

Assessorato al
Governo del Territorio



REGIONE CAMPANIA



PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Novembre 2006

DOCUMENTO DI PIANO

Assessorato al
Governo del Territorio



Assessorato al Governo del Territorio

Assessore: Gabriella Cundari

Settore Monitoraggio e Controllo degli Accordi di Programma – PTR – SIT: Agostino Di Lorenzo

Servizio Piano Territoriale Regionale: Vincenzo Russo

Segreteria Particolare dell'Assessore: Maurizio Celentano

Centro Direzionale – Isola A6 - Napoli

**IL PRIMO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO:
LE RETI**

**IL SECONDO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO:
GLI AMBIENTI INSEDIATIVI**

**IL TERZO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO:
SISTEMI TERRITORIALI DI SVILUPPO**

**IL QUARTO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO:
CAMPI TERRITORIALI COMPLESSI**

**IL QUINTO QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO:
INDIRIZZI PER LE INTESI INTERCOMUNALI E BUONE PRATICHE
DI PIANIFICAZIONE**

Il Primo Quadro Territoriale di Riferimento: le Reti

Rete Ecologica e Paesaggio

<u>Biodiversità e paesaggio</u>	3
<u>La Rete Ecologica</u>	6
<u>Orientamenti europei: tendenze in atto</u>	6
<u>La Rete Ecologica e il ruolo dell'agricoltura</u>	8
<u>La multifunzionalità dell'agricoltura e il modello di sviluppo rurale europeo</u>	9
<u>L'integrazione tra Rete Ecologica e sviluppo rurale</u>	9
<u>Patrimonio Naturale e Patrimonio Culturale</u>	10
<u>Pianificazione paesistica e costruzione della rete ecologica regionale</u>	11
<u>Macrosistemi di paesaggio e tipi fisiografici</u>	12
<u>I bacini visivi</u>	15
<u>I grandi segni strutturanti il paesaggio regionale</u>	16
<u>Piano paesaggistico e Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali</u>	17
<u>Paesaggio visivo e paesaggio ecologico</u>	18
<u>Valutazioni di integrità, criticità, vulnerabilità</u>	18
<u>La costruzione delle reti ecologiche provinciali</u>	19
<u>La Rete Ecologica e i Sistemi Territoriali di Sviluppo</u>	20

Biodiversità e paesaggio

Da oltre 10 anni (*Convenzione di Rio sulla Diversità Biologica* nel 1992) la conservazione della biodiversità rappresenta uno dei principali obiettivi delle politiche territoriali sia a livello comunitario che internazionale. Infatti la biodiversità è il prodotto dei processi che regolano le interazioni tra gli organismi viventi, compresi gli esseri umani, e l'ambiente in cui si riproducono, per cui è anche il prezioso e insostituibile risultato dell'evoluzione biologica che regola la vita sulla Terra.

L'importanza attribuita alla biodiversità deriva fondamentalmente dalla necessità di salvaguardare gli equilibri ecosistemici a scala globale e di mantenere la funzionalità dei processi ecologici e, di conseguenza, la sopravvivenza stessa degli esseri umani. Come è noto la complessità ecosistemica favorisce la "resilienza" (ovvero la capacità degli ecosistemi di ritrovare l'equilibrio dopo un evento perturbativo); pertanto gli ecosistemi più complessi e ricchi di biodiversità sono anche quelli che più facilmente riescono a mantenere l'equilibrio dinamico che li caratterizza (omeostasi) e ad evolvere nel tempo.

Gli ecosistemi sono sistemi aperti che scambiano fra di loro flussi di energia, materia e informazioni. Lo scambio genetico (*informazioni*), è alla base dell'evoluzione delle specie. Quando, come nel caso delle riserve naturali circondate da ecosistemi artificiali o semi-artificiali, gli ecosistemi naturali diventano - di fatto - sistemi isolati o, comunque, sistemi chiusi, in grado di scambiare al più energia con i sistemi confinanti, viene meno quella complessità di relazioni che garantisce l'equilibrio dinamico e l'evoluzione delle specie.

La necessità di accrescere la produttività degli ecosistemi a scopi alimentari e industriali ha impoverito, negli ultimi 150 anni, non solo la complessità e l'estensione degli ecosistemi naturali ma anche quella degli agro-ecosistemi che, ancora 50 anni fa, in molte zone d'Europa erano fra i territori più ricchi di biodiversità. Attualmente in Europa gli ecosistemi naturali sono ridotti a piccoli nuclei isolati all'interno di vaste aree antropizzate, in cui gli agro-ecosistemi sono in prevalenza caratterizzati da un elevato tasso di artificialità, voraci in termini di energia fossile e poveri di specie animali e vegetali. In realtà, oggi, la gran parte degli agro-ecosistemi costituisce un ulteriore fattore di frammentazione¹ che si aggiunge alle aree urbanizzate e alla fitta

¹ La frammentazione può essere definita come il "processo che genera una progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali e un aumento del loro isolamento: le superfici naturali vengono, così, a costituire frammenti spazialmente segregati e progressivamente isolati inseriti in una matrice territoriale di origine antropica". (Cfr. *Linee guida per la gestione delle aree di collegamento ecologico funzionale* nell'ambito del Contratto di Ricerca INU-ANPA, "Indirizzi operativi per l'adeguamento degli strumenti di pianificazione del territorio in funzione della costruzione di reti ecologiche a scala locale"). Sempre nella stessa ricerca si legge:

"Occorre evitare la tendenza diffusa a banalizzare e distorcere concettualmente il termine biodiversità (che) non può essere sinonimo di "risorse naturali" o di "biosfera" ma piuttosto espressione di un approccio quantitativo utile per trattare i suddetti concetti, attraverso la valutazione della struttura dei sistemi biotici. Non è pertanto un concetto monolitico bensì multidimensionale e dinamico, che si articola in differenti livelli (da quello molecolare a quello biosferico, passando per

trama di infrastrutture che ricopre il territorio europeo, accrescendo il processo di isolamento degli ecosistemi più ricchi di vita e di relazioni, quando non ne causa la scomparsa.

Se il paesaggio è “una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall’azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni”², esso è anche la manifestazione e lo strumento di interpretazione e comprensione dei valori ecosistemici, di biodiversità e della loro evoluzione. Essendo la ricchezza della biodiversità frutto di processi secolari o millenari di diversificazione paesistica, economica, produttiva, sociale e culturale del territorio, la diversità biologica e quella paesaggistica vanno considerate strettamente integrate. Nelle aree di più antica antropizzazione l’intima compenetrazione di elementi naturali, rurali, storici, insediativi definisce vari tipi di ecosistemi la cui struttura complessa si manifesta attraverso il paesaggio percepito.

In questo caso la frammentazione non riguarda solo gli ecosistemi naturali ma si ripercuote anche sul paesaggio visivo, attraverso l’accavallarsi e il progressivo infittimento delle reti infrastrutturali e l’allargarsi dei fenomeni di dispersione urbana. Vengono in tal modo introdotti fattori di “disordine” anche nei paesaggi umani (agrari e urbani) costruiti nel corso della storia, spesso di grande valore culturale, determinando una sorta di entropia del paesaggio, per cui scompaiono aree e fasce di transizione, mentre naturalità e artificialità si contrappongono senza riuscire a intrecciare relazioni.

E’ pertanto indispensabile intervenire sui fenomeni di segregazione che colpiscono gli ecosistemi naturali e, nel contempo, agire per promuovere una più stretta integrazione fra spazi aperti e aree urbanizzate, attenuando così gli effetti della frammentazione.

Le reti ecologiche, intese come insieme integrato di interventi singoli, di politiche di tutela e di azioni programmatiche, rappresentano una risposta efficace al progressivo impoverimento della biodiversità e, di conseguenza, al degrado del paesaggio.

Esse sono finalizzate non solo alla identificazione, al rafforzamento e alla realizzazione di corridoi biologici di connessione fra aree con livelli di naturalità più o meno elevati, ma anche alla creazione di una fitta trama di elementi areali (ad esempio riserve naturali), lineari (vegetazione riparia, siepi, filari di alberi, fasce boscate), puntuali (macchie arboree, parchi urbani, parchi agricoli, giardini) che tutti insieme, in relazione alla matrice³ nella quale sono inseriti (naturale, agricola, urbana), mirano al rafforzamento della *biopermeabilità*⁴ delle aree interessate, ovvero della capacità di assicurare funzioni di connessione ecologica tra aree che conservano una funzionalità in termini di relazioni ecologiche diffuse.

- Nelle aree in cui prevale la matrice naturale, le politiche territoriali da praticare riguarderanno prevalentemente la conservazione e la ridefinizione dei confini delle aree protette, evitando il più possibile di indurre fenomeni di frammentazione.
- Nelle aree in cui prevale la matrice formata da agro-ecosistemi ad elevata complessità strutturale, le politiche di conservazione o di mantenimento saranno ancora prevalenti,

quello genetico, biotopico ed ecosistemico) ed ambiti (tassonomico, morfologico, ecologicofunzionale, etc..), oltre che nelle più classiche componenti di numerosità (tipicamente la ricchezza di specie o alfa-diversità) ed equiripartizione”.

² Convenzione Europea del Paesaggio, Firenze, 20 ottobre 2000.

³ L’ecologia del paesaggio è la disciplina che studia le complesse relazioni esistenti fra gli ecosistemi. Essa, attribuendo al paesaggio la qualità di sistema di ecosistemi, ne articola la struttura in *macchie* (elementi areali, chiaramente distinguibili dal resto del paesaggio che le circonda), *matrici* (assimilabili a quei paesaggi in cui un tipo di ecotopi è prevalente rispetto agli altri, risultando, per questo, dotati di maggiore connettività rispetto agli altri elementi: le macchie); *corridoi* (in sostanza delle macchie in cui prevale la lunghezza prevalente rispetto alle altre dimensioni).

⁴ Il concetto di *biopermeabilità* va in qualche modo riconnesso a due fattori presi in considerazione nell’ecologia del paesaggio: *connettività* (secondo Ingegnoli “uno spazio è completamente connesso se non è diviso in due insiemi aperti, vale a dire se non è attraversato da alcun confine congiunto al perimetro dello spazio stesso”. Secondo Amadio la connettività esprime la contiguità spaziale degli elementi che costituiscono il paesaggio, essa va rapportata agli organismi considerati, per cui una specie che si sposta in una foresta matura percepisce la connettività in maniera diversa di un’altra specie che si sposta attraverso una molteplicità di habitat); *porosità* (secondo Ingegnoli “densità delle macchie, diverse da quelle che compongono la matrice, in essa presenti”. Secondo Amadio la porosità descrive una situazione in cui all’interno di una matrice vi sono numerosi elementi a macchia dello stesso tipo; uno spazio poroso potrebbe avere una bassa connettività). Cfr. V. Ingegnoli, *Fondamenti di ecologia del paesaggio*, CittàStudi, Milano, 1993 e V. Amadio, *Analisi di sistemi e progetti di paesaggio*, Franco Angeli, Milano, 2003.

anche se andranno integrate con interventi tesi a potenziare la biopermeabilità in relazione alle condizioni specifiche di ogni ecosistema.

- Nelle aree in cui prevale la matrice costituita da tecno-agro-ecosistemi e da aree caratterizzate da urbanizzazione diffusa, saranno previsti specifici interventi, finalizzati a salvaguardare le poche aree superstiti dotate di un discreto livello di naturalità e a potenziare il loro livello di connettività.
- nelle aree in cui prevale una matrice formata dal tessuto urbano, dove l'artificialità e quindi l'instabilità (che viene addirittura esportata verso altri ecosistemi, come nel caso dei rifiuti e dei reflui) raggiunge i massimi livelli, verranno intraprese misure analoghe, ma più decisamente orientate verso la reintroduzione di elementi di naturalità.

In tutti i casi andrà posta particolare attenzione alle fasce di transizione (ecotoni) in quanto non solo esse sono di solito più ricche di biodiversità, ma rappresentano anche elementi fondamentali nel favorire il collegamento fra matrici di diverso tipo; in ciò gli agro-ecosistemi possono avere una rilevanza strategica.

I fenomeni di frammentazione costituiscono uno dei principali fattori di degrado non solo del paesaggio ecologico ma anche del paesaggio visivo⁵ che viene a perdere i caratteri di leggibilità e di riconoscibilità soprattutto all'interno dei cosiddetti paesaggi culturali, prodotto di un rapporto secolare fra attività umane e natura.

I paesaggi agrari, che pure costituiscono la porzione più estesa dei paesaggi culturali, sono particolarmente danneggiati dalla proliferazione delle infrastrutture lineari (progettate con criteri unicamente funzionali) e dalla dispersione insediativa che oggi rappresenta, forse, il principale fattore di disturbo. In entrambi i casi la frammentazione indotta non investe solo gli equilibri ecosistemici, ma altera profondamente il significato e la leggibilità del paesaggio in senso estetico e storico-culturale.

Come il paesaggio ecologico⁶ trova nella complessità strutturale e nell'eterogeneità i fattori primari della biodiversità (alla varietà della vegetazione corrisponde, di solito, quella varietà di habitat e di specie animali che favorisce l'intensità dei flussi delle specie), così la complessità strutturata del paesaggio visivo accentua la riconoscibilità dei paesaggi, favorendo l'orientamento dell'osservatore nel tempo e nello spazio e incrementando la carica identitaria dei paesaggi. Per questo motivo i paesaggi storici, in cui i segni del complesso rapporto fra uomo e natura sono leggibili in tutta la loro articolazione e complessità, rappresentano non solo un fattore di identità per le popolazioni locali, ma sono anche quelli più generalmente apprezzati dagli osservatori esterni.

Quando la complessità viene ridotta (come nel caso dei tecno-agro-ecosistemi) o viene disarticolata dalle reti infrastrutturali e dalla dispersione insediativa, interrompendo i collegamenti e le relazioni fra gli ecosistemi, oppure alterando le strutture segniche sedimentatesi nel tempo, gli ecosistemi vanno incontro ad un degrado cui generalmente corrisponde una perdita dei valori visuali e storico-culturali.

La costruzione della rete ecologica regionale intende superare la contrapposizione fra natura e artificio, collegando strettamente la tutela delle risorse naturali non rinnovabili a quella delle

⁵ Per paesaggio visivo si intende l'interpretazione del paesaggio affidata alla percezione visiva e, più in generale, a quella sensoriale, attraverso cui emergono prevalentemente i significati culturali e simbolici del paesaggio, mediati dall'esperienza e dalla cultura dell'osservatore.

⁶ Per paesaggio ecologico si intende l'interpretazione del paesaggio basata sui metodi della *landscape ecology*, concentrata, pertanto, sullo studio delle complesse relazioni fra ecosistemi e insiemi di ecosistemi alla base di determinati assetti.

risorse culturali (i paesaggi umani) anch'esse non rinnovabili. In tal modo si vuole conservare, costruire o ricostruire la coerenza fra la forma e il funzionamento degli ecosistemi⁷.

Evitando un'interpretazione del paesaggio concentrata quasi esclusivamente sui valori estetici e sul potenziale turistico e ricreativo, la pianificazione sarà centrata non solo sulla conservazione, ma anche sul mantenimento e sull'accrescimento della biodiversità come principale forma di tutela del paesaggio, così come suggerito dalla Convenzione Europea sul Paesaggio. In tal senso le reti ecologiche diventano elemento di raccordo e di mediazione fra la scala minuta (la gran parte degli interventi antropici) e la scala geografica (il paesaggio fisico).

Tutelare, e valorizzare, il paesaggio anche attraverso la costruzione della rete ecologica significa comprendere le implicazioni ecosistemiche, sociali, economiche, funzionali e culturali che influenzano il sistema di relazioni sul territorio, che deve essere guidato affinché possa vivere e svilupparsi in maniera sostenibile, nel superamento della separatezza fra paesaggio visivo e paesaggio ecologico.

La necessità di affrontare lo studio dei sistemi ecologici secondo livelli di conoscenza adeguati alle scale spazio-temporali di osservazione, implica la piena collaborazione fra i diversi soggetti che governano il territorio e la completa integrazione fra i diversi strumenti di piano, al fine di garantire il passaggio dalle politiche di indirizzo alla prassi operativa.

La tutela del paesaggio e la costruzione della rete ecologica si basano, dunque, sull'applicazione del principio di sussidiarietà e sulla co-pianificazione attraverso cui costruire un forte partenariato istituzionale e socio-economico che, coinvolgendo i diversi livelli nazionali, regionali e locali sia in grado di dare contenuti e strumenti al progetto di Rete.

La Rete Ecologica

Orientamenti europei: tendenze in atto

Le politiche di conservazione della natura in Europa sono state sviluppate tradizionalmente tramite la protezione di siti chiave. Oggi è universalmente riconosciuto che questo approccio, da solo, non è sufficiente a garantire la conservazione di tutti gli habitat e le specie di interesse, molti dei quali sopravvivono dispersi nei territori al di fuori dei parchi.

Fin dagli anni '70 è emersa la necessità di un approccio nuovo ed alternativo che prevede la protezione non solamente dei siti ecologicamente rilevanti, ma che "allarga" le aree protette mediante la riqualificazioni di habitat e le collega tramite la creazione di corridoi e aree di sosta per la dispersione e la migrazione delle specie.

È con la redazione, nel 1995, da parte del Consiglio d'Europa della Strategia paneuropea per la diversità biologica e del paesaggio (PEBLDS) che la realizzazione della Rete ecologica europea (Peen), viene indicata come tema chiave per la conservazione di ecosistemi, habitat, specie e paesaggi in Europa e della loro diversità.

In tale occasione si è messo in luce quanto i processi ecosistemici si sviluppino oltre i confini amministrativi, frontiere comprese. I governi dei paesi europei si sono, dunque, impegnati a cooperare per sviluppare la rete ecologica a livello nazionale e a stimolare tale sviluppo ai livelli inferiori. Il livello individuato come il più adatto per queste politiche è quello regionale e sub-regionale mentre quello locale è risultato più idoneo ai progetti di implementazione.

Tra i passaggi importanti sanciti da questo documento sono da sottolineare:

⁷ Riguardo alla stretta integrazione fra paesaggio visivo e paesaggio culturale va ricordato quanto sostiene De Matteis (*Il senso comune del paesaggio come risorsa progettuale*, Seminario il Senso del paesaggio, Torino, 1998) circa l'impossibilità di separare la dinamica delle cose, l'ecosfera, dalla dinamica dei significati, la semiosfera. Ciò è tanto più evidente quanto più numerosi sono gli approcci allo studio del paesaggio praticati, come accade oggi nella pianificazione e nella progettazione del paesaggio, con il coinvolgimento di molteplici discipline, alcune delle quali, come l'ecologia del paesaggio, si basano anche sulla percezione visiva per interpretare i fenomeni naturali.

Analogamente, nel caso dei paesaggi culturali va considerato il ruolo fondamentale della percezione visiva per poter giungere alla successiva rielaborazione culturale praticata da ciascun soggetto per recuperarne il significato.

- l'evoluzione del concetto di paesaggio, che acquisisce una interpretazione più ampia, comprendente sia gli aspetti culturali e sociali del territorio sia gli aspetti più strettamente ecologici;
- l'evoluzione del principio di conservazione, nel quale si riconosce la necessità di integrare tutti i progetti e le iniziative comuni che riguardano la conservazione dei valori naturali e culturali del territorio.

Nel luglio 2000, è stata sottoscritta la Convenzione Europea del Paesaggio, ratificata dal Governo Italiano con legge n. 14 del 9 gennaio 2006, che ha segnato un rivoluzionario passaggio culturale nell'evoluzione del concetto e definizione di paesaggio riconoscendo significato culturale anche ai "paesaggi ordinari", considerando i valori naturali inscindibilmente intrecciati a quelli culturali.

Si prende finalmente atto degli stretti rapporti tra la biodiversità, la diversità paesistica e le vicende storiche e culturali pregresse e si riconosce che il paesaggio è suscettibile di evoluzione nel tempo.

