incentivazione di un turismo croceristico, attratto non solo dalle grandi risorse storico-artistiche, archeologiche e naturalistiche della zona, ma anche della prossimità con Napoli e con le isole del Golfo. Infine, anche nella densità dell'urbanizzazione della fascia costiera, la creazione e l'adeguamento delle strutture portuali dovrà essere considerata come occasione progettuale per la creazione di spazi di relazione, di nuove centralità di un sistema pubblico urbano, come volano di nuovi collegamenti con le aree interne, in una logica di complessiva riqualificazione urbanistica della città vesuviana costiera.

SCHEMA N. 10	Campo Territoriale Complesso n. 10 Campi Flegrei		
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 10 <i>Campi Flegrei</i> è delimitato ad Ovest ed a Sud dalla costa tirrenica, a Nord dalla ferrovia Circumflegrea e ad Est dalla collina di Posillipo		
Tema territoriale	La presenza di nuove infrastrutture costituisce un volano per la riqualificazione urbana di aree dense in collegamento con il tessuto insediativo dell'area occidentale di Napoli e di zone di grande pregio paesistico dei comuni Flegrei; inoltre favorisce l'accessibilità della zona flegrea ricca di valori storici e di testimonianze archeologiche, favorendone prospettive di sviluppo nel settore turistico. Il Raddoppio della Cicumflegrea e il raddoppio della Cumana rappresentano un adeguamento infrastrutturale dovuto all'esigenza di potenziamento dei servizi offerti. L'area sarà interessata da un sistema di porti turistici: il porto di Bagnoli è una nuova infrastruttura in un'area urbana centrale, in connessione con funzioni attrattive di livello territoriale. Sono in previsione, inoltre, i porti turistici di Pozzuoli, Baia, Marina grande di Bacoli, Miseno e Acquamorta di Monte di Procida. Il potenziamento complessivo dell'attrattività di questo sistema paesistico e urbano dev'essere coordinato con il problema emergente dovuto alla pericolosità ed al conseguente rischio vulcanico, sismico e bradisismico delle zone che circondano il golfo di Pozzuoli		
Azioni trasformative in atto/programma	Raddoppio Cicumflegrea	Portualità a Bagnoli	Raddoppio Cumana
Descrizione / localizzazione	La tratta ferroviaria oggetto di interventi potenziamento che rientra nel CTC n.10 è quella compresa tra il quartiere napoletano di Pianura e Quarto, nella parte settentrionale del Campo	Il Piano Particolareggiato in attuazione della Variante al prg di Napoli per l'area occidentale, attualmente vigente, prevede la realizzazione di un nuovo porto turistico in connessione con il tessuto di funzioni integrate e con il grande parco urbano che saranno realizzati sul sedime dell'area industriale dimessa.	La tratta ferroviaria oggetto di interventi potenziamento che rientra nel CTC n.10 è quella compresa tra Napoli e Pozzuoli, nella parte meridionale del campo
Tipologia funzionale (tipologia dell'infrastruttura, dimensione, caratteri)	Linea ferroviaria elettrificata a doppio binario a scartamento ordinario	-	Linea ferroviaria elettrificata a doppio binario a scartamento ordinario
Caratteristiche dell'intervento	Raddoppio della linea esistente e realizzazione di una stazione di interscambio con la linea RFI	-	Raddoppio della linea esistente con rilocalizzazione di alcune stazioni
Relazioni con gli altri QRT Quadri di Riferimento Territoriale	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 10 aziende a RIR (di cui 7 ex art. 8) che hanno come possibile scenario incidentale, incendio esplosione e rilascio di nubi tossiche. 136 siti potenzialmente contaminati, di cui 115 sono quelli di "Napoli orientale". rischio naturale: la pericolosità sismica è elevata ed è dovuta a terremoti locali, poco profondi, concentrati principalmente nelle zone che circondano il golfo di Pozzuoli, dove sono cospicue le attività bradisismiche. Il rischio vulcanico è alto, la zona ricade nella "zona rossa" del piano di emergenza dei campi flegrei. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Fattore di ulteriore frammentazione ecologica. Difficile recupero della situazione per la congestione del contesto.	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 10 aziende a RIR (di cui 7 ex art. 8) che hanno come possibile scenario incidentale, incendio esplosione e rilascio di nubi tossiche. 136 siti potenzialmente contaminati, di cui 115 sono quelli di "Napoli orientale". rischio naturale: la pericolosità sismica è elevata ed è dovuta a terremoti locali, poco profondi, concentrati principalmente nelle zone che circondano il golfo di Pozzuoli, dove sono cospicue le attività bradisismiche. Il rischio vulcanico è alto, la zona ricade nella "zona rossa" del piano di emergenza dei campi flegrei. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Il porto-canale a Bagnoli avrebbe un forte impatto sul sistema paesistico.	Relazioni con la rete del rischio ambientale, rischio antropico: 10 aziende a RIR (di cui 7 ex art. 8) che hanno come possibile scenario incidentale, incendio esplosione e rilascio di nubi tossiche. 136 siti potenzialmente contaminati, di cui 115 sono quelli di "Napoli orientale". rischio naturale: la pericolosità sismica è elevata ed è dovuta a terremoti locali, poco profondi, concentrati principalmente nelle zone che circondano il golfo di Pozzuoli, dove sono cospicue le attività bradisismiche. Il rischio vulcanico è alto, la zona ricade nella "zona rossa" del piano di emergenza dei campi flegrei. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Fattore di ulteriore frammentazione ecologica. Difficile recupero della situazione per la congestione del contesto