La Convenzione ha, dunque, come obiettivo la promozione della protezione del paesaggio, della sua gestione e pianificazione, e l'organizzazione di forme di cooperazione europea nel settore della domanda ambientale, con la volontà di incoraggiare le pubbliche autorità a adottare politiche integrate e misure a livello locale, regionale, nazionale ed internazionale.

I recenti orientamenti europei nel campo della conservazione dell'ambiente mostrano, dunque, con forza la necessità di collegare funzionalmente le aree protette sia al territorio circostante sia tra di loro per garantire la permanenza dei valori che si vogliono tutelare.

Il contesto globale di riferimento per le singole politiche nazionali, in materia di conservazione e gestione del patrimonio naturale ed ambientale, deriva da un ormai consolidato ed articolato apparato programmatico-normativo di livello internazionale e comunitario che ha subito una poderosa accelerazione in questi ultimi anni. Di conseguenza, in Europa, e nei vicini stati dell'Est (di recente entrati nell'U.E.), i concetti legati alla reticolarità ecologica e alla continuità ambientale stanno diffondendosi rapidamente all'interno delle politiche di pianificazione territoriale. Lo sviluppo di iniziative a carattere nazionale può considerarsi una diretta risposta all'emanazione delle direttive Cee 79/409, Cee 92/43 e del programma Econet del 1991.

Nello studio e nella sperimentazione di interventi di conservazione della biodiversità e di ripristino delle connessioni ambientali sta prevalendo l'approccio geo-ecosistemico per l'uso sostenibile della biodiversità (che comprende l'uomo), in sostituzione di un approccio precauzionale che prevede esclusivamente l'adozione di misure di tutela ambientale cautelative e preventive. Nell'approccio geo-ecosistemico si preservano gli ecosistemi nel loro aspetto funzionale piuttosto che "congelarli" in uno stato di immutabilità e si stanno articolando in Europa almeno tre forme riconoscibili.

Una è legata ai criteri di collegamento tra le diverse tipologie di verde urbano in aree metropolitane ed è rivolta alle esigenze umane di qualità della vita, nonché ad esigenze di specie faunistiche residenti in questi ambienti fortemente antropizzati e nel loro hinterland.

Una seconda forma riguarda la ricostituzione di sistemi ecologici efficaci in contesti fortemente impoveriti biologicamente da secoli di attività umana e di trasformazioni del territorio. In queste situazioni, tipiche di alcune aree dell'Europa Centrale, il progetto di restauro ambientale assume un ruolo fondamentale per la valorizzazione degli elementi naturali residuali di dimensione locale (siepi, canali, porzioni forestali).

La terza modalità è quella invece delle eco-connessioni in area vasta, in ambienti seminaturali o ancora naturali, strategici per la presenza di specie d'importanza internazionale. In tale circostanza territoriale, che riguarda le aree europee con elevati tassi di naturalità, tra le quali possono annoverarsi le Alpi e gli Appennini, è d'estrema importanza il ruolo della

pianificazione territoriale per allestire quadri di riferimento per il controllo delle trasformazioni e per il progetto ambientale.

La tendenza europea è quella di costituire reti ecologiche nazionali, integrando diverse tipologie connettive (urbane, locali, regionali), pur conservando ad esse gli esclusivi attributi funzionali, coinvolgendo tutti gli spazi territoriali ancora suscettibili di ruoli biologici come aree protette a vario titolo, acque superficiali, siti diversi soggetti a norme di non trasformabilità, frammenti di territorio con utilizzazioni ecocompatibili (boschi, incolti, alcune forme agricole), in modo da ottenere configurazioni geografiche continue o puntualmente diffuse (stepping stones).

In Italia, recentemente, attraverso il Programma di Sviluppo del Mezzogiorno (P.S.M.), la costruzione della Rete Ecologica Nazionale ha assunto invece il peso di una innovativa e più ampia politica sistemica di gestione territoriale che integra le tematiche economiche e sociali con la politica complessiva di conservazione e valorizzazione delle risorse ambientali, mirando alla diffusione di un modello di vita sostenibile. Infatti, in territori fortemente antropizzati, quali i nostri, la conservazione della natura e della biodiversità deve necessariamente integrarsi al tema dello sviluppo locale.

Le reti ecologiche si stanno dimostrando uno dei principali strumenti programmatici per raggiungere gli obiettivi della Conferenza di Rio, in quanto rappresentano una proposta di gestione integrata dello spazio fisico-territoriale, volta a proteggere, recuperare e conservare la biodiversità e, di conseguenza, il paesaggio. Ma principalmente, tale strumento di governo del territorio, perseguendo la cura del territorio stesso e il miglioramento della qualità ambientale nel suo complesso, consente l'avvio di processi di sviluppo sostenibile operati attraverso il coinvolgimento e lo sviluppo di nuove economie locali basate sull'esaltazione delle risorse endogene naturali e culturali, costituenti il proprio patrimonio di biodiversità.

La Rete Ecologica e il ruolo dell'agricoltura

Il documento "Agenda 2000. Per un'Unione più forte e più ampia", presentato nel luglio del 1997 dalla Commissione europea, nel delineare gli indirizzi delle politiche dell'Unione per il terzo millennio, imprime una forte accelerazione al processo di revisione degli interventi destinati all'agricoltura e allo sviluppo rurale, riconoscendo e valorizzando il ruolo multifunzionale dell'agricoltura, in linea con quanto affermato nella Conferenza di Cork sullo sviluppo rurale, del novembre 1996.

In tale documento per la prima volta la salvaguardia dell'ambiente e la promozione di un'agricoltura sostenibile fanno la loro esplicita comparsa tra gli obiettivi da perseguire, oltre che tra i vincoli da rispettare; inoltre si afferma il principio della multifunzionalità dell'agricoltura con cui si riconosce che, oltre alla produzione di beni agricoli e agroalimentari, l'attività agricola svolge diverse altre funzioni poiché interferisce con questioni e scelte più ampie della società.

L'Unione europea riconosce che l'agricoltura può contribuire alla conservazione, alla tutela e alla valorizzazione dei paesaggi e dell'ambiente, favorendo la salvaguardia della biodiversità, la gestione integrata dei biotopi, nonché la conservazione del suolo e della qualità delle risorse idriche. Essa consente anche di prevenire alcuni rischi naturali, mediante determinati tipi di sottobosco o di pascoli utilizzabili per limitare l'estensione degli incendi, per la manutenzione degli argini dei torrenti e per opere di ingegneria idraulica.

Lo stretto legame tra agricoltura e ambiente ha prodotto nel corso dei secoli ecosistemi specifici e particolarmente ricchi, che sarebbero minacciati in caso di abbandono dell'agricoltura, e là dove, nel nostro tempo, alcuni particolari sistemi agricoli potrebbero produrre effetti sull'ambiente negativi, intervengono a prevenirli le norme europee sulle pratiche agricole ecocompatibili.

L'agricoltura svolge, inoltre, una propria funzione nello sviluppo delle zone rurali, in particolare nelle zone dell'Unione europea dove l'attività agricola continua a rappresentare

uno dei pilastri dell'economia locale. Esercitando una forte influenza sul territorio e garantendo la continuità di talune pratiche, l'agricoltura ha un ruolo centrale nell'assetto del territorio e nella tutela dei beni e delle tradizioni culturali (fra cui, a esempio, conservazione di antichi edifici rurali e salvaguardia di competenze concrete quali, ad esempio, le tecniche tradizionali per la lavorazione dei prodotti tipici).

Gli obiettivi che Agenda 2000 affida alla nuova PAC sono, quindi, fortemente innovativi e modificano in modo drastico la missione produttivistica e sociale affermata nel Trattato di Roma.

Tra i principi più significativi e rilevanti che si rinvencono nella Dichiarazione di Cork vi è sicuramente quello della "Preferenza rurale e sviluppo sostenibile" con cui si dichiara che lo sviluppo sostenibile deve diventare una priorità dell'U.E. e il fondamento di ogni politica di sviluppo rurale, contribuendo a frenare l'esodo rurale, incentivando l'occupazione e le pari opportunità, ed in cui si affida allo sviluppo rurale sostenibile il sostegno e la salvaguardia della qualità dei paesaggi rurali europei (risorse naturali, biodiversità e identità culturale), facendo in modo che lo sfruttamento delle risorse da parte delle generazioni attuali non pregiudichi le prospettive per le generazioni future.

La multifunzionalità dell'agricoltura e il modello di sviluppo rurale europeo

I cambiamenti nelle attività agricole verificatisi negli ultimi decenni e l'evoluzione socio-economica della società europea hanno modificato la funzione dell'agricoltura e le aspettative della società nei confronti di questo settore. Esiste oggi una crescente domanda di quei beni e servizi, non commerciali, che l'agricoltura fornisce a bassi costi in aggiunta alla sua funzione primaria di produzione di beni agricoli. Di questo sono importanti testimonianze la riscoperta e valorizzazione di antiche pratiche o di prodotti locali tipici, la crescente espansione dell'ecoturismo e del turismo rurale, l'interesse per le culture e le tradizioni locali.

L'Unione europea vuole preservare la ricchezza delle attività agricole e dei suoi territori rurali, nel quadro di un'Europa rurale viva e dinamica, pienamente integrata nell'economia grazie alle sue risorse e alle iniziative locali, consapevole altresì che questo progetto è totalmente compatibile con un'agricoltura competitiva, che rappresenta uno degli obiettivi cui tende la Politica Agricola Comunitaria. Politica di sviluppo rurale e politica agricola sono complementari fra loro, concorrendo entrambe allo sviluppo dell'economia rurale, la quale tende naturalmente a diversificarsi in attività diverse dall'agricoltura.

Questa diversificazione, infatti, appare necessaria per rafforzare il tessuto economico delle zone rurali, reso fragile dai profondi mutamenti verificatisi nella seconda metà del ventesimo secolo per cui le pratiche e le strutture agricole sono radicalmente cambiate e spesso intere zone rurali hanno subito processi di desertificazione a causa di un impressionante esodo rurale. Negli ultimi anni, però, gradualmente, grazie alla mobilitazione delle popolazioni delle zone rurali, all'intervento dei poteri pubblici, sostenuto dalle politiche comunitarie a partire dalla metà degli anni '80 e alla crescente domanda per una migliore qualità della vita, basata su un ambiente più sano e prodotti più salubri, le zone rurali hanno ritrovato nuove possibilità di sviluppo.

La rivitalizzazione del modello rurale europeo dipende, infatti, principalmente dall'integrazione delle diverse attività che esso esprime, integrando utilmente fra loro le dimensioni economiche, sociali e culturali e, soprattutto, rendendo le comunità rurali le protagoniste effettive.

L'integrazione tra Rete Ecologica e sviluppo rurale

La formazione della Rete Ecologica Nazionale risponde all'esigenza di valorizzare e sviluppare tutti gli ambiti caratterizzati dalla presenza di valori naturali e culturali, al fine di tutelare i livelli di biodiversità esistenti e la qualità dell'ambiente nel suo insieme. L'obiettivo è quello di promuovere l'integrazione dei processi di sviluppo con le specificità ambientali delle aree interessate. La tutela ambientale, infatti, dovrebbe diventare non solo parte integrante delle politiche di sviluppo, ma anche potenzialità e risorsa da valorizzare ai fini dello sviluppo stesso.

Gli ambiti territoriali che la Rete Ecologica si propone di tutelare e di interconnettere tra loro sono quelli dotati di una maggiore presenza di naturalità e di biodiversità, dove maggiore è stato ed è il grado di integrazione delle comunità locali con i processi naturali. Queste aree sono prevalentemente aree rurali, per cui si impone una necessaria coerenza tra gli indirizzi generali di sviluppo rurale e quelli specifici relativi alla Rete Ecologica, allo scopo di integrare le azioni dei due settori.

Il ruolo della Rete Ecologica come strumento di conservazione e sviluppo è particolarmente rilevante sia nei sistemi montani che nei sistemi collinari costieri e interni.

- Le aree montane sono quelle più marginali e impoverite dallo spopolamento degli ultimi decenni. Per queste zone lo sviluppo rurale deve puntare sulle risorse naturali, anche attraverso l'istituzione di aree protette. La valorizzazione delle emergenze naturalistiche di queste aree, integrata da un'offerta ricettiva compatibile con gli obiettivi di tutela ambientale e dalla loro messa in rete, costituisce un'offerta turistica alternativa e una reale possibilità di sviluppo. In queste aree, dunque, gli obiettivi dello sviluppo rurale sono strettamente legati a quelli della rete ecologica, poiché il valore aggiunto dell'offerta turistica ed eventualmente della produzione di prodotti alimentari e artigianali tipici è determinato proprio dall'inserimento di queste attività in aree protette ad alta qualità ambientale.
- Le aree collinari costiere possono contare sull'effetto propulsivo della vicinanza dei poli di sviluppo, soprattutto turistico. Inoltre, queste aree possiedono risorse culturali da valorizzare e hanno buone potenzialità produttive, non tanto nel campo dell'agricoltura intensiva, quanto in quello dei prodotti agroalimentari tipici. Per queste aree lo sviluppo rurale deve basarsi sulla valorizzazione delle produzioni tipiche e sulla messa a punto di un'offerta turistica alternativa o complementare, a seconda dei casi, rispetto al modello costiero. Inoltre, l'integrazione con gli obiettivi della rete ecologica può legarsi alla promozione di attività agricole e agrituristiche come strumenti di tutela del paesaggio agrario.
- Le aree collinari interne presentano una situazione differenziata. Per alcune, appartenenti ai bacini di gravitazione dei centri dell'interno, il modello di sviluppo è simile a quello delle aree costiere, con un'offerta di servizi ricreativi e agrituristiche rivolta più agli abitanti dei centri di riferimento che ai turisti. Per le aree collinari interne più isolate è necessario, invece, puntare soprattutto sulla valorizzazione delle produzioni tipiche e sui processi di lavorazione e distribuzione dei prodotti, per creare filiere produttive e promuovere prodotti riconoscibili e di qualità certificata.

Patrimonio Naturale e Patrimonio Culturale

Il Piano Territoriale Regionale intende passare da una forma di pianificazione paesistica di tipo settoriale ad una integrata nella pianificazione territoriale e in tutte le altre forme di piani e di programmi che incidono sul territorio, al fine di incorporare al loro interno gli obiettivi legati alla gestione del paesaggio, ivi comprese le azioni di conservazione, di recupero e di trasformazione. In tal senso vengono rafforzati i rapporti tra politiche di tutela paesistica e di valorizzazione, richiamate dalla Convenzione Europea del Paesaggio e dal decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i.⁸

⁸ Tale integrazione è richiamata in origine dal Decreto Legislativo n.112/98 con il conferimento ai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP) del valore di piano paesaggistico.

In questa prospettiva si inserisce la scelta di collegare la tutela del paesaggio alla tutela della natura attraverso la costruzione della rete ecologica regionale (RER), nel momento in cui con il nuovo Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio la tutela dei beni paesaggistici entra a pieno titolo nella tutela del patrimonio culturale⁹.

È da notare, a questo proposito, come il rapporto inscindibile tra patrimonio naturale e patrimonio culturale sia stato messo ampiamente in evidenza dalla “Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale e naturale mondiale” approvata dalla Conferenza generale dell’UNESCO nel novembre del 1972¹⁰, al fine di selezionare e conservare il patrimonio mondiale di valore universale, attraverso la stesura di una lista di siti culturali e naturali (Lista del Patrimonio Mondiale) di eccezionale valore ed interesse. Questi siti sono stati successivamente articolati nel 1992 in tre categorie:

- il paesaggio chiaramente definito, concepito e creato intenzionalmente dall’uomo che comprende i giardini e i parchi;
- il paesaggio evolutivo, risultante da un’esigenza sociale, economica, amministrativa e/o religiosa che ha raggiunto la sua forma attuale associandosi e adeguandosi al suo ambiente naturale. Esso è diviso in due categorie: il paesaggio vestigia (o fossile), il cui processo evolutivo è stato interrotto in un determinato momento, e il paesaggio vivo che conserva un ruolo sociale attivo nella società contemporanea, strettamente associato al modo di vivere tradizionale e in cui il processo evolutivo continua;
- il paesaggio culturale associativo, elencato sulla Lista del patrimonio mondiale dell’umanità, dei fenomeni religiosi, artistici o culturali con gli elementi naturali.

Attuare la pianificazione paesistica anche attraverso la costruzione della rete ecologica regionale ha lo scopo di contribuire al superamento della concezione del paesaggio come singolo bene immobile tutelato dalla legge, per passare ad una interpretazione del paesaggio come patrimonio costituito dal complesso organico di elementi culturali, sociali e naturali che l’ambiente ha accumulato nel tempo.

Pianificazione paesistica e costruzione della rete ecologica regionale

Le reti ecologiche prevedono degli insiemi di interventi tesi a ridurre gli effetti negativi sull’ambiente prodotti dalle trasformazioni spaziali indotte dalle azioni umane nelle loro diverse accezioni: perforazione, suddivisione, frammentazione, riduzione e progressiva eliminazione degli habitat, compresi quelli umani. In questo senso gli interventi di deframmentazione spaziale tesi a ricostituire adeguate forme di continuità ambientale diventano anche interventi di riqualificazione e di vera e propria ri-costruzione dei paesaggi antropici nei loro diversi livelli di artificializzazione e di eventuale perdita di valore dei caratteri visuali.

Per questi motivi la Regione Campania darà attuazione alla propria pianificazione paesistica anche attraverso la costruzione della Rete Ecologica Regionale (R.E.R.), partendo dalla considerazione che nei paesi europei i paesaggi naturali e i paesaggi umani sono strettamente interrelati, per cui gli interventi tesi al mantenimento o alla riqualificazione dell’ambiente naturale assumono il ruolo di interventi di ricostruzione e riqualificazione dei paesaggi antropici e di conservazione attiva dei paesaggi in generale. La costruzione della rete

⁹ Infatti l’articolo 2 del D.lgs 42/2004 s.m.i. afferma che “il patrimonio culturale è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici”.

¹⁰ L’Italia ha recepito la Convenzione sul Patrimonio Mondiale dell’UNESCO con la legge n. 184 del 1987, impegnandosi a conservare i siti individuati sul proprio territorio.

ecologica regionale, quindi, è contemporaneamente azione di conservazione, di riqualificazione e di costruzione del paesaggio regionale.

Al fine di coinvolgere direttamente i soggetti interessati, la strategia fondante del PTR della Regione Campania si incentra sulla volontà di favorire l'attivazione di procedure di co-pianificazione tra gli Enti delegati alla pianificazione territoriale. In tale ottica il Piano Territoriale Regionale contiene specifiche indirizzi riguardanti rispettivamente:

- l'assetto paesistico, attraverso i quali vengono individuati i paesaggi di alto valore ambientale e culturale a livello regionale, sintesi dei valori del paesaggio visivo e del paesaggio ecologico.;
- la redazione dei PTCP (Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali) con specifica considerazione dei valori paesaggistici Piano paesaggistico;
- la costruzione della RER (Rete Ecologica Regionale) con gli indirizzi per la pianificazione di settore e per la costruzione delle reti ecologiche a scala provinciale (REP) e comunale (REC).

Macrosistemi di paesaggio e tipi fisiografici

I tipi fisiografici e i bacini visivi (per quanto attiene rispettivamente al paesaggio ecologico e al paesaggio visivo) costituiscono il primo contributo conoscitivo e interpretativo che il PTR intende dare ai processi di pianificazione paesaggistica.

I tipi fisiografici rappresentano il primo passo per la comprensione delle strutture e dei processi funzionali che caratterizzano gli ecosistemi e i sistemi di ecosistemi (il paesaggio ecologico). In particolare la loro individuazione aiuta a leggere e interpretare le caratteristiche strutturali, funzionali e dinamiche degli ecosistemi, giacché i fattori climatici e la morfologia dei rilievi influenzano fortemente la distribuzione degli ecosistemi sul territorio e, quindi, i loro modelli organizzativi.