Politiche / Strategie esistenti (PIT - patti territoriali - finanziamenti)	PI Grande Attrattore Culturale Campi Flegrei Idea forza: - creazione di un Itinerario turistico fisicamente percorribile tra archeologia, natura e laghi - Sviluppo della filiera produttiva del settore turistico culturale In attuazione	PI Parco Naturale dei Campi Flegrei PI Termalismo (interessato da) PI Portualità turistica (interessato da) I Progetti Integrati sono in fase di formazione	Patto territoriale dei Campi Flegrei Idea Guida : Valorizzazione della Risorsa storico-archeologica, della Risorsa mare, della Risorsa verde e della Risorsa scientifica Sospeso
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI			
Stato di attuazione dell'intervento	Realizzazione del raddoppio in corso	Piano Particolareggiato redatto dal Comune di Napoli in fase di approvazione	Realizzazione del raddoppio in corso
Valutazioni d'impatto già esistenti	-	Nel Piano Particolareggiato.	-
Punti critici	La presenza di 10 aziende a RIR nelle vicinanze, è comunque da tenere in conto è merita maggiori informazioni. La presenza di 136 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione di una nuova infrastruttura, delle attività commerciali che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico l'area ricade nella II ^a categoria prevista dalla ordinanza della PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti previsti dalla normativa antisismica.	La presenza di 10 aziende a RIR nelle vicinanze, è comunque da tenere in conto è merita maggiori informazioni. La presenza di 136 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione di una nuova infrastruttura, delle attività commerciali che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico l'area ricade nella II ^a categoria prevista dalla ordinanza della PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti previsti dalla normativa antisismica.	La presenza di 10 aziende a RIR nelle vicinanze, è comunque da tenere in conto è merita maggiori informazioni. La presenza di 136 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione di una nuova infrastruttura, delle attività commerciali che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico l'area ricade nella II ^a categoria prevista dalla ordinanza della PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti previsti dalla normativa antisismica.
Potenzialità	Migliorare il livello di servizio dell'offerta attuale e favorire una diversione modale della mobilità dell'area a favore del trasporto collettivo	La creazione del porto di Bagnoli rafforza il ruolo di centralità e la finalità di un intervento di trasformazione urbanistica mirato a creare un nuovo paesaggio urbano fondato su un rapporto di integrazione tra città, paesaggio e ambiente, e sull'insediamento di funzioni attrattive, pubbliche e per il tempo libero.	Migliorare il livello di servizio dell'offerta attuale e favorire una diversione modale della mobilità dell'area a favore del trasporto collettivo

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

Le trasformazioni previste nel campo territoriale n.10 dispiegano effetti rilevanti nell'ambito urbano di Napoli Ovest con interventi che riguardano sostanzialmente la riqualificazione urbanistica e ambientale dell'ambito industriale dismesso di Bagnoli, con il potenziamento delle linee ferroviarie che collegano l'area occidentale di Napoli con il suo contesto metropolitano.

Nel territorio dei quattro comuni flegrei sono invece in corso importanti operazioni di recupero e di valorizzazione dei centri storici di primario valore (Rione Terra e borgo vicereale di Pozzuoli, Baia, ecc,) e del sistema delle aree archeologiche (Cuma, Baia, Miseno, ecc), in stretto raccordo con le politiche di risanamento e valorizzazione dei laghi e del territorio naturale e agricolo.

L'incremento ed il miglioramento delle linee su ferro, pertanto, dovrà essere realizzato limitando la frammentazione ecologica che la costruzione di nuove infrastrutture può determinare in aree urbane già congestionate o di grande valore agricolo, naturalistico, paesistico ed archeologico.

Il quadro delle azioni infrastrutturali ed urbanistiche si incrocia con una rete di rischi ambientali complessa e rilevante: innanzitutto il rischio naturale derivante dalla configurazione geofisica del sistema vulcanico dei Campi Flegrei, in cui sono cospicue le attività bradisismiche; il rischio vulcanico è alto, e l'intera area flegrea ricade nella "zona rossa" del piano di emergenza dei Campi Flegrei. La pericolosità sismica altrettanto elevata ed è dovuta a terremoti locali, poco profondi, concentrati principalmente nelle zone che circondano il golfo di Pozzuoli

Inoltre il rischio antropico dovuto alla presenza di aziende a Rir ed alla consistenza di siti contaminati, richiede per tutta l'area – ed in particolare per l'area di Bagnoli, dove quest'azione è già in atto finanziata con fondi statali – un'azione di attento monitoraggio, valutazione del grado di contaminazione dei suoli e bonifica con modalità strettamente collegate agli

orientamenti della pianificazione in atto.

La creazione di una nuova area urbana di funzioni integrate, portualità e parco nell'area di Bagnoli non risulta in contraddizione con il rischio vulcanico.

In questo territorio è tuttavia necessario limitare future espansioni insediative residenziali (con particolare riferimento a quelle che prevedono nuove costruzioni e ancor di più agli insediamenti abusivi), impedendo aumenti di densità demografica, con esclusione delle attività residenziali ricettive che invece vanno rafforzate. E' necessario migliorare l'accessibilità e l'interconnessione della rete di infrastrutture come azioni di base: per la messa in sicurezza del territorio; per incentivare la delocalizzazione di funzioni residenziali stabili e per la migliore fruizione turistica .

Questi interventi vanno coniugati con un rafforzamento della strategia già parzialmente avviata di riqualificazione del tessuto insediativo, basata sulla valorizzazione dell'immenso patrimonio storico-artistico - archeologico, e paesistico ambientale, che rendono questa una delle aree potenzialmente più attrattive della provincia di Napoli e dell'intera regione Campania.

La strategia di sviluppo locale, basata sull'efficienza di una rete di infrastrutture a sostegno dell'attrattività dell'area del settore turistico, può essere rafforzata dalla costruzione di un sistema locale della portualità che contribuisca all' aumento dell'offerta turistica, in considerazione della posizione baricentrica dell'area nel Golfo di Napoli.

IL QUINTO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO: Indirizzi per le intese intercomunali e buone pratiche di pianificazione

Il quadro risponde a quanto previsto dall'art.13, punto 3, lett. d), della L.R. 16/04, con cui si prevede che il Ptr definisca *i criteri per l'individuazione, in sede di pianificazione provinciale, degli ambiti territoriali entro i quali i comuni di minori dimensioni possono espletare l'attività di pianificazione urbanistica in forma associata.*

E' inoltre utile, in questa fase, evidenziare che la LR n.16/04:

- *all'art.4, comma 3, promuove il coordinamento e la cooperazione degli enti locali e i soggetti titolari delle funzioni relative al governo del territorio;*
- *all'art.7, comma 2, stabilisce che i comuni possono procedere alla pianificazione in forma associata, anche per ambiti racchiusi nei patti territoriali e nei contratti d'area;*

In questa ottica il PTR tenta di definire meccanismi ed intese intorno a grandi tematiche quali quella dello sviluppo sostenibile e delle grandi direttrici di interconnessione, da attuare mediante un processo di trasformazione dell'azione amministrativa e pubblica, attraverso il decentramento, il principio di sussidiarietà, le intese e gli accordi ai vari livelli.