Da questo punto di vista, la Campania offre un territorio molto articolato con una strutturazione alquanto complessa che favorisce la formazione di una ricca varietà di ecosistemi. Ragionando per grandi linee, il territorio campano può essere suddiviso in tre grandi macrosistemi che si dispongono secondo un andamento longitudinale parallelo, da nord-ovest a sud-est: i paesaggi di pianura, i paesaggi di montagna, i paesaggi di collina. L'estensione maggiore va assegnata ai paesaggi di collina (di norma i territori compresi fra i 100 e i 600 m di altitudine), seguiti da quelli di montagna (i territori al di sopra dei 600 m. s.l.m.) e da quelli di pianura. I paesaggi di montagna costituiscono, per così dire, "l'ossatura" del paesaggio campano, essendo concentrati prevalentemente nella fascia centrale, ma sono presenti anche nella fascia marginale orientale del territorio regionale, mentre quelli di collina si appoggiano ai loro fianchi, sia a est che ad ovest. I paesaggi di pianura sono posizionati prevalentemente a ovest, lungo la fascia costiera.

Approfondendo il discorso è possibile passare all'individuazione dei tipi fisiografici. Questi ultimi, rispetto ai tre macrosistemi sopra individuati, risultano ulteriormente articolati in relazione alla litologia, che a sua volta influenza altri fattori di grande importanza nel determinare l'organizzazione degli ecosistemi quali la forma, la composizione dei suoli, la permeabilità.

I rilievi montuosi carbonatici sono situati prevalentemente fra le pianure alluvionali e costiere e i rilievi collinari e montuosi su flysch e formazioni terrigene delle aree più interne. Fanno eccezione la Penisola Sorrentina e il massiccio del Monte Bulgheria, che si ergono direttamente dal mare, nonché il Monte Massico che, come la Penisola Sorrentina, si presenta ruotato di 90° rispetto all'asse nord-ovest/sud-est che caratterizza tutti gli altri rilievi carbonatici. La natura della roccia fa sì che essi presentino forme piuttosto aspre e tormentate,

con picchi aguzzi, possenti falesie, faglie, linee di cresta pronunciate e non infrequenti fenomeni carsici (inghiottitoi, campi di doline, pianori carsici). Essi sono anche i sistemi montuosi le cui cime raggiungono le altitudini più elevate, intorno ai 1800 m sul livello del mare.

La natura aspra dei luoghi e la veloce scomparsa nel sottosuolo delle acque meteoriche fanno sì che questi rilievi mal si prestino alle pratiche colturali e agli insediamenti umani, specie alle quote più alte. Ciò ha determinato la prevalenza degli usi silvo-pastorali e la quasi totale assenza di insediamenti. Per questi motivi i massicci calcarei, oltre a possedere valori visivi di grande rilevanza, ospitano anche un consistente numero di specie di animali selvatici, grazie al fatto che i loro boschi, per quanto in gran parte governati, rappresentano il “cuore” di tutto il sistema dei parchi e delle riserve naturali in Campania. La penisola sorrentino-amalfitana costituisce una felice eccezione, in quanto le condizioni climatiche propizie e l’ottima esposizione hanno favorito lo sviluppo di pratiche colturali che hanno dato luogo agli stupendi terrazzamenti che occupano gran parte di entrambi i versanti, venendo a determinare un paesaggio che è la mirabile testimonianza di un rapporto armonico fra attività umane e natura.

I rilievi collinari carbonatici sono situati alla base dei rilievi montuosi carbonatici, in particolare lungo i versanti occidentali, occupando una porzione piuttosto ristretta del territorio regionale. Essi differiscono da quelli montuosi essenzialmente per l’altitudine, per le forme decisamente più morbide, e per le pratiche colturali che si sviluppano in particolare nelle zone meno acclivi e più ricche di humus. Spesso i versanti settentrionali meno adatti alle coltivazioni sono governati a bosco. I rilievi collinari su flysch costituiscono la maggior parte dei fondali e delle quinte visive per le pianure alluvionali e costiere.

I rilievi montuosi su flysch e formazioni terrigene occupano anch’essi una porzione non molto estesa del territorio regionale e sono costituiti da quei rilievi che si elevano oltre i 600 m s.l.m. in particolare lungo i margini orientali della regione e la parte centrale e occidentale del Cilento. Le loro forme sono molto più dolci rispetto a quelle dei rilievi carbonatici, con l’eccezione del Monte Gelbison nel Cilento dai tratti piuttosto aspri. La loro modesta altitudine, in particolare nel Sannio e in Alta Irpinia, li rende adatti alle coltivazioni (seminativi asciutti), per cui essi si presentano in generale spogli, con piccole macchie o boschi di limitata estensione completamente circondati da campi di frumento, foraggio o pascoli. Queste aree sono anche quelle in cui si registra una minore tendenza alle trasformazioni, con la permanenza di sistemi colturali ereditati dal passato. La permanenza dei paesaggi agrari “tradizionali” si confronta, oggi, con l’elevata attitudine ad ospitare campi di pale eoliche nelle aree del Sannio e dell’Irpinia.

I rilievi collinari su flysch e formazioni terrigene rappresentano il sistema di maggiore estensione in Campania, occupando tutte le parti interne comprese fra i rilievi montuosi calcarei e quelli su flysch. Essi costituiscono il “cuore” del sistema culturale campano, anche se non necessariamente quello più importante dal punto di vista produttivo. Va tuttavia rilevato che al loro interno si sviluppano le colture specializzate del vigneto e dell’oliveto che stanno ritornando ad assumere una rilevante importanza economica. Dal punto di vista ecosistemico, in particolare nelle aree della “permanenza”¹¹ situate nel Cilento, rimangono estesi lembi di territorio agricolo interessato da sistemi colturali misti che offrono un elevato livello di biodiversità. In questo caso all’alto valore ecosistemico si affianca un elevato livello

¹¹ Possono essere definiti paesaggi della “permanenza” quei contesti nei quali si registra la tendenza a non evidenziare modifiche significative degli assetti naturali o dell’uso del suolo a scopi agricoli. (Cfr. *APE –Progetto Appennino Parco d’Europa*, Rapporto finale, 2001, *Appendici*.)

della qualità visiva che si fonda, oltre che sull'articolazione delle forme, dei colori e delle tessiture, anche sulla forte riconoscibilità di questi paesaggi, pressoché unici in Italia.

I rilievi vulcanici sono presenti in due aree distinte della regione con caratteri molto differenti l'uno dall'altro. L'apparato vulcanico del Roccamonfina è situato nella parte settentrionale del territorio regionale, quasi al confine con il Lazio. Si tratta di un vulcano spento non molto elevato (raggiunge a stento i 1.000 metri di altitudine) dai fianchi piuttosto morbidi e scarsamente dotato in quanto a identità; contrariamente a quanto accade al sistema vulcanico dei Campi Flegrei e al complesso vulcanico del Vesuvio-Monte Somma che, invece, si affacciano sul Golfo di Napoli, marcandone fortemente i caratteri scenici.

I Campi Flegrei sono costituiti dai resti di una grande caldera collassata che ha dato luogo ad un sistema di crateri più piccoli, che forma uno dei paesaggi più caratteristici a livello mondiale, anche grazie all'operazione di rimodellamento dei versanti dei crateri operata dall'uomo attraverso una minuta trama di terrazzamenti. L'articolazione e la singolarità della morfologia, arricchita da laghi vulcanici e costieri, ne esalta i valori scenici. Il complesso vulcanico del Vesuvio-Monte Somma, dal canto suo, costituisce uno dei topoi maggiormente riconosciuti a livello mondiale. Il profilo del Vesuvio è inconfondibile e rappresenta una vera e propria cerniera visiva per tutta l'area napoletana, sia per la fascia costiera, sia per le aree interne della pianura.

Anche le pianure alluvionali e costiere si possono dividere in due gruppi. Il primo ed il più esteso (le grandi pianure), costituito dalla pianura campana, dalla piana del Sele e da altre piccole pianure costiere, si colloca fra i rilievi carbonatici e il mare. Un tempo queste pianure erano interessate da vaste aree paludose e, quindi, risultavano ricche di vita vegetale e animale mentre oggi sono state in gran parte bonificate e destinate all'agricoltura intensiva.

Il secondo gruppo è costituito da valli più piccole circondate dai sistemi collinari e dai rilievi montuosi dell'interno. Alcune sono valli fluviali, altre rappresentano quanto rimane del fondo di antichi laghi. Anche al loro interno le pratiche colturali più remunerative hanno sostituito una precedente strutturazione del paesaggio agrario più complessa e articolata, determinando anche la quasi totale scomparsa della vegetazione che fiancheggiava i sistemi di convogliamento delle acque meteoriche verso il corso d'acqua principale.

Le grandi pianure rappresentano la porzione del territorio regionale più antropizzata e di massima trasformazione, in larga parte coincidente con l'area metropolitana di Napoli. Al loro interno si concentrano oltre i due terzi della popolazione regionale, le principali infrastrutture e gran parte dell'apparato produttivo regionale. Il livello di naturalità è di conseguenza molto basso, mentre è massima la frammentazione ecosistemica. Anche il paesaggio agrario, un tempo di grande interesse e complessità, risulta essere stato notevolmente semplificato e reso uniforme da pratiche colturali più remunerative e specializzate.

Le piane e conche intermontane identificano una parte del territorio regionale poco estesa ma molto significativa dal punto di vista morfologico, in quanto rappresentano il fenomeno più evidente del carsismo proprio dei rilievi montuosi carbonatici. In generale esse sono costituite dal fondo di antichi laghi, alcuni dei quali ancora esistenti (Lago del Matese e di Gallo e Letino), in via di prosciugamento (Lago Laceno), prosciugati e bonificati (Vallo di Diano). Nei primi due casi il livello delle trasformazioni antropiche è piuttosto modesto, mentre il Vallo di Diano, soprattutto nell'ultimo ventennio, ha subito notevoli modifiche per lo sviluppo di forme di urbanizzazione diffusa.

I sistemi costiero-dunali, infine, rappresentano la porzione più esigua del territorio regionale, essendo presenti solo in corrispondenza delle pianure costiere. Un tempo di grande importanza biologica, in quanto fascia di transizione (ecotoni) fra gli ecosistemi naturali terrestri e quelli marini, sono oggi profondamente degradati non solo dal punto di vista

biologico, ma anche da quello fisico e visivo. Infatti essi, dopo le vaste opere di bonifica portate a termine negli anni '50 nel loro immediato retroterra, sono stati oggetto di numerosi interventi di trasformazione connessi all'uso turistico della fascia costiera che ne hanno alterato profondamente i caratteri visivi e fisico-biologici.

I bacini visivi

La percezione visiva rappresenta la principale forma di approccio al paesaggio. Rispetto ai secoli passati, quando l'osservazione del paesaggio era prevalentemente "statica", oggi l'osservazione del paesaggio avviene principalmente in movimento. In entrambi i casi l'osservatore è "immerso" in "contenitori visivi" più o meno ampi i cui limiti sono costituiti dalla linea dell'orizzonte, nel caso delle vaste pianure e del mare, oppure dai rilievi collinari e montuosi che li delimitano negli altri casi.

Gli ambiti visivi più estesi (bacini visivi) possono essere assimilati ai bacini idrografici¹², o a loro porzioni più o meno ampie, mentre quelli di estensione più limitata (distretti visivi) sono assimilabili ai sub-bacini idrografici (generalmente fino a quelli di 2° o 3° ordine). Bacini e distretti visivi, pertanto, risultano definiti dalle linee di cresta coincidenti con gli spartiacque dei principali bacini idrografici, dai displuvi minori che delimitano i sub-bacini in cui si articola ciascun bacino idrografico o dalla linea dell'orizzonte.

Gli ambiti così individuati delimitano aree per le quali possono essere descritti e interpretati i valori visivi, in base ai caratteri della loro composizione paesistica e delle più o meno complesse relazioni visive che si instaurano fra le diverse componenti. L'interpretazione del "senso"¹³ di ciascuno di questi contenitori, l'analisi delle ricorrenze di visibilità delle componenti, la loro leggibilità, il loro livello di riconoscibilità, la definizione dei caratteri della loro forma (puntuale, lineare o areale) e del ruolo da esse assunto nella composizione complessiva sono, tutti insieme, gli elementi che contribuiscono a classificare una componente come strutturante o come caratterizzante un bacino o un distretto visivo¹⁴. Queste componenti si configurano come elementi emergenti, fattori di riconoscibilità, di identità e, nel contempo, di orientamento. Esse sono individuate in base alle loro specificità e singolarità e consentono all'osservatore di formarsi un'immagine mentale viva del paesaggio osservato, contribuendo a distinguerlo dagli altri.

L'individuazione dei bacini e dei distretti visivi è utile alla messa a punto di norme specifiche tese a conservare, a recuperare o a costruire relazioni visive o configurazioni paesistiche concluse ritenute di grande rilievo.

Secondo il metodo sopra delineato, a livello regionale si individuano in Campania circa 30 fra bacini e distretti visivi, raggruppabili in diverse tipologie:

¹² L'individuazione dei bacini idrografici ha una grande importanza anche per lo studio dei processi naturali, rappresentando essi una delle manifestazioni sensibili del ciclo dell'acqua.

¹³ Per "senso" di un paesaggio si può intendere la caratterizzazione che di esso risulta recepita da parte di un osservatore. (Cfr. P. Castelnovi, "I sistemi paesistici" in *APE-Progetto Appennino Parco d'Europa*, Rapporto finale, 2001).

¹⁴ A livello di paesaggio visivo le componenti strutturanti possono essere definite come quegli elementi emergenti intorno ai quali si manifesta l'organizzazione della struttura dei segni di un determinato insieme paesistico. L'attribuzione di valore strutturante dipenderà anche dalla scala di lettura. A scala regionale le componenti strutturanti saranno individuate esclusivamente fra le principali componenti fisico-morfologiche, mentre a quella di bacino o di distretto visivo tale attribuzione potrà riguardare anche elementi vegetazionali o antropici.

Le componenti caratterizzanti, (fisiche, vegetazionali o antropiche) invece, sono quelle che conferiscono ad un sistema locale (distretto visivo) caratteri specifici, contribuendo a distinguerlo da altri che presentano caratteristiche di fondo analoghe.

La classificazione di un elemento del paesaggio visivo come strutturante o caratterizzante potrebbe costituire il presupposto per una sua elevazione ad invariante del paesaggio e, quindi, per una prescrizione di conservazione.

Sui fattori strutturanti e caratterizzanti cfr. anche Gambino, "Maniere di intendere il paesaggio", cit.

- quelli caratterizzati da margini ben definiti. È il caso dei bacini o dei distretti visivi delimitati da creste montuose o collinari ben delineate e chiaramente distinguibili;
- quelli caratterizzati da margini sfumati. È il caso di bacini o distretti visivi (questi ultimi in maggioranza) non sempre delimitati da rilievi montuosi o collinari ben delineati, aperti da uno o più lati verso il mare o verso altre valli;
- quelli, infine, caratterizzati da rilievi molto dolci (Alto Sannio e Alta Irpinia), o, al contrario, da rilievi montuosi molto complessi (in particolare i rilievi carbonatici) che alla scala regionale non consentono di individuare aree dai confini netti, ma che richiedono una lettura di dettaglio.

Per alcuni di questi bacini visivi (in particolare le due grandi pianure costiere), ai fini della interpretazione del valore della configurazione paesaggistica si deve tener conto di due fattori:

- la presenza di una grande quantità di infrastrutture stradali e ferroviarie che determina favorevoli condizioni per la percezione del paesaggio da parte di quanti le percorrono;
- la grande estensione di aree urbanizzate, che si pone contemporaneamente come fattore di ostacolo alla percezione visiva a lunga distanza, ma anche come fattore di concentrazione degli osservatori.

I grandi segni strutturanti il paesaggio regionale

Il territorio regionale risulta abbastanza articolato, caratterizzato com'è da numerosi tipi di paesaggio che si alternano, dando luogo a configurazioni molto complesse. Pertanto sono numerosi gli elementi che costituiscono l'insieme delle componenti strutturanti il paesaggio visivo alla scala regionale. La scala regionale non consente di evidenziare segni strutturanti al di fuori di quelli fisici, lasciando a studi di maggior dettaglio (la scala provinciale) il compito di individuare segni strutturanti di natura vegetazionale o antropica. Non vanno trascurati, tuttavia:

- la grande articolazione morfologica dei Campi Flegrei, comprese le isole di Procida e di Ischia;
- l'importanza del crinale settentrionale degli Alburni.

I segni principali vanno identificati nei rilievi isolati, nei crinali che caratterizzano i sistemi montuosi principali e negli apparati vulcanici che si affacciano sul Golfo di Napoli. In pratica sono i rilievi carbonatici e i vulcani a determinare in ultima istanza i caratteri fondamentali del paesaggio della Campania, in particolare per quanto riguarda gli aspetti visuali. Essi costituiscono, contemporaneamente, un riferimento visivo e un elemento di orientamento. Si pensi al Vesuvio che è il fulcro visivo della pianura campana e che assume diverse configurazioni a seconda del punto di osservazione, da quella canonica osservabile da Napoli, con il Monte Somma alla sinistra del cono del Vesuvio, a quella in cui la lunga cresta del Monte Somma nasconde il cono e quindi la natura vulcanica della montagna per gli osservatori posti a nord e a nord-ovest del vulcano.

Vanno ricordati, inoltre:

- il ruolo di fondale svolto da tutti i rilievi che delimitano la pianura campana;
- il ruolo di fulcro visivo del Parco del Cilento svolto dal Monte Gelbison;
- il ruolo di fondale per l'intero Golfo di Napoli assunto dall'isola di Capri;
- l'insieme di picchi e di cime che caratterizza il massiccio del Terminio-Cervialto;
- le due cime che caratterizzano il massiccio del Taburno;
- le lunghe creste montuose del Matese.

A tutti questi elementi se ne aggiungono altri, che per la loro giacitura risultano meno visibili da lontano ad un osservatore posto a livello del suolo, ma non per questo meno importanti: in

particolare i grandi fiumi, i laghi costieri e i laghi vulcanici, per quanto riguarda il sistema delle acque; le dune costiere, le rupi e falesie costiere, i diversi fenomeni carsici che caratterizzano molti massicci carbonatici (doline, laghetti, conche, valli); i sistemi collinari, le valli fluviali, gli altopiani e i crinali secondari, per quanto riguarda il resto.

Piano paesaggistico e Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali

In ottemperanza a quanto previsto dal decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i. (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) è necessario che i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali della Campania si dotino di un apparato analitico in grado di fornire il supporto necessario alla formulazione delle norme e degli indirizzi per il conseguimento degli obiettivi di qualità paesistica, previsti dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

Tale apparato dovrà riguardare, definendone le linee evolutive e le interrelazioni:

- i fattori naturali quali geologia, idrogeologia, geomorfologia, pedologia (ambiente fisico), vegetazione, areali della fauna, (ambiente biotico);
- il sistema antropico (agricoltura e forestazione, assetto produttivo, assetto insediativo, insediamenti storici, beni architettonici isolati, siti archeologici e viabilità storica, sistema infrastrutturale...);
- gli aspetti estetico-percettivi (principali punti panoramici, strade panoramiche, livelli di intervisibilità¹⁵, struttura formale e senso dei luoghi).
- Analogamente a quanto già previsto a livello regionale, la tutela del paesaggio deve essere affrontata nella sua doppia valenza, visiva (comprendente anche gli aspetti storico-culturali) ed ecosistemica. Da quest'ultimo punto di vista è necessario sviluppare una interpretazione del paesaggio in grado di integrare forme e processi, sia in relazione ai fenomeni naturali che agli aspetti storici e socio-economici¹⁶.

¹⁵ Per intervisibilità si intende la proprietà che ha ciascun punto del territorio di mettersi in relazione visiva con altri punti. Nella prassi usuale, il territorio viene suddiviso in tessere quadrate il cui lato può variare, generalmente, da 40 a 500 metri, a seconda della scala di studio. Attribuendo a ciascuna tessera una quota media convenzionale, attraverso un algoritmo è possibile stabilire il numero delle tessere visibili da ciascuna tessera. Applicando il calcolo all'intero insieme si può, inoltre, ricavare la mappa dei territori con i più elevati livelli di visibilità.