La proposta:

- **si ravvisa l'opportunità di concorrere all'accelerazione dei processi di "Unione dei Comuni"** specie per i Comuni minori;
- **si promuove lo sviluppo di attività di pianificazione urbanistica in forma associata**, soprattutto in specifici settori territoriali (15 comuni della "zona rossa", della zona blu e gialla coinvolti nel piano di protezione civile del Vesuvio; Monte di Procida, Bacoli e Pozzuoli interessati dal Piano di emergenza Campi Flegrei, il Comune di Napoli sulla questione della delocalizzazione dei depositi petroliferi; per quanto riguarda la Provincia di Salerno) caratterizzati dalla presenza di Comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti, caratterizzati da contiguità e reciproca accessibilità, appartenenti allo stesso STS, che possono essere incentivati alla collaborazione;
- **si auspica, in definitiva, un processo di innovazione istituzionale in direzione dell'aggregazione, almeno funzionale, di Comuni** per le articolazioni degli strumenti e delle politiche di governo del territorio, anche in rapporto alle novità derivanti dalle concrete vicende dei partenariati locali.

La perequazione urbanistica

Il PTR propone uno schema di classificazione dei suoli, strumento fondamentale della pianificazione urbanistica perequativa in quanto serve ad ancorare i diritti edificatori spettanti ai proprietari dei terreni a connotati strutturali del territorio.

Schema 1: La classificazione dei suoli

Gli ambiti	Il territorio comunale può essere disaggregato in due grandi componenti: L'ambito URBANO (comprendente l'agglomerato urbano nelle sue differenziate componenti ed usi); L'ambito EXTRAURBANO (comprendente le parti di territorio ad uso agricolo-forestale-pascolivo) Ciascuno dei detti ambiti è riferimento di classificazione del suolo, dedotta da zone territoriali omogenee, e di correlata disciplina di uso e tutela, enunciata sulla base di zone normative elementari, e di disciplina di attuazione conseguente a distretti di intervento.
I sistemi	Configurano dal punto di vista strutturale l'articolazione urbanistica del territorio e comprendono sia gli elementi esistenti, e gli elementi di nuova configurazione e possono articolarsi in: IL SISTEMA INSEDIATIVO (è conformato dalle componenti edilizie che caratterizzano il tessuto urbanistico insediativo della città, moderna e contemporanea). IL SISTEMA DEGLI SPAZI PUBBLICI DESTINATI ALLE ATTIVITÀ ED ATTREZZATURE COLLETTIVE (è costituito dagli spazi pubblici destinati alle attività ed attrezzature collettive viene dedotto dalle

	esistenti destinazioni di uso, nonché dalle integrazioni perseguite attraverso nuove destinazioni. Gli elementi dello spazio pubblico fanno riferimento al D.M. 2/04/ 1968, n. 1444, art.li 3, 4, 5.). IL SISTEMA DEGLI SPAZI DESTINATI AL VERDE PUBBLICO NEI SUOLI AD USO URBANO (ingloba le zone t.o. del tipo F destinate a verde pubblico. Anche per queste componenti, qualora non già partecipi del demanio pubblico, valgono le condizioni di diritto di cui agli spazi pubblici destinati ad attrezzature collettive. Gli elementi dello spazio pubblico fanno riferimento al D.M. 2/04/ 1968, n. 1444, art.li 3, 4, 5.) IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ. Il sistema ingloba gli spazi destinati alla viabilità, di impianto o di servizio; gli spazi destinati alla configurazione di percorsi ciclabili o pedonali; gli spazi destinati a infrastrutture di trasporto pubblico di massa in sede propria. IL SISTEMA AMBIENTALE DEI SUOLI AD USO NON URBANO (ingloba i suoli non urbani caratterizzati da usi agricoli-forestali-pascolivi, (z.t.o. del tipo E).
Le zone territoriali omogenee	L'articolazione zonale fa riferimento all'art. 2 del D.M. 2/04/1968, n. 1444. L'art. 2 del D.M. specifica le modalità di classificazione in "zone territoriali omogenee" del territorio comunale, da assumere nella formazione degli strumenti urbanistici generali. Dette zone vengono nel citato D.M. definite come segue: Z.t.o. A; Z.t.o. B; Z.t.o. C; Z.t.o. D; Z.t.o. E; Z.t.o. F.