¹⁶ In particolare l'apparato analitico sarà finalizzato:

- a rappresentare nelle scale adeguate le analisi relative al riconoscimento della differenziazione dei valori costitutivi. In particolare, la scala di rappresentazione non sarà inferiore al rapporto 1:50.000 per quanto riguarda gli aspetti areali superiori ai 100 ettari e non inferiore al rapporto 1:10.000 per i beni puntuali individuati;
- a individuare sull'intero territorio provinciale e a delimitare secondo opportune modalità, coerenti con i principi dell'ecologia del paesaggio, unità di paesaggio ed ecotopi, con la finalità di definire la qualità dei processi ecosistemici in atto, esplicitando nel contempo le valutazioni di criticità, integrità e vulnerabilità che consentiranno di giustificare adeguatamente le scelte di piano effettuate;
- ad effettuare studi sui caratteri visuali dei luoghi, definendo le componenti strutturanti e caratterizzanti i diversi insiemi visivi individuati (bacini e distretti visivi);
- ad individuare e a classificare i principali fattori di frammentazione ecosistemica e paesistica all'interno del territorio provinciale e in relazione alla qualità degli ecosistemi posti al suo esterno;
- ad esplicitare in dettaglio i criteri per la costruzione della rete ecologica provinciale in relazione a quella regionale, rappresentando e descrivendo le sue componenti o direttrici e le modalità di progettazione dei diversi interventi; definendo, inoltre, i criteri per la costruzione delle reti ecologiche a scala comunale, in particolare riguardo agli interventi per la tutela o la riqualificazione delle aree agricole e alla organizzazione del sistema del verde all'interno dei centri abitati.

Paesaggio visivo e paesaggio ecologico

Per quanto riguarda il paesaggio visivo, il piano provinciale deve tenere conto dell'interpretazione estetico-percettiva del paesaggio, a partire dalla delimitazione dei bacini e dei distretti visivi, fino alla individuazione delle componenti strutturanti e caratterizzanti e alla eventuale attribuzione ad esse di valore di invariante.

Gli approfondimenti relativi allo studio e alla valutazione del paesaggio ecologico, anche in rapporto alla costruzione della rete ecologica, dovranno essere più articolati, proprio per garantire un livello di conoscenze adeguate allo scopo. Passando da un punto di vista molto distante, per giungere ad uno molto più ravvicinato, quindi da forme di lettura più generali e inclusive, ad altre di massima specificazione e articolazione, è possibile individuare diversi tipi di unità ambientali, dai sistemi e sottosistemi di paesaggio agli ecotopi, e alle unità di paesaggio.

Valutazioni di integrità, criticità, vulnerabilità

L'**integrità di un paesaggio** va misurata in rapporto a molteplici fattori, in relazione all'ambito spaziale e al settore di indagine (paesaggio ecologico/paesaggio visivo). Dal punto di vista ecosistemico, pertanto, il livello di integrità potrà essere misurato, ad esempio, in base al livello di naturalità, mentre dal punto di vista estetico-percettivo e storico-culturale il livello di integrità potrà essere misurato in rapporto alla persistenza di "segni" dei paesaggi storici, del livello di leggibilità consentito, o all'assenza di fattori di disturbo. In generale i fattori di degrado per il paesaggio visivo sono rappresentati da elementi eterogenei rispetto ad un determinato paesaggio (per natura, tipologia, scala, forma, texture...). Il numero degli elementi e la superficie da essi occupata si riflette sulla qualità visiva del paesaggio. I fattori di degrado per gli aspetti ecosistemici sono invece rappresentati dai fenomeni di frammentazione ecologica e da tutte quelle azioni antropiche che sottopongono a degrado gli equilibri ecosistemici (incendi, apertura di cave, inquinamento delle acque, scomparsa di habitat...). L'integrità rappresenta un utile indicatore per la predisposizione di azioni di mantenimento o per definire i gradi di trasformazione compatibili con il mantenimento dell'integrità.

La **criticità** è misurata in base allo stato del paesaggio ecologico e di quello visivo, e al livello di pressione da essi subito. Un'area di elevato pregio naturalistico e visivo interessata dallo sviluppo di insediamenti turistici presenterà un elevato livello di criticità, così come i paesaggi agrari "storici" interessati da trasformazioni delle colture agrarie o da fenomeni di abbandono daranno luogo a situazioni di criticità anche se per motivi opposti (nel primo caso per l'introduzione di nuove coltivazioni, nel secondo per i processi di rinaturazione e di degrado da mancata manutenzione, come è il caso dei terrazzamenti della penisola sorrentina e della costiera amalfitana).

La **vulnerabilità**, più che alla pressione antropica è dovuta alle caratteristiche intrinseche dell'area oggetto di studio, e più in particolare va rapportata ai caratteri dei processi e degli equilibri ecosistemici o ai caratteri del paesaggio visivo. Pertanto essa deve essere misurata soprattutto in rapporto alla sensibilità alle modificazioni di uso, quindi alla capacità di accogliere trasformazioni senza subire sostanziali modifiche delle proprie caratteristiche. In ecologia tale capacità può essere assimilata alla resilienza mentre in relazione agli aspetti

visivi essa può essere misurata in relazione alla fragilità visiva, che è funzione del livello di assorbimento visivo e del grado di visibilità¹⁷.

Indirizzi e norme per la trasformazione, la conservazione, il recupero

Anche in relazione a quanto riportato all'art. 143 del Codice dei Beni Culturali e Paesaggistici, i piani paesaggistici, nell'ambito dei più generali obiettivi di qualità paesaggistica, oltre a contenere le "prescrizioni generali ed operative per la tutela e l'uso del territorio dei diversi ambiti individuati", dovranno contenere anche le "misure conservative specifiche per la salvaguardia delle aree tutelate per legge"... "l'individuazione degli interventi di recupero e di riqualificazione delle aree significativamente compromesse o degradate"... "le misure necessarie al corretto inserimento degli interventi di trasformazione del territorio".

Tali misure saranno quindi rapportate ai livelli di qualità visuale ed ecosistemica individuati:

- attivando misure di conservazione o di mantenimento quando tali livelli vengano considerati incompatibili con le attività di trasformazione considerate;
- prevedendo azioni di recupero o di riqualificazione, quando si dovesse riscontrare che le azioni in atto non sono compatibili con le caratteristiche del paesaggio visivo e degli ecosistemi dell'area presa in esame;
- consentendo, invece, quelle attività di trasformazione considerate compatibili con le caratteristiche visuali ed ecosistemiche delle aree interessate.

Le unità ambientali prese a riferimento per la definizione delle suddette misure saranno le unità di paesaggio e i bacini o distretti visivi, ambiti all'interno dei quali è possibile individuare specifiche relazioni fra gli elementi che li caratterizzano (componenti strutturanti e caratterizzanti, sistemi di ecosistemi).

La costruzione delle reti ecologiche provinciali

Scopo della costruzione della Rete Ecologica Regionale (RER) è garantire la conservazione e il potenziamento dell'identità dei paesaggi e dei sistemi territoriali di sviluppo campani e, nel contempo, conservare e potenziare il livello di biodiversità all'interno della regione attraverso un corretto modello gestione del territorio, sottolineando lo stretto rapporto tra i caratteri morfologici e l'uso storicamente diverso che si è fatto delle risorse ambientali.

La pianificazione del paesaggio deve necessariamente passare attraverso lo studio del paesaggio visivo, inteso come struttura complessa di segni abiotici, biotici, di derivazione antropica, e del paesaggio ecologico, interpretato in base alle relazioni di tipo ecosistemico che si instaurano fra le componenti abiotiche, quelle biotiche e quelle dovute all'azione umana.

In tale ottica, l'identificazione delle aree con il maggior livello di biodiversità (il sistema dei parchi, delle riserve naturali e dei SIC) e il riconoscimento dei principali fattori di frammentazione ecologica (aree urbanizzate, infrastrutture di trasporto) permette di procedere alla individuazione della struttura portante della rete ecologica regionale, facendo emergere quei luoghi che, per loro caratteristiche intrinseche -o per le funzioni ambientali che vi possono essere attribuite- strutturano lo scenario ambientale di riferimento a cui rapportare e

¹⁷ Per assorbimento visivo si intende la capacità di un determinato insieme visivo di accogliere un nuovo elemento, senza che per questo vengano variati sostanzialmente i suoi caratteri visuali. Il livello di assorbimento visivo dipende, pertanto, anche dai caratteri morfologici, dalla qualità della tessitura (trama e grana), dai caratteri cromatici etc.

Il livello di visibilità può essere misurato in maniera empirica attraverso l'individuazione delle porzioni di territorio visibili dai principali punti panoramici o dalle principali arterie stradali e ferroviarie, oppure può essere stabilito in base al livello di intervisibilità misurato attraverso il ricorso a programmi automatici di calcolo.

da cui far discendere forme di sviluppo compatibili con le caratteristiche ecosistemiche. In ciò evidenziando quei caratteri strutturali della rete, anche determinati da elementi di facile riconoscibilità paesaggistica, che richiedono particolari politiche di gestione e specifici progetti di intervento.

La Rete ha come corridoio di connessione principale quello costituito dal sistema di parchi naturali che si snoda lungo i rilievi carbonatici posti sull'asse longitudinale regionale da nord-ovest a sud-est. Questo corridoio costituisce un segmento del corridoio appenninico che si prolunga fino alla Calabria e ai Monti Nebrodi e le Madonie in Sicilia.

Un secondo corridoio di grande importanza strategica fa parte del corridoio tirrenico costiero, risalito dall'avifauna migratoria. Esso si snoda lungo la fascia costiera e, contrariamente al primo che presenta pochi punti di crisi nell'attraversamento di alcune valli intensamente popolate che separano alcuni massicci carbonatici, è caratterizzato da numerosi punti di crisi dovuti all'eccessiva pressione insediativa lungo le coste della Campania; si tratta dunque di un corridoio di connessione da potenziare.

Vanno potenziati anche tutti quei corridoi trasversali e longitudinali che connettono la fascia costiera con le zone interne in direzione della Puglia, della Basilicata e dell'Adriatico, così come quelli che risalgono l'Appennino arenaceo argilloso in direzione del Molise.

Pertanto, lo schema di rete ecologica segnala da un lato la presenza di luoghi di connessione biologica, che vanno tutelati e migliorati nella loro funzione, attenuando e/o rendendo compatibili le disconnessioni attuali, e, dall'altro, punta l'attenzione sui luoghi in cui le recenti dinamiche di sviluppo hanno dato luogo a forme di usi impropri delle risorse ambientali, considerate solo al fine di sostenere attività di immediato interesse economico.

Il compito delle reti ecologiche alla scala provinciale sarà quello di contribuire alla costruzione del tessuto connettivo della rete, attraverso interventi più minuti e mirati, sia all'interno delle aree agricole, sia all'interno delle aree urbanizzate.

La Rete Ecologica e i Sistemi Territoriali di Sviluppo

La Rete Ecologica come riferimento per le politiche di sviluppo dei Sistemi Territoriali di Sviluppo della Campania

Nella consapevolezza che la ricchezza della biodiversità è frutto di processi secolari o millenari di interazione tra risorse naturali, processi economico-produttivi ed evoluzioni sociali e culturali del territorio¹⁸, il tema della conservazione della biodiversità deve necessariamente integrarsi al tema dello sviluppo locale. La costruzione della RER ha, dunque, anche il compito di indirizzare i processi di sviluppo locali verso attività compatibili con la conservazione della biodiversità.

La tutela, la manutenzione, il risanamento dell'ambiente, il restauro della natura, del paesaggio e dei siti culturali stabiliscono una connessione forte tra le ragioni della conservazione e le ragioni dello sviluppo, prendendosi cura del territorio e della sua identità, e costruendo intorno a tali azioni nuovi e forti sistemi di attività economiche, che possono costituire in alcuni casi l'asse portante, l'idea forte di una nuova politica di "sviluppo sostenibile".

Tale strategia va ben oltre le istanze ecologiche di conservazione di lembi superstiti di natura, ma diviene un vero e proprio modello competitivo di sviluppo e governo sostenibile che

¹⁸ la permanenza, o meno, di valori ecosistemici e culturali è la conseguenza dell'evoluzione di sistemi locali in cui gli stessi valori hanno una precisa funzione.

persegue il miglioramento della qualità ambientale del territorio nel suo complesso, investe le esigenze di fruizione sociale e valorizzazione culturale del patrimonio ambientale ed attiva un processo di sviluppo economico, che, basandosi sul principio della conservazione delle risorse, è capace di durare e rinnovarsi nel tempo.

Si intende costruire un modello integrato di gestione del territorio, basato sull'esaltazione delle risorse endogene e sul principio di sostenibilità, valido ed estendibile a tutte le aree con caratteristiche omogenee e non riservato esclusivamente alle aree protette e al sistema dei parchi, che costituiscono solo il riferimento, il punto di partenza, i nodi della Rete.

L'obiettivo è promuovere ed incentivare un uso razionale delle risorse, di diffondere una visione del territorio che sia protagonista delle politiche di sviluppo locale e componente prioritaria da cui è impossibile prescindere (essendo esso stesso una risorsa di valore, e non mero substrato), e sviluppare l'economia locale attraverso avanzati modelli di partenariato e strategie bottom up.

Si vuole, quindi, individuare, influenzare ed incentivare Sistemi Territoriali di Sviluppo che, da un lato, siano rilevanti per la corretta gestione del patrimonio da conservare, dall'altro siano capaci di cogliere l'opportunità di una inversione delle dinamiche in atto.

Il punto di partenza sono quei STS che hanno scelto per i propri territori una politica di sviluppo, anche economico, legata alla valorizzazione della propria identità territoriale, incentrata su:

- recupero e valorizzazione del patrimonio ambientale, esaltandone le potenzialità attraverso la valorizzazione delle attività a ridotto impatto ambientale legate all'ecoturismo (sistema di sentieri naturalistici ed escursionistici, parchi didattici, ippoturismo, cicloturismo ecc.), la realizzazione di interventi nel campo del turismo rurale, la riqualificazione dei centri storici e dell'edilizia rurale, le attività produttive agricole basate sull'innovazione e sul risparmio energetico. Queste azioni sono particolarmente significative nelle aree, storicamente modellate dall'azione antropica, oggi in profondo declino ed abbandono e spesso interessate da gravi fenomeni di dissesto e di erosione;
- recupero e valorizzazione dei beni culturali, individuando un sistema di sviluppo delle risorse culturali in ambiti omogenei per tradizioni, per territorio, per memorie storiche, per identità, promuovendo il pieno recupero dei centri storici, la destagionalizzazione dei flussi turistici, la differenziazione dei bacini di utenza e uno sviluppo economico ed occupazionale, nel rispetto delle esigenze di tutela, di compatibilità ambientale e di riqualificazione paesaggistica;
- sviluppo delle attività agroalimentari e commercializzazione dei prodotti locali, nonché valorizzazione dell'artigianato locale e sviluppo del tessuto delle piccole e medie industrie (PMI), intervenendo sia sugli aspetti quantitativi e qualitativi delle produzioni, sia sugli aspetti di gestione dei fattori produttivi, senza trascurare la promozione di attività industriali basate sull'innovazione e sul risparmio energetico. La presenza di una gamma più o meno ampia di prodotti agricoli e agroalimentari a forte connotazione di tipicità, per alcuni dei quali è riconosciuta anche la denominazione d'origine o l'indicazione geografica, costituisce un'importante occasione di rivitalizzazione di un settore capace di creare un mercato specifico. Attualmente le potenzialità di sviluppo del settore agricolo e della trasformazione agroalimentare legate alla tipicità sono ancora tutte da esplorare non esistendo ancora una loro valorizzazione sui mercati extralocali;
- sviluppo e qualificazione dell'offerta turistica e agrituristica basato su un sistema già strutturato o che, sulla base delle risorse (ambientali, paesaggistiche, artistiche, storico-culturali) disponibili, ha la possibilità di svilupparsi. Tale strategia mira al riequilibrio territoriale in termini di presenze turistiche, alla destagionalizzazione della domanda di

servizi turistici ed alla realizzazione di pacchetti turistici integrati, nei quali la gamma di offerta del territorio viene integrata e completata dall'offerta di una qualificata scelta di prodotti agricoli, agroalimentari ed artigianali.

La perseguibilità del modello di sviluppo economico sostenibile, che ha nella rete ecologica il suo riferimento, è stata verificata sovrapponendo alla armatura della RER la perimetrazione di tutti quei STS che hanno scelto per i propri territori una politica di sviluppo congruente con le finalità della RER. La verifica è stata necessaria giacché la Rete non avrebbe speranza di consolidarsi se non fosse compatibile con i processi socio economici in atto, che condizionano il permanere dei valori di biodiversità.

In Campania è già possibile tracciare la mappa di un sistema consolidato di STS che consapevolmente, e con un processo decisionale dal basso, partecipato e condiviso, hanno operato una scelta di futuro sostenibile per i propri territori. Questi STS si collocano lungo la struttura portante della R.E.R. e avranno un ruolo determinante nelle strategie di conservazione e sviluppo.

Oltre ai Sistemi Territoriali di Sviluppo su cui insistono parchi e aree protette, per cui le politiche di sviluppo sono necessariamente coerenti con la conservazione della biodiversità, è interessante notare come altri territori abbiano puntato strategicamente sulla valorizzazione delle proprie risorse ambientali.

Questi sono, in prima istanza, gli STS che hanno puntato, nella costruzione del loro progetto di sviluppo, sulle risorse ambientali e culturali quali i sistemi a dominante rurale culturale e i sistemi costieri a dominante paesistico ambientale culturale. Determinanti vanno poi considerati gli STS a vocazione rurale ed agroalimentare, che se riorganizzati e indirizzati nelle loro produzioni in chiave di sostenibilità ambientale e valorizzazione delle tipicità, hanno un ruolo fondamentale sia di connessione ecologica che di tutela e riqualificazione del paesaggio.

L'analisi degli aspetti produttivi mostra come negli STS, che da più tempo hanno operato questa scelta, vi siano già ora segnali positivi di una dinamicità nei processi produttivi ed economici.

Lo schema di rete ecologica aiuta ad individuare, dunque, quegli STS nei quali lanciare progetti di valorizzazione e di miglioramento ambientale, cercando di combinare, nello stesso scenario, le istanze ecologico-paesaggistiche, con quelle che attengono allo sviluppo sostenibile, in cui trovano spazio le attività connesse con un oculato utilizzo produttivo delle risorse ambientali. Tali aree possono essere oggetto di campi progettuali complessi, promossi con accordi tra i vari enti territoriali competenti, che arrivino alla definizione di strumenti e che operino non solo per vincoli, ma anche per incentivi finalizzati ad integrare le esigenze ecologiche nell'uso dei suoli e nella gestione del territorio.

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

<u>Il rischio ambientale in Campania</u>	23
<u>La problematica del rischio ambientale e la necessità di una sua quantificazione</u>	23
<u>Definizioni e terminologia</u>	25
<u>Sorgenti antropiche di rischio ambientale</u>	28
<u>Rischio di incidenti rilevanti nell'industria</u>	29
<u>Rischio gestione rifiuti</u>	33
<u>Rischio da attività estrattive</u>	38
<u>Sorgenti naturali di rischio ambientale</u>	40
<u>Rischio vulcanico</u>	41
<u>Rischio sismico</u>	43
<u>Rischio idrogeologico</u>	46
<u>La quantificazione del rischio ambientale</u>	48

La descrizione della rete del rischio ambientale è strutturata in tre parti fondamentali. Nella prima si inquadra la problematica del rischio ambientale in Campania e si forniscono le definizioni per una serie di concetti fondamentali ad una trattazione multidisciplinare. Nella seconda parte si localizzano sul territorio campano le diverse sorgenti antropiche e naturali del rischio e le si caratterizzano sulla base dei dati ufficiali a disposizione. Nella terza parte si definisce una procedura di quantificazione, che va al di là delle procedure per le specifiche tipologie di rischio. Ciò nella convinzione che solo la quantificazione del livello di rischio complessivo (cioè proveniente da sorgenti diverse) presente in una certa area consenta, poi, di operare una pianificazione consapevole, che confronti sistematicamente lo stato e l'evoluzione del sistema ambiente in esame con un prefissato obiettivo di riferimento, generalmente identificabile in accettati criteri di rischio tollerabile.

La quantificazione del rischio ambientale complessivo, presente in una certa area, è uno strumento di pianificazione oggettivo, mirato a definire adeguate politiche preventive di mitigazione del rischio, ma anche corrette destinazioni d'uso del territorio ed opportune localizzazioni di infrastrutture strategiche.

Il rischio ambientale in Campania

La problematica del rischio ambientale e la necessità di una sua quantificazione

Il tema dei rischi che incombono sul patrimonio ambientale (naturale, paesaggistico, quindi socio-culturale in senso lato) ha assunto una rilevanza particolare nell'ultimo decennio sia perché oramai pienamente avvertito da larga parte dell'opinione pubblica sia perché denso di interazioni e di implicazioni per una moltitudine di soggetti pubblici e privati.

E' un tema di particolare complessità perché in esso si incrociano il problema della gestione e della tutela del patrimonio ambientale e quello della convivenza della nostra società coi rischi che ne minacciano quotidianamente la sicurezza e la qualità della vita, l'identità o la stessa sopravvivenza. Parlare quindi di patrimonio ambientale a rischio significa occuparsi di città e architetture, di paesaggi naturali e culturali, di trame insediative, reti infrastrutturali e bellezze naturali che costituiscono la parte più preziosa dell'identità culturale di tutte le regioni italiane e, in particolare per la Campania, anche una risorsa economica fondamentale.

Il territorio della Regione Campania è, come e forse più di quello italiano, fragile ed esposto a numerosi rischi: alcuni di questi sono molto diffusi, anche se in genere poco conosciuti e ancor meno correttamente stimati; altri sono specifici, connessi cioè con i caratteri originari del territorio. Tutti comunque sono fortemente intrecciati con gli interventi avvenuti sul territorio e vanno quindi tenuti in fortissimo conto nelle politiche di sviluppo territoriale e produttivo della Regione.

Da qui la necessità che le politiche ambientali diano adeguata priorità ad azioni preventive indicando le linee guida per le misure di protezione dei singoli beni, specie od aree, in politiche di utilizzazione conservativa delle risorse complessive, che coinvolgano direttamente le popolazioni locali nelle politiche ambientali. Per fornire informazioni affidabili per la definizione di tali politiche ambientali, è necessario che le competenti autorità, supportate dalle necessarie competenze scientifiche, sviluppino localmente, cioè per ciascun ambiente insediativo così come definito nel 2° Quadro Territoriale di Riferimento, un'analisi dei rischi ambientali.

L'analisi dei rischi prevede diverse fasi:

- l'identificazione dei pericoli (identificazione delle sorgenti di rischio nonché delle condizioni o eventi per i quali esse potenzialmente producono conseguenze a persone, cose o ambiente);
- la stima o caratterizzazione dei rischi (descrizione e quantificazione dei rischi, cioè determinazione delle caratteristiche di un pericolo e delle probabilità dello stesso di causare conseguenze avverse);
- la valutazione dei rischi (confronto delle stime con criteri di riferimento e giudizio sulla significatività del rischio).
- Lo scopo di queste diverse fasi dell'analisi dei rischi è fornire una parte rilevante, anche se non esaustiva, delle informazioni necessarie a supportare:
- la gestione dei rischi, cioè l'identificazione, selezione e implementazione di azioni appropriate per il controllo dei rischi.

La valutazione dei rischi e la definizione di politiche di gestione che ne consentano il controllo è un settore relativamente nuovo, sviluppato sinora da esperti di singole discipline (ingegneria, statistica, sismologia, vulcanologia, geologia, tossicologia, ecc.).

Il PTR ha identificato concetti e principi unificanti di diverse discipline, allo scopo di definire un approccio integrato alla valutazione dei rischi mirato ad una loro definizione quantitativa e non solo qualitativa. Solo infatti la *quantificazione* del livello di rischio presente in una certa area consente poi di *decidere cosa si intende per livello di rischio tollerabile*, di *confrontare sistematicamente lo stato e l'evoluzione del sistema ambiente in esame con un prefissato obiettivo di riferimento*. La procedura di analisi esemplificata ha quindi il fine ultimo di confrontare le stime del livello di rischio complessivo (dovuto cioè a sorgenti di rischio di natura diversa), relativo ad una certa area, con criteri di accettabilità, individuati per quella stessa area.

La valutazione dei rischi per una certa area sarà quantitativa o semi-quantitativa a seconda di alcuni aspetti, in particolare:

- la natura del pericolo che va caratterizzato,
- l'utilizzo previsto per la valutazione che si sta operando
- le risorse ed i dati disponibili¹⁹.

Essa comunque non deve svilupparsi come un'asettica operazione tecnica neutrale. Deve invece tener conto innanzitutto dei legami indissolubili che legano i beni ambientali ai rispettivi contesti paesaggistici e territoriali, nonché alle reti di fruizione che li coinvolgono. Essa deve inoltre essere attuale, cioè sviluppata non su basi storicistiche ma al tempo presente, cioè all'oggi politico-economico e culturale. Il processo di valutazione complessiva del rischio non è in tal senso un mero esercizio scientifico: include variabili economiche, sociali e politiche allo scopo di fornire una base affidabile per la fase decisionale²⁰.

¹⁹ R. Fairman, "Does a cohesive process of environmental health risk assessment exist?", J.of Risk Research (2002)

²⁰ L. Elghali, "Decision support tools for environmental policy decisions", CES-University of Surrey, ISSN 1464-8083 (2002), p. 24

Definizioni e terminologia

Nella valutazione del rischio cui sono esposti i diversi ambienti insediativi della Regione Campania occorre utilizzare un approccio uniforme, per quanto possibile quantitativo, per le diverse tipologie di eventi disastrosi possibili. Ciò richiede un'omogeneizzazione di definizioni e terminologia poiché, sia nella letteratura scientifica sia nelle normative di settore, si ritrovano significati diversi attribuiti a termini uguali. Nel PTR si utilizzano le seguenti definizioni:

- **sorgente di rischio** o **pericolo**: è tutto ciò che può potenzialmente creare conseguenze avverse indesiderate alla popolazione e/o all'ambiente. E' quindi un concetto legato solo alle caratteristiche intrinseche di una sostanza o di una situazione di arrecare danno a persone, cose o elementi dell'ambiente²¹.
- **evento avverso**: è il verificarsi, in una zona considerata, di un fenomeno con conseguenze potenzialmente avverse, legata ad una sorgente di rischio localizzata all'interno o all'esterno della zona considerata e caratterizzato da una certa *intensità*.
- **intensità**: è la misura dell'entità con la quale si manifesta il fenomeno generato da un evento avverso e dal quale il recettore può subire danno.²²²³
- **pericolosità**: è la probabilità che un evento avverso dovuto ad una determinata sorgente di rischio si verifichi con una data *intensità* in un intervallo di tempo ed in un luogo definiti. Ne deriva che la pericolosità è valutata tenendo in considerazione sia le caratteristiche della sorgente di rischio sia quelle del sito al quale è riferita.
- **valore esposto**: è la misura di tutto ciò che si può perdere a seguito del verificarsi di un evento avverso in una certa area. Può essere espresso in vite umane oppure in termini economici reali o convenzionali (poiché il valore storico, culturale e ambientale non è, in molti casi, monetizzabile). Esso è quindi dipendente sia dalle attività (umane, culturali, economiche, ecc.) sia dalle peculiarità ambientali che caratterizzano l'area cui ci si riferisce.
- **vulnerabilità**: è la frazione del valore esposto che può essere persa a seguito del verificarsi di uno specifico evento avverso. Il prodotto *valore esposto x vulnerabilità* fornisce l'estensione presunta del danno (a uomini, cose, ambiente) che si avrebbe a seguito del verificarsi di un evento di un certo tipo e intensità in uno specifico luogo e tempo.
- **danno**: sono le conseguenze, in termini di vite umane, danni materiali, perdite economiche, del verificarsi di un evento pericoloso. Esse possono essere *immediate* o *a lungo termine*. Ad

²¹ Ad es., una sostanza tossica che è pericolosa per la salute umana (cioè rappresenta un *pericolo* o una *sorgente di rischio*) non costituisce un *rischio*, a meno che recettori umani non siano esposti ad essa.

²² Essa può essere espressa in [bar] se l'evento pericoloso è un'esplosione; in [kW/m²] se l'evento è un incendio stazionario, in [mg/m³] se l'evento è un rilascio di sostanza tossica; in [m/s² o g (accelerazione di gravità al suolo)] se l'evento è un terremoto; ecc. Solo nel caso di contatto con una sostanza tossica occorre distinguere tra dose, ovvero l'ammontare effettivamente assorbito dall'uomo o dall'animale, e concentrazione genericamente presente in un certo sito

²³ A titolo di chiarimento delle definizioni date si riporta una tabella nella quale vengono individuate alcune sorgenti di rischio, gli eventi avversi, i fenomeni ad esse associati e le unità di misura della loro intensità:

Sorgenti di rischio	Eventi avversi	Fenomeni	Unità di misura
Faglia	Liberazione di energia	Oscillazione del suolo	m/s ²
Attività industriale pericolosa	Rilascio tossico	Nube tossica/contaminazione	mg/m ³
	Incendio	Flusso termico stazionario	kW/m ²
	Esplosione	Onda di pressione	Pa - bar
	Eruzione	Flusso piroclastico	g/s
Vulcano		Pioggia di cenere	kg/m ²
	Liberazione di energia	Oscillazione del suolo	m/s ²
Pendio instabile	Frana	Flusso di materiale	g/s
Fiume	Esondazione	Flusso d'acqua	g/s

Si noti che ad una stessa sorgente di rischio possono essere associati più eventi avversi ma anche che ad uno stesso evento avverso possono essere associati più fenomeni dannosi.

es., incendi, esplosioni e alcune sostanze tossiche provocano lesioni o danni immediati. Altre sostanze chimiche, come l'asbesto, producono effetti sulla salute solo dopo molti anni. Le radiazioni ultraviolette provocano invece sia effetti immediati (scottature) che a lungo termine (cancro della pelle).

- **esposizione:** è la modalità attraverso cui un recettore vulnerabile viene in contatto con gli eventi avversi generati da una sorgente di rischio (ad es. un certa dose di sostanza tossica emessa a seguito di un rilascio oppure un'onda di pressione generata da un'esplosione o, ancora, l'accelerazione al suolo generata da un terremoto).

- **percorso di esposizione:** è il percorso attraverso il quale il pericolo raggiunge il recettore sensibile. Ad esempio, una sostanza chimica rilasciata nel suolo può raggiungere per percolazione una falda, da questa un corso d'acqua superficiale e, se questo è usato per irrigazione agricola, può giungere nella catena alimentare animale e umana.

- **rischio:** è la probabilità che una determinata conseguenza negativa (cioè un danno di un certo tipo ed estensione) si verifichi in un certo periodo di tempo a seguito di uno specifico evento avverso. Può essere espresso come una frequenza (il numero di accadimenti della conseguenza negativa in un anno o in un altro periodo di tempo) o come una probabilità (che quella conseguenza negativa si verifichi a seguito di una particolare azione). Ciò che distingue il rischio dal pericolo (cioè dalla sorgente di rischio) è proprio il fatto che nel rischio è tenuta in conto (e quantificata) la probabilità che si verifichi un certo danno come risultato dell'*esposizione* a un pericolo.

Il rischio è quindi un parametro funzione della probabilità di accadimento di un certo evento e della entità delle conseguenze su uomini, ambiente e cose. Può essere quantificato dal prodotto:

$$\text{Rischio} = (\text{probabilità di accadimento}) \times (\text{entità delle conseguenze}) \quad (1)$$

oppure dall'espressione:

$$\text{Rischio} = (\text{pericolosità}) \times (\text{vulnerabilità}) \times (\text{valore esposto}) \quad (2)$$

che risulta equivalente alla prima dando alla "pericolosità" il significato prima indicato, cioè di probabilità di accadimento di uno specifico evento avverso, in un tempo e un luogo fissati. L'espressione (2) è generalmente adoperata quando si vogliono quantificare i rischi da eventi naturali.

Questa definizione coincide sostanzialmente con quella adottata dalla Comunità Europea (EN 1050, 1996) che indica il rischio relativo ad una specifica sorgente di rischio (o pericolo) come: *una funzione della ampiezza del possibile danno che può risultare dal pericolo considerato e della probabilità di accadimento di quel danno (a sua volta funzione della frequenza e durata dell'esposizione, della probabilità di accadimento dell'evento pericoloso e della possibilità di evitare o limitare il danno).*

Quindi il rischio ha un limite inferiore (che è prossimo a zero nel caso in cui non vi sia un'apprezzabile possibilità di un evento avverso o in cui l'estensione delle conseguenze sia sostanzialmente nulla) ma non ha un limite superiore (perché l'entità delle conseguenze è fortemente influenzata dal valore esposto che può essere esteso infinitamente, si pensi al rischio di un'esplosione nucleare).

La valutazione e la quantificazione integrata di pericoli, esposizioni e rischi è un contributo fondamentale a qualsiasi processo decisionale di gestione dei rischi (quindi anche a qualsiasi

studio di pianificazione) che assuma come criterio base la necessità di minimizzare il rischio. Per ridurre il rischio bisogna infatti poterne quantificare con sufficiente approssimazione il valore, e ciò sia per confrontarlo con un livello stimato come *rischio accettabile* sia per valutare l'entità di un possibile suo abbassamento a seguito di azioni di riduzione della pericolosità e/o di mitigazione degli effetti. La quantificazione del livello di rischio consente inoltre di valutare (ad es. con un'analisi costi-benefici) se possibili politiche di gestione sono, prima socialmente e poi economicamente, accettabili.

Perché la metodologia di quantificazione non si riduca ad uno studio teorico di limitato utilizzo per la pianificazione territoriale, cioè sia poi poco utile alla fase di *risk management*, è indispensabile definire i criteri per stabilire, per ogni area, il livello di *rischio accettabile*, cioè il livello di rischio che la società può tollerare per una specifica situazione di pericolo.

I livelli di rischio si possono considerare compresi tra due limiti:

- i livelli *de manifestis*, cioè quelli così elevati che, a qualsiasi costo, non si può consentire che avvengano
- i livelli *de minimis*, cioè quelli così bassi che non occorre quantificarli in quanto la probabilità del loro accadimento o il danno ad essi conseguente sono trascurabili.

I rischi tra questi due limiti vengono valutati sulla base dei costi, della fattibilità tecnica delle azioni mitigative, di considerazioni socio-economiche, politiche o legali, con lo scopo di valutarne l'accettabilità o tollerabilità.

In particolare, il concetto di rischio minimo consente di eliminare dalle azioni di *risk management* quelle relative ai rischi banali, in considerazione del fatto che la società non può eliminare completamente tutti gli effetti su persone e ambiente associati a rischi naturali ed antropici. In altri termini, ogni società ha un livello di rischio che rappresenta i limiti che la società è preparata (coscientemente o non) ad accettare in conseguenza dei benefici potenziali che potrebbero derivare da una data attività: ciò può essere rappresentato dal livello di rischio accettabile (*de minimis risk level*). Esso va quindi considerato come un valore soglia, che divide i rischi tanto bassi da poter essere ignorati da quelli che vanno analizzati, quantificati e tenuti in conto nello sviluppo di azioni di pianificazione (in questo senso, la quantificazione dei rischi può, e deve, essere vista in senso positivo e non limitativo, cioè utile a definire gli ambiti entro i quali va incanalato lo sviluppo del territorio).

L'indicazione del valore di rischio accettabile per ogni area dipende da una decisione più politica che tecnica²⁴, e quindi deve coinvolgere gli enti locali competenti sul territorio. Si possono comunque fornire dei criteri guida.

La definizione di rischio accettabile non può non dipendere dalla natura del rischio e dai recettori sensibili coinvolti, oltre che da altre variabili contestuali. I livelli accettabili saranno quindi diffusi (cioè mai rigorosamente specificati) e relativi (in quanto dipenderanno da circostanze speciali). Un approccio che trova vasto consenso nella definizione del rischio accettabile è il confronto con certe misure di grado di rischio di attività normalmente accettate dalla maggioranza della popolazione. Tipicamente, i rischi inferiori a quelli di 10^{-6} di probabilità di morte prematura a causa dell'evento indesiderato sono spesso considerati accettabili dalla maggior parte degli enti governativi preposti al controllo, perché tale valore si confronta positivamente con quelli di rischio connessi con le attività umane considerate "normali"²⁵.

²⁴ in tal senso, rischio accettabile significa in realtà rischio politicamente accettabile.

²⁵ 10^{-3} per fumare un pacchetto di sigarette al giorno, ...; 10^{-4} per uso intenso di alcol, per incidenti domestici, guida di veicoli a motore, attività agricole, ...; 10^{-5} per guida di camion, incendi domestici, sciare, vivere sotto una diga, usare la

Un criterio analogo va cercato usando anche il danno economico come unità di misura, in modo da poter considerare anche i rischi che non coinvolgono letalità ma hanno conseguenze su ambiente e cose. La letalità non va però inclusa nella quantificazione economica del danno: tenere le due stime separate è di maggiore utilità sia per comprendere la reale tipologia delle conseguenze, sia per orientare meglio il processo decisionale, cioè la fase di gestione del rischio.

In definitiva, per ogni area da analizzare, sulla base degli elementi territoriali ed ambientali vulnerabili, e tenendo conto della tipologia delle sorgenti di rischio va definito un criterio che consenta a livello regionale di definire il valore del rischio per il quale l'analisi non va sviluppata.

Sulla base di quanto detto, la pianificazione territoriale deve combinare azioni preventive e protettive, rifiutando la contrapposizione preconcepita tra logica della prevenzione e quella della protezione, tra le strategie di lungo periodo e quelle di pronto intervento. Pur con l'ovvia preferenza per la prevenzione, a fronte degli insuccessi delle politiche di emergenza e di protezione occasionale e tardiva, le misure di protezione non sono necessariamente alternative agli interventi preventivi di lungo periodo. Se attuate con prontezza e rapidità (il che è possibile solo se ampiamente pianificate e codificate, e quindi né tardive né occasionali) possono prevedere e preparare gli interventi strutturali, in una logica coordinata di piano territoriale regionale.

Di seguito si presenta un quadro sintetico delle tipologie di rischio ambientale più rilevanti per il territorio della Regione Campania, sia quelle determinate da attività antropiche sia quelle da sorgenti naturali. La quantificazione del rischio è uno stadio cruciale per decidere, con un approccio oggettivo, in che misura urbanizzare o industrializzare zone del territorio per le quali vi sia probabilità apprezzabile di eventi avversi con conseguenze rilevanti.

Sorgenti antropiche di rischio ambientale

I rischi ambientali da attività antropiche, considerati più rilevanti per la pianificazione territoriale, sono:

- il *rischio di incidenti rilevanti nell'industria*, la cui rilevanza a livello internazionale è sancita da tre Direttive europee²⁶ ed ha richiesto anche in Italia diversi provvedimenti legislativi, soprattutto in tema di requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale²⁷;
- il *rischio da scorretta gestione dei rifiuti*, che ha assunto caratteri di drammatica emergenza, e che deve essere affrontato con una politica che punti su adeguate strutture impiantistiche, opportunamente collocate sul territorio, su attente campagne di informazione e formazione di utenti e operatori e su estese azioni di monitoraggio volte a limitare drasticamente l'attività dell'ecomafia;
- il *rischio da attività estrattive*, che grava pesantemente sul territorio, principalmente per le tradizionali e diffuse azioni di estrazioni di inerti da cave ma anche, più recentemente, per le

pillola contraccettiva, ...; 10^{-6} per sottoporsi a diagnostiche a raggi X, pescare, ecc.; 10^{-7} per bere 10 litri di coca dietetica con saccarina,

²⁶ Direttiva 82/501/EC, nota come Direttiva "Seveso", Direttiva 96/82/EC, nota come Direttiva "Severo II" e la Direttiva 2003/105/EC del 16-12-2003.