N.B. Le z.t.o. possono ulteriormente suddividersi in zone elementari sulla base di specificazioni locali

La classificazione quindi è lo strumento con il quale si è in grado di assicurare una parità di trattamento alle proprietà immobiliari coinvolte dal piano attraverso l'attribuzione, conseguente ad essa, delle capacità di utilizzazione edificatoria attraverso gli indici. Il modello di perequazione proposto è quello legato alla definizione del comparto urbanistico e del trasferimento dei diritti immobiliari.

Le Agende 21 locali

La proposta di PTR richiama la necessità di un'implementazione delle Agende 21 locali in quanto processi capaci di portare risultati cooperativi concreti per l'azione, ma al tempo stesso, capacità di cooperare per lo sviluppo sostenibile, da investire quali forme di governo innovativo per il territorio. Le Agende 21 locali possono favorire la convergenza di diversi interessi e strategie per la costruzione interattiva di un pubblico interesse in prospettiva di sviluppo sostenibile.

Le Agenzie locali di sviluppo territoriale e l'Agenzia di Marketing Territoriale

Tali istituti, diversi e complementari alle diverse scale ma operanti in stretto collegamento funzionale, sono proposti quali elementi di supporto per gli attori locali al fine di individuare ed implementare gli obiettivi strategici per lo sviluppo dell'economia locale e delle potenzialità territoriali, al fine di inserire strategicamente il sistema locale campano nel contesto nazionale ed internazionale.

Le Agenzie di Marketing Territoriale, introdotte dalla delibera di G.R. n.6117 del 15/11/01, hanno il compito di:

- promuovere il sistema produttivo campano;
- sviluppare l'opportunità di nuovi investimenti nazionali ed esteri;
- promuovere azioni di marketing urbano e territoriale, per la valorizzazione delle opportunità immobiliari;
- accogliere ed assistere, mediante uno sportello integrato, le attività in fase di insediamento.

Le Agenzie locali di sviluppo territoriale, previste in un disegno di legge, sono poste quali attori preferenziali nella attuazione e gestione della programmazione economica, integrata, negoziata e strategica, con l'obiettivo ambizioso di attribuire coerenza unitaria ai differenti strumenti di programmazione locale quali i Patti territoriali, i Contratti d'Area, i Progetti Integrati, nonché degli strumenti di pianificazione regionali e Provinciali ed il compito di:

- favorire le dinamiche di crescita del territorio;
- promuovere i partenariati economico sociali su base locale;
- sostenere l'incremento dell'occupazione;
- svolgere compiti di assistenza tecnica e progettuale nella definizione delle politiche di sviluppo.

A tali Agenzie si potrà affidare sia la promozione, progettazione e gestione di programmi urbani complessi, sia l'attivazione degli strumenti finanziari per l'acquisizione ed il recupero di aree industriali e/o produttive dismesse o da bonificare, anche mediante l'attribuzione di competenze dei Consorzi ASI.

Le Agenzie dovranno essere promosse dalle Province, dai Comuni o da forme associative di autonomie locali (cui possono partecipare altri enti pubblici, enti *no profit*, enti privati sulla base di un programma operativo concertato ed approvato con Accordo di Programma); regioni e province devono essere obbligatoriamente presenti nell'organo amministrativo e limiti finanziari sono posti alla partecipazione dei privati.