²⁷ DLgs. 17-08-1999, n.334, "Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose", S.O. n.177/L alla GU, S.G. n.228 del 28-09-1999; DM 09-08-2000, "Linee guida per l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza", GU, S.G. n.195 del 22-08-2000; DMLLP 09-05-2001, "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone con stabilimenti a rischio di incidente rilevante", S.O. n.151 alla GU, S.G. n.138 del 16-06-2001

programmate azioni di estrazione di idrocarburi.

Tali diverse problematiche vanno analizzate in due stadi successivi: l'identificazione e valutazione del livello di rischio sul territorio regionale e la proposizione di azioni strategiche mirate a controllarlo.

La fase di identificazione deve localizzare sul territorio regionale le *sorgenti di rischio* connesse ai rischi ambientali su esposti. Per ciascuna tipologia di sorgente è necessario sviluppare poi una fase di caratterizzazione e valutazione che associ informazioni qualitative ad elaborazioni quantitative.

Vanno prima indicate le caratteristiche delle diverse sorgenti potenziali (stabilimenti industriali pericolosi, depositi illegali di rifiuti, siti contaminati), ed in particolare le tipologie di eventi avversi (rilascio di nubi tossiche, incendi, esplosioni, inquinamento di acque superficiali o profonde) ad esse correlate. Successivamente si dovrà quantificare la *pericolosità* e il *danno atteso*. Per questa fase di valutazione del rischio si propone un approccio metodologico *risk oriented* (anche noto come approccio probabilistico, ed adottato in Paesi, quali l'Olanda e la Gran Bretagna, a forte e prestigiosa tradizione di studio ed impegno contro i rischi ambientali) che mira non solo alla quantificazione dei danni connessi ai potenziali eventi avversi ma anche alla stima della probabilità del loro accadimento. Tali fasi di identificazione e caratterizzazione si inseriscono nella procedura di quantificazione del rischio ambientale.

La definizione accurata delle azioni strategiche di controllo del rischio deve avvenire a valle di tale quantificazione. In particolare, il valore di pericolosità connessa ad una certa sorgente di rischio può suggerire l'individuazione di *azioni preventive di riduzione della pericolosità*, mirate cioè a ridurre la probabilità di accadimento del potenziale evento avverso (quali, ad es., l'adozione di componenti industriali di maggiore affidabilità, intense ed estese campagne contro la criminalità che gestisce gli sversamenti illegali, una gestione secondo criteri avanzati di sicurezza degli impianti di smaltimento rifiuti) mentre l'entità del danno può guidare nella definizione di *azioni preventive di mitigazione*, mirate cioè a ridurre l'entità del possibile danno conseguente ad un evento avverso. Tali azioni di mitigazione possono essere sia *pre-evento* (quali, la delocalizzazione di impianti a rischio verso zone con un più basso numero di elementi territoriali ed ambientali vulnerabili o il cambio di destinazione d'uso di un'area con presenza di siti contaminati) sia *post-evento* (quali, la definizione e organizzazione di piani di emergenza, la realizzazione di barriere di contenimento/assorbimento di nubi tossiche o di vapori infiammabili, la messa in sicurezza di sostanze inquinanti in un sito contaminato e la sua successiva bonifica).

Rischio di incidenti rilevanti nell'industria

Il rischio di incidenti rilevanti negli stabilimenti industriali è relativo a tutte le potenziali cause di incidenti (rilascio di sostanze tossiche, incendio ed esplosione) connesse con la presenza (intesa come utilizzo o come stoccaggio) nello stabilimento stesso di consistenti quantità di sostanze pericolose. Una corretta valutazione del rischio, sulla base anche di quanto indicato nel D.Lgs. 334/99 e nel D.M. del 9 agosto 2000, deve includere l'identificazione dello scenario di incidente e l'analisi delle conseguenze dello stesso. Ciò richiede l'implementazione e l'utilizzo di un adeguato approccio di lavoro, che in successione sviluppi:

- la descrizione, sufficientemente dettagliata, dell'impianto;
- l'identificazione dei possibili scenari di rischio;
- la descrizione delle modalità di rilascio e la caratterizzazione dello stesso (in termini di

portata, ammontare complessivo, stato fisico, densità, composizione e durata dello stesso) per ogni possibile sorgente di rilascio;

- la valutazione delle modalità di dispersione delle sostanze pericolose dalle sorgenti di rilascio identificate in ogni scenario di rischio di incidente rilevante;
- la quantificazione della probabilità di incidente, sulla base di informazioni tecniche e storico-statistiche nonché di metodologie di valutazione dell'affidabilità dei componenti di una determinata apparecchiatura di processo;
- la determinazione dell'entità di rischio (che consente di valutare l'accettabilità o meno del rischio di incidente), come prodotto della probabilità di incidente per l'entità dei danni da esso prodotti.

Sulla base di un'analisi così impostata, si deve definire un adeguato programma di sicurezza che preveda tutte le azioni possibili per identificare i problemi prima che gli stessi avvengano, valutando e comprendendo appieno tutti gli aspetti delle potenziali situazioni di rilascio al fine di prevenirne il verificarsi e di ridurre l'impatto qualora una di esse dovesse verificarsi.

Le azioni possibili sono diverse, ad esempio:

- a) sviluppo di soluzioni ingegneristiche (modifiche impiantistiche, cambio di condizioni di processo, richiesta di componentistica di maggiore affidabilità, ecc.) per eliminare la sorgente del rilascio potenziale;
- b) riduzione degli ammontari di sostanze pericolose stoccate o utilizzate nell'impianto al fine di ridurre la quantità rilasciabile;
- c) aggiunta di sistemi di monitoraggio, opportunamente distribuiti per area, per poter rilevare perdite incipienti;
- d) inserimento di valvole di intercettazione e altri sistemi di controllo per eliminare livelli pericolosi di perdite o spargimenti;
- e) sviluppo di un piano di azione di emergenza assieme alle comunità circostanti.

L'analisi dei rischi di ciascuna delle potenziali sorgenti (e, quindi, principalmente degli impianti a rischio) non è sempre sufficiente per una valutazione corretta del rischio di incidenti rilevanti in una determinata area. Soprattutto per le aree ad elevata concentrazione di stabilimenti, quale quella di Napoli orientale, occorre un'analisi di rischio d'area, che tenga conto sia dei potenziali incidenti rilevanti che si possono sviluppare nei diversi stabilimenti di un certo territorio sia di quelli potenzialmente indotti dalle sorgenti mobili, cioè dai mezzi che trasportano sostanze (materie prime o residui pericolose) associate alle intense attività industriali presenti in quella determinata area.

Un aspetto fondamentale in termini di pianificazione è quello dell'effetto domino. L'effetto domino, esplicitamente introdotto nella normativa sui rischi industriali dall'art. 12 del D.Lgs. 334/99, consiste nella possibile sequenza di eventi incidentali, anche di natura diversa, che originati in un componente di un impianto si estendono ai componenti vicini, a causa principalmente di elevati valori di radiazione termica o di sovrappressione o di proiezione di frammenti. Tale effetto può interessare sia le apparecchiature di un singolo impianto di processo sia quelle di impianti e/o depositi limitrofi.

La normativa nazionale degli ultimi anni²⁸ rappresenta un'evoluzione rispetto alla prima "legge Seveso"²⁹ impone, tra l'altro, che siano stabiliti requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, con riferimento alla destinazione ed all'utilizzazione dei suoli. L'obiettivo è quello di fornire

²⁸ D.Lgs. 334/99 e decreti ad esso collegati.

²⁹ D.Lgs. 175/88.

elementi utili alla regolamentazione del processo di integrazione tra le scelte della pianificazione territoriale e urbanistica e la normativa attinente gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, soggetti cioè all'applicazione della direttiva 96/82/EC e del D.Lgs. 334/99. Nello sviluppo di tale processo di integrazione, è stato pubblicato il D.M.LL.PP. 9-05-2001 che ha come obiettivo la verifica e la ricerca della compatibilità tra l'urbanizzazione e la presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante. Il DM indica i ruoli specifici che dovranno svolgere la Regione, le Province e i Comuni.

La Regione, oltre ad avere attribuzioni specifiche nei settori ambientali e produttivo (dettagliate nel D.Lgs. n.112/98, all'art.72 con riferimento alle attività a rischio di incidente rilevante), è competente in materia di governo del territorio ai sensi dell'art. 117 Cost. e dei successivi decreti del Presidente della Repubblica e assicura il coordinamento tra le vigenti norme in materia di pianificazione urbanistica, territoriale e tutela ambientale e le citate norme in materia di rischio ambientale.

In particolare, la Regione deve:

- prevedere opportune forme di concertazione tra gli enti territoriali competenti nonché con altri soggetti interessati;
- elaborare un'adeguata disciplina in materia di pianificazione urbanistica che assicuri il coordinamento delle procedure di individuazione delle aree da destinare agli stabilimenti con quanto previsto dall'art. 2 del D.P.R. 20 ottobre 1998, n. 447;
- assicurare il coordinamento tra i criteri e le modalità stabiliti per l'acquisizione e la valutazione delle informazioni di cui agli articoli 6, 7 e 8 del D.Lgs 334/99 e quelli relativi alla pianificazione territoriale e urbanistica.
- Dall'analisi della normativa del D.M. 9 maggio 2001 sui "requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone con stabilimenti a rischio di incidente rilevante", la sintesi delle fasi logiche del processo di aggiornamento della strumentazione urbanistica deve prevedere:
 - l'identificazione degli elementi territoriali ed ambientali vulnerabili;
 - la determinazione delle aree di danno;
 - la valutazione della compatibilità territoriale ed ambientale.

In particolare, la *valutazione della vulnerabilità del territorio* attorno ad uno stabilimento andrà effettuata mediante una categorizzazione delle aree circostanti in base al valore dell'indice di edificazione e all'individuazione degli specifici elementi vulnerabili di natura puntuale in esse presenti, secondo quanto indicato nella normativa di riferimento.

La categorizzazione del territorio terrà conto di alcune valutazioni dei possibili scenari incidentali, e in particolare:

- della difficoltà di evacuare soggetti deboli e bisognosi di aiuto, quali bambini, anziani e malati, e il personale che li assiste;
- della difficoltà di evacuare i soggetti residenti in edifici a più di cinque piani e grandi aggregazioni di persone in luoghi pubblici: per tali soggetti, anche se abili a muoversi autonomamente, la fuga sarebbe condizionata dalla minore facilità di accesso alle uscite di emergenza o agli idonei rifugi;
- della minore difficoltà di evacuare i soggetti residenti in edifici bassi o isolati, con vie di fuga accessibili e una migliore autogestione dei dispositivi di sicurezza;
- della minore vulnerabilità delle attività caratterizzate da una bassa permanenza temporale di persone, cioè di una minore esposizione al rischio, rispetto alle analoghe attività più frequentate;
- della generale maggiore vulnerabilità delle attività all'aperto rispetto a quelle al chiuso.
- D'altra parte nella *valutazione della vulnerabilità dell'ambiente* attorno ad uno stabilimento andranno considerati diversi elementi ambientali, quali:

- Beni paesaggistici e culturali (D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 s.m.i.);
- Aree naturali protette (es. parchi e altre aree definite in base a disposizioni normative);
- Risorse idriche superficiali (es. acquifero superficiale; idrografia primaria e secondaria; corpi d'acqua estesi in relazione al tempo di ricambio ed al volume del bacino);
- Risorse idriche profonde (es. pozzi di captazione ad uso potabile o irriguo; acquifero profondo non protetto o protetto; zona di ricarica della falda acquifera);
- Uso del suolo (es. aree coltivate di pregio, aree boschive).

La vulnerabilità di ognuno degli elementi considerati andrà valutata in relazione alla fenomenologia incidentale (incendi, esplosioni, nubi tossiche) cui ci si riferisce e dovrà tener conto del danno specifico che può essere arrecato all'elemento ambientale, della rilevanza sociale ed ambientale della risorsa considerata, della possibilità di mettere in atto interventi di ripristino susseguentemente all'eventuale incidente.

- Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica dovranno prevedere opportuni accorgimenti ambientali o edilizi che, in base allo specifico scenario incidentale ipotizzato, riducano la vulnerabilità delle costruzioni ammesse nelle diverse aree di pianificazione interessate dalle aree di danno. In base alle definizioni date, la compatibilità dello stabilimento con il territorio circostante va valutata in relazione alla sovrapposizione delle tipologie di insediamento con l'inviluppo delle aree di danno. Nella definizione di tali azioni si dovrà necessariamente tenere in conto delle problematiche territoriali e infrastrutturali relative all'area vasta.

Indirizzi strategici per il controllo del rischio di incidenti rilevanti

Gli scenari incidentali prospettati dalle analisi dei rischi dei singoli siti industriali a rischio devono prevedere una serie di azioni strategiche per il controllo del rischio di incidenti rilevanti, che si possono utilmente distinguere in politiche volte a ridurre la frequenza possibile di incidenti e in politiche volte a ridurre la magnitudo delle possibili conseguenze. Sono azioni o a cura del gestore all'interno del sito industriale a rischio o di competenza dell'azione di pianificazione territoriale per le zone circostanti il sito.

- **Verifica del controllo degli adempimenti normativi**, estesa a tutto il territorio regionale, così da avere un quadro affidabile della mappa del rischio industriale attuale in Campania. Questa politica di controllo deve anche raccogliere in modo puntuale tutte le informazioni sulle possibili aree di danno dei vari stabilimenti, in corrispondenza dei diversi eventi incidentali possibili.

- **Piena e rapida applicazione dei criteri di pianificazione urbanistica industriale contenuti nel D.M. 9 maggio 2001 per i nuovi stabilimenti e per le modifiche a quelli esistenti**. Questa rapida e piena attuazione si otterrà attraverso la creazione di un tavolo di lavoro Regione-Province-Comuni che consenta una gestione dinamica della pianificazione territoriale.

- **Realizzazione di un piano a lungo termine per intervenire sulle situazioni esistenti che appaiono maggiormente a rischio**, attraverso azioni che vanno dalla de-localizzazione di stabilimenti a rischio alla realizzazione di opere di mitigazione (quali, ad es. barriere fisiche, sistemi di contenimento), di concerto con i gestori e gli enti locali, e sotto il coordinamento dello stesso tavolo di lavoro di cui al punto precedente.

- **Incentivi alla certificazione integrata qualità-ambiente-sicurezza**, o alle realizzazione di altri studi non obbligatori per tutte le aziende a rischio, quali l'analisi dei rischi dello stabilimento, così da accrescere la coscienza e la conoscenza dei problemi di sicurezza

ambientale. Non è rara la situazione in cui piccoli investimenti, anche a livello di formazione del personale, possono produrre risultati rilevanti in materia di prevenzione di incidenti rilevanti.

Rischio gestione rifiuti

L'evoluzione delle politiche di gestione integrata dei rifiuti, lo sviluppo tecnologico dei processi per il recupero di materia ed energia dai rifiuti, l'adozione di adeguati sistemi di raccolta, differenziata e non, hanno portato ad un'accezione moderna di concetto di rifiuto ben diversa da quella classica. *Rifiuto* non è più qualcosa che, non potendo più svolgere la funzione per la quale era stata progettata e realizzata, deve essere eliminata nel modo meno dannoso per la società. Rifiuto è, invece, un'ulteriore fase della vita di un certo bene, che può consentire recuperi di materia e di energia, con conseguenti risparmi di risorse di materia e di fonti energetiche in via di esaurimento e con ridotti impatti complessivi sull'ecosistema.

Il rifiuto, quindi, se ben gestito non è più un rischio ma una risorsa per l'economia e l'ambiente. Per il territorio campano, il rischio rifiuti appare dovuto esclusivamente a:

- **situazioni indotte dall'attuale gestione, ancora farraginosa e lacunosa** (e quindi tutt'altro che "integrata" nella reale accezione del termine) **a causa sia del mancato completamento dell'impiantistica** (sono ancora assenti termovalorizzatori per rifiuti urbani; termodistruttori per rifiuti ospedalieri; piattaforme di trattamento ed inertizzazione per rifiuti industriali) **sia della ancora non adeguata ottimizzazione gestionale-normativa di alcune filiere** (si veda l'utilizzo dell'"attuale" frazione organica stabilizzata, FOS nonché la carente omogeneizzazione ed ottimizzazione dei sistemi di raccolta differenziata e della successiva selezione)
- **situazioni di illegalità diffusa** (consentite anche dalla scarsa informazione sulle potenziali conseguenze per la salute e per l'ambiente) che determinano scarichi abusivi che, a loro volta, diventano spesso gli eventi iniziatori di processi di rilevante inquinamento ambientale.

I rifiuti possono inoltre essere impiegati come materia prima indispensabile per processi di recupero di materia, nell'ambito delle filiere di riciclo già attive, e di energia, attraverso l'impiego di tecnologie avanzate ad elevata efficienza di conversione e basso impatto ambientale.

Ciò premesso, le problematiche relative alla gestione dei rifiuti, rilevanti ai fini della pianificazione territoriale della Regione Campania riguardano:

- rifiuti gestiti legalmente
- siti contaminati da rifiuti gestiti e smaltiti illegalmente, che per larga parte non sono generati nel territorio regionale ma provengono da altri siti nazionali (o internazionali). La loro pericolosità può essere intrinseca (cioè specifica dei composti che sono in essi contenuti) e/o legata al loro smaltimento scorretto (ci si riferisce a quei rifiuti agevolmente inertizzabili in apposite piattaforme che sono invece sepolti in cave o altri siti, divenendo così sorgente di innesco di processi di contaminazione ambientale che possono arrivare anche alle catene alimentari).

Rifiuti solidi gestiti legalmente

Si possono distinguere in:

- rifiuti solidi urbani raccolti in maniera indifferenziata (rifiuti residuali), la cui pericolosità non deriva tanto dalla composizione quanto dalla quantità prodotta giornalmente (in

- Campania 6993t/giorno³⁰, con una produzione pro-capite media regionale di 1,23kg/ab)
- rifiuti solidi urbani raccolti in maniera differenziata
 - rifiuti speciali, cioè quelli che derivano dalle attività commerciali, di servizio e industriali, la cui pericolosità è principalmente legata al processo di origine, pur avendo una produzione giornaliera assolutamente rilevante (in Campania circa 4.991t/g³¹ di rifiuti speciali pericolosi (232t/g) e non, per circa 315 kg/(ab x anno); a cui vanno aggiunte altre 4.118t/g di rifiuti speciali inerti). Ad essi appartengono anche i rifiuti provenienti da attività sanitarie (circa 6.500t/anno in Campania), la cui pericolosità sta nel rischio potenziale di infezioni ed epidemie;

RSU residuali

Il territorio regionale è diviso in ambiti territoriali di smaltimento (ATOS) dal Piano di Smaltimento della Regione. In esso operano 17 bacini per la gestione rifiuti.

L'attuale sistema di gestione dei rifiuti urbani in Campania prevede che il rifiuto residuale generato nei Comuni della Regione sia inviato alle stazioni di selezione e preparazione di combustibile derivato da rifiuti (CDR). L'analisi dei dati quotidiani dei rifiuti processati dagli impianti può consentire di quantificare il contributo specifico dei singoli comuni.

L'analisi di queste elaborazioni conferma che diversi ambiti territoriali presentano un'elevata criticità di produzione di RSU residuale, con punte di incremento elevatissime. Tale situazione va necessariamente tenuta in conto nella pianificazione territoriale, perché ulteriori incrementi di densità abitativa creerebbero nuove e più gravi disfunzioni del sistema di gestione rifiuti che è ancora in fase di completamento e stabilizzazione. Anche il ricorso alla raccolta differenziata è molto limitato, fatte salve alcune aree, aggravando la già critica situazione di gestione dei rifiuti residuali.

RSU da raccolta differenziata

La possibilità di recuperare e riciclare una parte considerevole dei rifiuti prodotti è un obiettivo cruciale delle moderne politiche di gestione integrata dei rifiuti.

Le frazioni merceologiche che possono essere raccolte in modo differenziato sono: frazioni secche (carta e cartone/vetro/plastica/alluminio/acciaio); frazione organica; ingombranti e beni durevoli (in genere elementi di arredo domestico o da ufficio); Rifiuti Urbani Pericolosi, RUP (pile, batterie, farmaci scaduti e prodotti etichettati come tossici o infiammabili).

Alle raccolte differenziate tradizionali, mediante contenitori su strada per carta, plastica e vetro, si stanno affiancando i sistemi di "raccolta differenziata integrata", basati sulla raccolta domiciliare o tramite contenitori ubicati presso grandi utenze commerciali o presso le piattaforme di raccolta, sia delle frazioni secche e degli imballaggi sia della frazione organica. Lo scopo è di aumentare la quantità di materiale raccolto, riducendo i "fastidi logistici" per il cittadino e, se la densità abitativa è elevata, contenendo i costi.

I diversi gradi d'idoneità dei sistemi di raccolta differenziata attualmente in uso variano secondo le caratteristiche residenziali e la struttura urbanistica. In un territorio come quello campano, dove si associano zone ad alta densità con tipologie abitative di tipo condominiale, centri storici ed artistici, aree a vocazione agricola ed altre con forte vocazione turistica di tipo stagionale, è molto difficile estrapolare un modello comune alle diverse situazioni.

In funzione delle caratteristiche residenziali e delle strutture organizzative preesistenti, i

³⁰ Fonte *Rapporto rifiuti 2002*, APAT – ONR, ottobre 2002

³¹ Fonte *Rapporto rifiuti 2002*, APAT – ONR, ottobre 2002

sistemi di raccolta possono svilupparsi secondo diverse modalità, che riguardano sia il tipo di materiali da raccogliere separatamente sia le forme di conferimento. Queste ultime sono legate all'impegno ed all'abilità con cui gli utenti - famiglie, esercizi commerciali e uffici - tengono distinte le diverse frazioni e le collocano nei contenitori ad esse destinati. Senza un conferimento diligente non c'è raccolta differenziata; senza l'impegno degli utenti, l'azienda di igiene urbana non può fare il suo lavoro ed il recupero di materia ed energia dai rifiuti non può avvenire in modo né economicamente né ambientalmente sostenibile. Ne risulta quindi amplificato il ruolo chiave di mirate campagne di informazione e formazione.

La raccolta differenziata in Campania va ulteriormente intensificata e qualitativamente migliorata, agendo principalmente sull'organizzazione strutturale (in particolare, sugli obblighi e i criteri gestionali dei gestori della raccolta e delle piattaforme di selezione)³² e, in secondo luogo, sulle motivazioni dei cittadini.

Rifiuti Speciali

La produzione di rifiuti speciali nella Regione è di difficile quantificazione nonostante l'introduzione da alcuni anni del Modello Unico di Dichiarazione ambientale (MUD). Infatti, le elaborazioni dei diversi MUD sono sempre piuttosto lente e quindi i dati disponibili per la pianificazione risalgono a non meno di due anni fa. Inoltre è molto diffusa in Italia, e particolarmente nel Sud della nazione, l'evasione dalla dichiarazione MUD, benché questa non sia economicamente onerosa. Si stima che meno della metà delle aziende ottemperi a quest'obbligo nei tempi e nei modi stabiliti.

L'azione di pianificazione deve poter disporre sia di una localizzazione precisa sul territorio di tali informazioni sia della certezza che le stesse siano esaustive, cioè rappresentative della situazione reale. La prima esigenza si può soddisfare disponendo di tutti i MUD delle aziende campane e riportando le informazioni chiave su un opportuno sistema informativo territoriale. Tale attività non risolve però il problema, sussistendo la parzialità del quadro complessivo come conseguenza dell'evasione alle dichiarazioni.

A parte l'accertato flusso di rifiuti speciali da altre regioni verso la Campania per ottenere un economico smaltimento illegale, è necessario risolvere l'ancora persistente mancanza di una piattaforma di trattamento, inertizzazione e smaltimento di tali rifiuti.

Siti Contaminati da rifiuti gestiti e smaltiti illegalmente

Diverse fonti hanno evidenziato l'esistenza nella Regione Campania di fiorenti attività illecite per lo smaltimento dei rifiuti speciali. L'inadeguatezza delle esistenti infrastrutture per il trattamento di rifiuti industriali, insieme alla ridotta possibilità di spesa per lo smaltimento hanno indotto aziende locali e nazionali a fare riferimento alla ecomafia locale per garantirsi un (irresponsabile) smaltimento a basso costo. La Campania presenta un quadro desolante di siti contaminati, il cui censimento è tutt'altro che completo, e la cui pericolosità in termini di impatto ambientale complessivo va, comunque, ulteriormente caratterizzata per potere definire le priorità e le strategie di bonifica, nonché la loro influenza sulle invarianti della pianificazione territoriale regionale.

Tuttavia il numero di siti contaminati, presenti in un comune o in un ambito territoriale, non è un'informazione esaustiva per definire il grado di contaminazione di un'area. Si equipara, ad es., un sito contaminato dall'abbandono incontrollato sul terreno di ingombranti inerti con

³² Si veda il citato rapporto del Dip. Scienze Ambientali dell'Università Napoli II al Commissariato di Governo per l'emergenza rifiuti in Campania, settembre 2002.

quello contaminato da un deposito di fusti deteriorati, contenenti sostanze pericolose. Poiché siti contaminati da ingombranti inerti hanno scarsa rilevanza in termini di impatto e, soprattutto, sono di agevole bonifica è evidente che anche un certo numero di essi non è paragonabile, per pericolosità, ad un singolo sito contaminato da rifiuti pericolosi e che sia caratterizzato, ad esempio, da falda acquifera affiorante o da una particolare geomorfologia. L'influenza che questi parametri territoriali hanno sul rischio di contaminazione dell'ambiente va definita con la specifica metodologia di analisi, di cui si riporta una descrizione nel 4° *quadro territoriale di riferimento: i campi territoriali complessi*.

La densità di popolazione o di attività produttive non è inoltre l'unico parametro che può spiegare il ricorso intensivo a smaltimenti illegali di rifiuti. Il numero maggiore di siti di abbandono incontrollato si trova in aree di pianura, nei pressi delle principali strade di comunicazione (le "maggiori direttrici"), a causa sicuramente della semplicità di accesso al sito (rispetto alle zone di montagna o prive di strade agevoli). Tali aree ad alta densità di siti contaminati sono largamente sfruttate per attività agricole, e quindi presentano una più alta probabilità che gli eventuali inquinanti presenti possano inserirsi nella catena alimentare. Sono quindi queste le zone sulle quali approfondire il livello di conoscenza attraverso analisi di rischio ambientale, concentrare azioni di monitoraggio e di controllo e operare una pianificazione coerente con il grado di contaminazione stesso.

Risulta dunque indispensabile la caratterizzazione della pericolosità dei siti censiti, attraverso un metodo predittivo e speditivo che definisca la priorità degli interventi di bonifica e che quantifichi il rischio predicendo, con un margine di errore accettabile, le conseguenze attese sull'uomo e l'ambiente.³³

Uno dei criteri internazionalmente utilizzati per definire i programmi di bonifica è il livello di decontaminazione che deve essere ottenuto per la particolare destinazione dell'area considerata. In alcuni casi, l'azione di bonifica (che è una funzione del grado di contaminazione del sito e del livello di decontaminazione a cui bisogna arrivare per la particolare destinazione del sito) potrebbe risultare tanto onerosa, sia economicamente che tecnologicamente, da sconsigliare l'intervento di bonifica stesso. In tali situazioni la destinazione dell'area può essere rivista, cioè l'accertato livello di contaminazione ed il richiesto livello di decontaminazione dovrebbero condizionare le scelte di pianificazione territoriale.

In sintesi, un'attenta localizzazione dei siti contaminati ed una valutazione del loro livello di rischio ambientale assoluto risultano strumenti necessari alla pianificazione territoriale Regionale. Sia nel senso che la pianificazione può influire sulla valutazione di pericolosità e quindi sulla priorità delle azioni di bonifica sia nel senso che essa può essere influenzata dai risultati di tale valutazione.

Indirizzi strategici per il controllo del rischio rifiuti

Prioritaria alla definizione di qualsiasi azione di controllo del rischio rifiuti è **la realizzazione**, in numero e tipologia adeguata, **degli impianti di trattamento e smaltimento previsti dal Piano di Smaltimento dei Rifiuti**. Per una gestione dei rifiuti urbani ed industriali della

³³ La classificazione delle priorità di intervento è stata già per larga parte sviluppata dall'ARPAC con l'ausilio di una metodologia di Analisi di Rischio Relativo basata su un sistema a pesi e punteggi. Va qui però sottolineato che tale classificazione, per il metodo usato, non tiene conto del ruolo e dell'importanza di ciascun sito nella pianificazione territoriale. In realtà, la realizzazione di un'invariante fondamentale della pianificazione impone che gli eventuali siti contaminati nell'area interessata vadano bonificati prioritariamente rispetto a siti considerati della stessa pericolosità nella classificazione del rischio dell'ARPAC.

regione, che sia ad un tempo ambientalmente corretta, economicamente sostenibile e socialmente accettabile, e quindi tale da mantenere a livelli accettabili il rischio ambientale ad essa potenzialmente connesso, è cioè indispensabile la realizzazione di:

- impianti di termovalorizzazione di potenzialità pari all'intera produzione regionale di rifiuti urbani residuali alla raccolta differenziata;
- una piattaforma di trattamento per i rifiuti speciali, pericolosi e non, con caratteristiche tecniche che consentano di trattare, inertizzare e smaltire correttamente in discariche progettate e gestite secondo il recente D.Lgs. 36/03, la totalità dei rifiuti industriali prodotti sul territorio regionale;
- un inceneritore per i rifiuti di origine sanitaria, dove convogliare la massima parte dei rifiuti ospedalieri generati sul territorio campano.

Tanto premesso, si elencano di seguito alcuni indirizzi strategici di controllo.

Incentivi alla raccolta differenziata.

La crescita della raccolta differenziata fino a valori considerevoli (ad esempio il 35% richiesto dalle normative specifiche) può ridurre la pericolosità del rischio dei rifiuti urbani, in quanto porterà ad una concreta riduzione dell'ammontare di rifiuto indifferenziato da raccogliere, trasportare, trattare, smaltire. Tale politica va diffusamente avviata e sostenuta in ciascuno dei singoli comuni della Regione Campania, curando da subito la realizzazione di accordi di programma con gli utilizzatori dei materiali raccolti in questa maniera.

E' inoltre assolutamente necessario non puntare soltanto alle raccolte differenziate che coinvolgono grandi ammontari di rifiuto e, soprattutto, richiedono appalti particolarmente ricchi (come quelle della plastica e della carta). Le raccolte differenziate dei RUP, in particolare quelle di pile e batterie esaurite e di farmaci scaduti, che coinvolgono limitati ammontari e richiedono cifre molto più contenute, sono fondamentali per l'ambiente, consentendo di ridurre drasticamente la pericolosità, e quindi il rischio ambientale, delle discariche. E' anche necessario attivare forme di incentivazione che favoriscano attività imprenditoriali per la raccolta ed il riutilizzo di rifiuti speciali inerti, la cui generazione raggiunge livelli rilevanti sul totale del territorio regionale.

Certificazione di qualità ambientale (secondo le norme EMAS o altri standard, quali l'UNI EN ISO 14001) per impianti di trattamento rifiuti e per le discariche autorizzate.

Ciascuno degli impianti di trattamento e smaltimento rifiuti non deve limitarsi a rispettare le norme dell'ambiente (emissioni in atmosfera, scarichi idrici, ecc.) ma deve sviluppare un sistema di gestione ambientale che persegua l'obiettivo del miglioramento continuo, secondo dettami standard della certificazione di qualità ambientale. Una tale pratica³⁴ porterà necessariamente all'ottimizzazione dei criteri di gestione degli impianti, concentrando tutte le scelte gestionali ed impiantistiche sull'obiettivo principale della minimizzazione degli impatti ambientali. In particolare, per le discariche di rifiuti pericolosi va resa obbligatoria la realizzazione di un'Analisi dei Rischi, secondo gli stessi dettami imposti alle industrie a rischio di incidente rilevante dal D.Lgs. 334/99. Ciò garantirà ulteriormente le popolazioni interessate sulla minimizzazione, sul monitoraggio attento e sul controllo continuo dei potenziali rischi ambientali.

Intensificazione della lotta all'ecomafia.

Il proliferare di discariche abusive e di abbandoni incontrollati su tutto il territorio campano rappresenta uno dei pericoli più gravi per l'ambiente della regione. Tale situazione può cambiare solo attraverso politiche continue e concrete di sostegno alla lotta all'ecomafia, con

³⁴ Tra l'altro fortemente suggerita nelle ultime direttive comunitarie in materia e contenuto anche nel recente D.Lgs 36/03 sulle discariche.

segni tangibili del progressivo ripristino della legalità. La creazione di osservatori permanenti sull'ecomafia, il potenziamento delle forze di polizia destinate a questa lotta, il sostegno non occasionale alle crociate che pochi magistrati conducono spesso isolatamente può rappresentare un passo importante.

Azioni di bonifica e di ripristino ambientale di siti inquinati.

L'individuazione di siti fortemente inquinati da pratiche scorrette o illegali di smaltimento rifiuti, come le discariche abusive di cui sopra, deve poi trovare un seguito concreto nel ripristino ambientale di tali luoghi. In altri termini bisogna evitare che tali siti, spesso a ragione chiamati bombe ecologiche, generino "eventi-contaminazione", danneggiando in maniera ancora più drammatica ecosistemi contigui (basti pensare al rischio di inquinamento di falde acquifere sotterranee o alla lisciviazione di metalli pesanti o altri veleni nel suolo). È quindi necessario che la pianificazione territoriale e l'analisi dei rischi ambientali connesse ai siti contaminati operino in sinergia e accordo.

Piattaforme fisse o mobili per emergenze rifiuti.

Si deve intervenire lì dove si determinano alte concentrazioni di sostanze fortemente pericolose (per cattivo funzionamento di impianti, per incidenti non prevedibili, per attività illegali) con mezzi di mitigazione rapidi ed efficaci. La disponibilità, ad es., di un forno mobile (cioè carrabile su camion) per la termodistruzione di sostanze pericolose può consentire di andare a termotrattare il materiale pericoloso (rifiuti sanitari o pericolosi in genere) individuato in siti fortemente inquinati. Anche la disponibilità, all'interno del territorio regionale, di una piattaforma fissa attrezzata per trattamenti di inertizzazione e termodistruzione, consentirà l'efficace e pronta esecuzione di interventi di mitigazione.

Adozione di strumenti per la riduzione del rischio con interventi di mitigazione pre e post-evento.

Relativamente all'uso di tali strumenti, metodologie e protocolli, si rimanda, per l'importanza e la delicatezza dell'argomento, al 4° quadro territoriale di riferimento: *i campi territoriali complessi*).

Rischio da attività estrattive

L'attività estrattiva svolta in Campania riguarda prevalentemente i minerali non metalliferi e non si avvale di strutture produttive particolari né di tecnologie evolute, salvo i casi in cui il materiale estratto viene trasformato in loco per l'ottenimento di particolari prodotti commerciali. Sia per le scarse risorse naturali sia per l'arretratezza del settore, la struttura dell'offerta è così caratterizzata:

- prevalenza dell'estrazione di calcare e argilla per cemento e calcestruzzo sui materiali lapidei nelle province di Avellino, Benevento e Caserta, mentre nella provincia di Napoli assume carattere di prevalenza l'estrazione di materiale lavico (nella zona vesuviana) e di pozzolana e tufo (nella zona flegrea);
- alto costo di trasporto rispetto al prezzo (fattore che induce all'integrazione verticale estrazione-produzione nel caso dei cementifici e all'integrazione estrazione-miscelazione nel caso della produzione di calcestruzzo, nonché all'ubicazione degli impianti di produzione di calcestruzzo a distanze non superiori ai 50-60 km dai luoghi di utilizzazione);
- tendenza alla riduzione dell'autoproduzione di calcestruzzo e quindi all'integrazione cemento-inerti-calcestruzzo.

Considerato che la domanda, in uno scenario di medio-lungo termine, è prevista costante, cosicché il sistema economico regionale e le esportazioni tenderanno a mantenere sull'industria estrattiva una pressione non inferiore a quella registrata negli ultimi anni, è

necessario prevedere immediati interventi correttivi, in grado di tutelare il territorio dai fenomeni di degrado già riscontrati in termini geologici, ambientali, paesaggistici, ma anche economici.³⁵ Le concessioni per l'apertura di cave dovranno rispettare alcuni criteri di sicurezza e di salvaguardia ecologica; in particolare, non devono essere concessi permessi per l'apertura di cave in zone soggette a frane o alluvioni o nei corridoi ecologici e devono essere rispettate distanze minime tra cave di ghiaia e sabbia.

Indirizzi strategici per il controllo del rischio cave

L'attività estrattiva grava pesantemente sul territorio, dando luogo, in alcuni casi, a situazioni di crisi dove si manifestano esternalità negative.

Linee strategiche per il controllo del rischio ambientale.

Chiusura degli impianti maggiormente a rischio.

- Riduzione del fabbisogno di inerti per calcestruzzo, mediante il recupero di materiali derivanti da opere di abbattimento;
- Conversione dell'industria tradizionale verso la produzione di materiali per la conservazione, ristrutturazione e messa in sicurezza, a valle della definizione degli indirizzi urbanistici e di incentivi alla conservazione delle volumetrie esistenti, piuttosto che alla creazione di nuove;
- Delocalizzazione degli impianti verso siti a bassa densità abitativa e valore paesaggistico, promuovendo una dislocazione stellare intorno ai principali bacini di utilizzazione, qualora ciò sia compatibile con la rete dei trasporti e con la disponibilità degli inerti.

L'azione strategica più incisiva è senz'altro l'ultima, da considerarsi alla luce di valutazioni integrate degli effetti sociali (rumorosità, qualità dell'area e dell'acqua, impatti temporanei e permanenti sul paesaggio), ambientali (geomorfologia, idrologia superficiale e profonda, vegetazione, fauna terrestre ed ittica) ed economici (costi di trasporto, livelli occupazionali, reddito), nonché del tipo di materiali da estrarre. Le superfici non vincolate che permettono l'estrazione di argilla ed altri materiali utili per la fabbricazione di laterizi sono localizzate soprattutto nelle province di Avellino e Benevento. Per quanto riguarda la pietra lavica, le dolomie, il tufo giallo, ecc., il numero delle cave è relativamente ridotto, pertanto in caso di chiusura delle stesse si potrebbe incorrere nella mancata soddisfazione del fabbisogno regionale.

Poiché la Campania dispone di un adeguato volume di materie prime estraibili per soddisfare i fabbisogni di inerti per l'industria del calcestruzzo, ma tali risorse non sono distribuite in modo uniforme, si deve tendere alla realizzazione di impianti di dimensioni maggiori per godere di alcune economie di scala di cui si avvantaggerebbe il comparto delle costruzioni.

Anche per la produzione del cemento si devono delocalizzare i cementifici in altre aree della Campania³⁶, in prossimità delle località di estrazione del materiale necessario.³⁷

Si devono inoltre prevedere indirizzi specifici per il recupero/ripristino paesaggistico-

³⁵ Tali interventi sono, per la loro pianificazione, demandati alle competenti Autorità di Bacino che li devono includere, in base all'art. 17 della Legge 183/89, nei relativi Piani di Bacino.

³⁶ Dal punto di vista territoriale, l'individuazione delle aree che potenzialmente possono essere interessate da nuove attività estrattive dipende essenzialmente dalla disponibilità dei materiali, ma anche dai vincoli paesistici, idrogeologici e, più in generale, di tutela ambientale.

³⁷ Attesa l'assenza di superfici non vincolate nelle province di Napoli e Caserta (in particolare nel comprensorio di Maddaloni), la costruzione di un unico impianto di grandi dimensioni, ad esempio nell'Avellinese o ai confini con il Basso Lazio o con il Molise, potrebbe compensare i costi di trasporto, dovuti alla maggiore distanza dai principali mercati, nonché quelli di delocalizzazione degli impianti a tutt'oggi funzionanti.

ambientale delle cave abbandonate:

- *Rinaturalizzazione e/o restauro paesaggistico-ambientale dei siti utilizzati dall'attività estrattiva*, con ripristino delle condizioni ambientali naturali preesistenti, sia favorendo la rinaturalizzazione spontanea che utilizzando apposite tecnologie di ingegneria naturalistica.
- *Riqualficazione/valorizzazione paesaggistico-ambientale*. Recupero e riqualficazione di aree di connessione tra gli ambiti d'intervento e rimodellamento dei versanti delle cave, nonché interventi di valorizzazione in chiave agricolo-ambientale.
- *Riqualficazione/valorizzazione dell'assetto territoriale e urbanistico*. Promozione di iniziative di integrazione e riconnessione territoriale e urbanistica.
- *Valorizzazione/potenziamento delle funzioni urbane e della rete dei servizi*. Valorizzazione delle aree interessate dall'attività estrattiva indirizzata alla dotazione di servizi e attrezzature per la città e il territorio.
- *Sviluppo socioeconomico dell'area di riferimento*. Valorizzazione delle aree interessate dall'attività estrattiva con allocazione di funzioni di interesse imprenditoriale (turistico e produttivo).

Indirizzi strategici per il controllo del rischio estrazione di idrocarburi e di energia geotermica.

Attualmente le uniche prospettive favorevoli per l'estrazione di idrocarburi nella Regione Campania sono state individuate nel Vallo Di Diano. La coltivazione di un giacimento rappresenta una sorgente di rischio sia per quanto riguarda la possibilità di incendio dei pozzi sia per ciò che concerne che l'inquinamento di falde acquifere, del terreno e/o dell'atmosfera dovuta a fuoriuscite di fluido. Il valore paesaggistico, ecologico e storico esposto al pericolo di inquinamento è elevato e sconsiglia l'attività di estrazione. Qualora, per la necessità di integrare il fabbisogno nazionale, si ritenesse opportuno in futuro non negare la concessione di attività estrattive, esse dovranno essere accompagnate da tutte le misure adeguate a garantire il territorio, le acque e la vegetazione da possibilità di inquinamento.

Per quanto riguarda la possibilità di sfruttamento dell'energia geotermica dei vulcani napoletani, l'attività esplorativa e la perforazione di pozzi nell'area Mofete e San Vito (Campi Flegrei) hanno dato in passato risultati incoraggianti, ma la densità abitativa della zona ha reso problematica l'installazione di centrali elettriche ad energia geotermica. In base a tali esperienze, l'utilizzazione ai fini di produzione di energia elettrica è da considerare poco praticabile, mentre esistono prospettive promettenti per l'uso dei fluidi geotermici a scopo di riscaldamento.

Sorgenti naturali di rischio ambientale

Le principali tipologie di rischi naturali in Campania sono:

- *il vulcanico*, riguardante essenzialmente la provincia di Napoli entro i cui confini sono ubicati i vulcani attivi del Somma-Vesuvio, dei Campi Flegrei e dell'Isola d'Ischia.
- *il sismico*, dovuto sia alle faglie attive dell'Appennino campano che ai terremoti legati ai tre vulcani attivi del napoletano
- *l'idrogeologico* legato alle esondazioni periodiche dei maggiori fiumi della Campania, alle rapide piene dei torrenti, alle condizioni di instabilità dei pendii dei rilievi calcarei appenninici e pre-appenninici e delle loro coperture argillose e vulcaniche.

Ciascuna di queste tipologie ha prodotto, negli ultimi secoli, eventi disastrosi che hanno causato migliaia di vittime e danni patrimoniali ingenti. Considerando solamente la seconda

metà del secolo scorso, in Campania si sono avute circa 3300 vittime per catastrofi naturali (2734 solo per il terremoto dell'Irpinia del 1980, 40 per l'eruzione vesuviana del 1944 ed il resto per frane e alluvioni). Queste cifre indicano che la Campania è, tra le regioni italiane, quella che ha sofferto il maggior numero di vittime di catastrofi naturali: più del 40% del totale nazionale. La quasi totalità del territorio campano è caratterizzato da valori medi o elevati di rischio naturale dovuto alle cause sopra menzionate.

Nel caso dei fenomeni naturali ovviamente non si può agire sul parametro pericolosità per mitigare il rischio connesso. L'unica azione possibile è cercare di diminuire la vulnerabilità, aumentando la capacità dell'edificato di resistere all'evento disastroso, oppure il valore esposto, diminuendo la pressione demografica e la localizzazione di strutture sensibili e strategiche (scuole, ospedali, industrie, ecc.) in aree a pericolosità particolarmente elevata.

In tale opera di prevenzione la pianificazione territoriale ha un ruolo decisivo.

Rischio vulcanico

Le sorgenti di rischio vulcanico sono concentrate nella provincia di Napoli e sono costituite dai vulcani del Somma-Vesuvio, dei Campi Flegrei e dell'isola d'Ischia. Ognuno di questi vulcani ha eruttato almeno una volta in epoca storica e più volte negli ultimi 4000 anni.³⁸

L'evento avverso eruzione vulcanica dà luogo a differenti fenomeni dannosi (colate di lava, colate piroclastiche, piogge di cenere, colate di fango o lahar) che possono verificarsi con differenti probabilità nell'area considerata. La pericolosità dell'evento eruttivo in una determinata area è quindi data dalla somma delle pericolosità di ciascuno dei fenomeni collegati all'evento avverso ed è legata alla modalità di eruzione e ad una serie di parametri estranei all'eruzione stessa (morfologia del terreno, direzione dei venti, ecc.). La vulnerabilità ed il valore esposto vanno calcolati per ciascuno dei fenomeni dannosi e va tenuto conto del fatto che una eruzione vulcanica è generalmente accompagnata da altri fenomeni (oscillazioni e deformazioni del suolo) per ciascuno dei quali va fatta una valutazione di rischio. La determinazione del rischio vulcanico in una determinata area è quindi un'operazione più complessa rispetto a quella relativa ad altri tipi di rischi naturali.

Calcolare la probabilità di un evento eruttivo per un vulcano (quale il Vesuvio, i Campi Flegrei o Ischia) con storia eruttiva caratterizzata da lunghi periodi di riposo e riprese di attività con eruzioni di intensità variabile da VEI = 3 a VEI = 6, è più complicato che nel caso dei terremoti, sia per la maggiore complessità intrinseca del fenomeno sia per la scarsità di dati che costituiscono la storia eruttiva del vulcano. Quest'ultimo problema è particolarmente evidente per le eruzioni più violente (VEI \geq 4) che sono eventi relativamente rari sulla scala umana dei tempi. La conseguenza è che i dati disponibili non sono sufficienti a calcolare un modello di storia eruttiva di un vulcano con una precisione confrontabile con quella dei terremoti. Nonostante ciò è possibile ottenere un valore significativo dell'ordine di grandezza di tale probabilità. Ad esempio, per il Vesuvio, dei tre vulcani campani quello con una maggiore frequenza di eruzioni, diversi autori, applicando differenti procedure statistiche, concordano nell'indicare che la frequenza di un'eruzione tipo quella dell'anno 1631 è dell'ordine di 0,001-0,003 per anno e quella di un'eruzione tipo quella dell'anno 79 è di un

³⁸ Una stima dell'intensità dell'eruzione è espressa attraverso il parametro VEI (Volcanic Explosivity Index).

Analogamente alla Magnitudo per i terremoti, il VEI è espresso in scala logaritmica ed è calcolato in base al volume di materiale emesso e all'altezza raggiunta dalla nube esplosiva. L'indice VEI ha valore zero per eruzioni che producono solo colate di lava, mentre per l'eruzione più violenta avvenuta in epoca storica, quella del Tambora del 1815, l'indice VEI raggiunge il valore 7. Se consideriamo la frequenza di eruzioni su tutto il pianeta, essa diminuisce drasticamente all'aumentare del VEI: in ogni millennio si verificano su tutto il pianeta diverse centinaia di eruzioni di VEI 4 (come quella vesuviana del 1631), circa un centinaio di VEI 5, una decina di VEI 6 (come quella vesuviana del 79), un paio di VEI 7.

ordine di grandezza più basso.

La fenomenologia che ha interessato i tre vulcani attivi della Provincia di Napoli negli ultimi secoli è alquanto diversa. Il Vesuvio è stato in attività a condotto aperto fino al 1944, quando ha eruttato per l'ultima volta. Da allora il condotto craterico è tappato e il vulcano non presenta fenomeni indicativi di una ripresa di attività. L'ultima eruzione nei Campi Flegrei è avvenuta nel 1538; a partire dal 1969 si sono verificati comunque due vistosi episodi di sollevamento del suolo (1969-72 e 1982-84) accompagnati, in particolar modo il secondo episodio, da un'intensa attività sismica culminata in alcuni terremoti di $M = 4,1$. L'isola d'Ischia è stata interessata da un fenomeno eruttivo per l'ultima volta nel 1302 e alla fine del XIX secolo è stata interessata da un'intensa attività sismica, concentrata nel settore settentrionale dell'isola e culminata con i due disastrosi terremoti del 1881 e del 1883. Attualmente l'isola non è interessata da fenomeni indicativi di una ripresa dell'attività eruttiva.

Ciò che rende elevato il rischio vulcanico nell'area napoletana è l'alta densità di popolazione e di beni esposti ad un evento eruttivo esplosivo che, nel caso produca nubi piroclastiche, ha una immane potenza distruttiva.

Un'altra importante differenza tra rischio sismico e vulcanico è che un attento monitoraggio geofisico e geochimico dei vulcani può essere molto utile nella riduzione del rischio, perché rilevare che il vulcano è in condizioni di eruttare consente di intraprendere azioni per una immediata riduzione del rischio (ad esempio, attraverso l'evacuazione delle aree più soggette a pericolo).³⁹

Il Piano di Emergenza per il Vesuvio⁴⁰ assume che, nei prossimi cinquanta anni, l'evento eruttivo massimo possibile sia un'eruzione esplosiva tipo quella del 1631. Il piano considera che l'area esposta a pericoli che possono produrre danni a persone ed a strutture è di circa 1400 km². Essa è stata suddivisa in tre zone a diversa pericolosità in funzione del tipo e dell'intensità dei fenomeni attesi:

- una "zona rossa" (con un'estensione di 200 km² e comprendente 18 comuni) che potrebbe essere soggetta a distruzione pressoché totale a causa di colate piroclastiche, colate di fango (*lahar*), *surge* piroclastici. Per la velocità e l'alto potere distruttivo di questi flussi il piano considera come unica difesa praticabile l'evacuazione della zona rossa;
- una zona gialla (con un'estensione di 1100 km² e comprendente 96 comuni) che sarebbe interessata da spessi ricoprimenti di cenere e lapilli con carichi al suolo superiori a 300 kg/m²;
- una zona blu (100 km²) che, oltre a essere interessata da ricaduta di ceneri e lapilli con carichi al suolo superiori a 300 kg/m² potrebbe essere interessata da inondazioni ed alluvionamenti.

Il piano di emergenza prevede quindi, come misura estrema, l'evacuazione della zona rossa prima dell'inizio dell'eruzione. Il momento dell'evacuazione è deciso in base al tipo e all'intensità dei fenomeni precursori (principalmente attività sismica, deformazioni del suolo, parametri geochimici e termici) tenendo conto dei tempi necessari alla evacuazione dei circa 600.000 abitanti della zona rossa. Allo stato attuale, il piano prevede una durata di 7-10 giorni per l'evacuazione e quindi una previsione dell'eruzione con almeno dieci giorni di anticipo.

Il problema del rischio vulcanico nei Campi Flegrei presenta significative differenze da quello

³⁹ Le tre aree vulcaniche sono monitorate con moderne reti strumentali dall'Osservatorio Vesuviano, sezione dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia. Informazioni sui dati rilevati sono riportate nel sito web dell'Osservatorio (<http://www.ov.ingv.it>).

⁴⁰ Redatto nel 1995.

del Vesuvio. Nei Campi Flegrei esiste un'alta densità di popolazione all'interno della caldera, il che rende relativamente alto il rischio associato anche ad un'eruzione di modesta entità ($1 < VEI < 2$). La ricorrenza di episodi eruttivi nei Campi Flegrei è significativamente più bassa di quella del Vesuvio: ad esempio la probabilità per anno di un'eruzione di $VEI = 4$ è una o due ordini di grandezza più bassa. D'altra parte i Campi Flegrei sono caratterizzati da una vivace dinamica, con vistosi fenomeni di movimenti verticali del suolo (bradisismo) e intensi sciami sismici che hanno raggiunto il culmine nel periodo 1982-84.

Nel documento "Elementi di base per la pianificazione nazionale di emergenza dell'area flegrea"⁴¹ viene definito un unico livello di pericolosità (zona rossa) identificato come l'area a maggiore pericolo di invasione da parte di flussi piroclastici. L'area rossa include la parte del Comune di Napoli ad occidente della collina di Posillipo, i settori meridionale ed orientale del Comune di Pozzuoli e il settore centro-orientale del Comune di Bacoli. La complessità della situazione flegrea non permette di individuare un'eruzione di progetto, ma nell'ambito della zona rossa sono state individuate le aree nelle quali si ha maggiore probabilità di apertura di bocche eruttive. Il piano prevede, analogamente a quello per il Vesuvio, lo sgombero dei circa 330.000 abitanti della zona rossa. L'evacuazione dell'intera area può essere effettuata in 4 giorni.

Non è stato ancora redatto un Piano di emergenza per l'isola d'Ischia.

Indirizzi strategici per la riduzione del rischio vulcanico.

Il problema principale per una reale riduzione del rischio nell'area vesuviana è legato al tempo necessario all'evacuazione. Esso infatti comporta un allarme con almeno 7 giorni di anticipo, con una conseguente elevata probabilità che l'allarme dato sia "falso", cioè non seguito da eruzione, con enormi danni economici e sociali e con problemi rilevanti sulla scelta del momento di ritorno della popolazione. E' quindi un obiettivo rilevante negli indirizzi territoriali dell'area vesuviana prevedere che in un periodo di media scadenza (per esempio quindici/venti anni) la popolazione dell'area vesuviana scenda progressivamente a valori tali (per esempio inferiore al 10%) da rendere ragionevole la probabilità di evacuazioni collegate a falsi allarmi. Questo primo obiettivo può essere raggiunto se la decisione di evacuazione, in seguito alla riduzione della popolazione ed al miglioramento delle vie di fuga e dell'educazione delle popolazioni alla convivenza con il rischio, potrà essere presa non più di 48 ore prima dell'evento eruttivo atteso.

Il problema è analogo per l'area flegrea, anche se meno drammatico, dati i minori tempi di evacuazione previsti dal piano di emergenza.

Rischio sismico

- Il rischio sismico in Campania è legato essenzialmente:
- alla presenza di faglie attive nell'Appennino campano, in particolare in Irpinia e nel Sannio-Matese;
- alle zone vulcaniche attive del Somma-Vesuvio, dei Campi Flegrei e dell'isola d'Ischia dove è presente una sismicità locale, prodotta da sorgenti sismiche a piccola profondità (inferiore a 5 km), spesso non legata ad attività eruttiva (ad esempio il terremoto di Casamicciola del 1883 e la crisi sismica del 1982-84 nei Campi Flegrei).

Il meccanismo di fratturazione che dà origine ai terremoti appenninici è complesso e la

⁴¹ Elaborato nel 2001.

liberazione di energia non si esaurisce nella scossa principale, ma in una sequenza di scosse successive (repliche) che danno spesso luogo a periodi di crisi sismica lunghi anche diversi mesi e nel corso dei quali possono aversi terremoti anche di magnitudo vicina a quella della scossa principale.

La pericolosità sismica di una determinata area viene determinata calcolando il terremoto, cioè l'accelerazione della oscillazione del suolo, che in quella determinata area ha un prestabilito periodo di ritorno. Il calcolo viene effettuato applicando metodologie statistiche ai cataloghi storici dei terremoti, identificando con metodi geologici, paleosismologici e sismologici le sorgenti di rischio (zone sismogenetiche) e applicando leggi empiriche di attenuazione dell'energia sismica con la distanza.

A partire dal 1909 l'Italia si è dotata di una legislazione per le costruzioni in zona sismica, basata su una classificazione di tutto il territorio nazionale in termini di pericolosità sismica. Nel corso del XX secolo tale legislazione è stata frequentemente aggiornata in modo da utilizzare il progresso delle conoscenze sia in sismologia che in ingegneria sismica.⁴² Con questa ordinanza la legislazione italiana sulle costruzioni in zona sismica si è adeguata ai criteri utilizzati nella normativa europea (EuroCode 8). E' stato assunto come terremoto di riferimento per la classificazione di tutto il territorio nazionale il terremoto la cui intensità (espressa in termini di accelerazione massima attesa al basamento rigido) ha una probabilità pari al 10% di essere superata in 50 anni (ciò equivale ad un terremoto che avviene con periodo di ritorno di 475 anni).

La identificazione di tale terremoto in ogni zona del territorio nazionale è stata effettuata utilizzando le seguenti procedure:

- identificazione delle aree sismogenetiche (sorgenti di rischio) in base a dati geologici, geofisici, e ai cataloghi sismologici sia storici che strumentali;
- elaborazione statistica dei dati di catalogo di ogni zona sismogenetica per determinare il periodo di ritorno di terremoti di diversa intensità;
- determinazione del terremoto di riferimento per ogni area di 0.05° di lato del territorio nazionale, utilizzando leggi medie di attenuazione dell'energia sismica con la distanza

Nell'Allegato 1 all'Ordinanza sono definite 4 categorie a pericolosità decrescente dalla prima alla quarta. La pericolosità viene espressa come l'accelerazione orizzontale al suolo che ha una probabilità del 10% di essere superata in 50 anni. Gli edifici e le strutture di tutto il territorio nazionale devono essere costruite secondo norme tecniche che le consentano di resistere, senza collassare, a questo terremoto di riferimento.⁴³ Le definizioni delle quattro zone sono riportate nella Tabella seguente.

Inoltre le strutture devono essere agibili se colpite dal terremoto che, per quella zona, ha un periodo di ritorno di 72,5 anni (probabilità di eccedenza del 50% in 50 anni).

⁴² Il più recente intervento normativo è costituito dall'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 relativa a "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" (G.U. n. 105 del 8.5.2003).

⁴³

Zona sismica	Accelerazione orizzontale con probabilità di superamento del 10% in 50 anni	Accelerazione orizzontale di ancoraggio dello spettro di risposta elastico (norme tecniche)
1	Maggiore di 0,25	0,35
2	0,15 – 0,25	0,25
3	0,05 – 0,15	0,15
4	Minore di 0,05	0,05

Nell'approccio utilizzato per la classificazione sismica italiana viene quindi implicitamente definito anche il livello di rischio accettabile.

La classificazione sismica del territorio nazionale nelle 4 categorie è stata preliminarmente effettuata in base al documento "Proposta di riclassificazione sismica del territorio nazionale", elaborato dal Gruppo di Lavoro costituito sulla base della risoluzione della Commissione Nazionale di Previsione e Prevenzione dei Grandi Rischi nella seduta del 23 aprile 1997. Tale documento era stato già assunto dalla Regione Campania come base per una nuova classificazione sismica del territorio campano (Delibera della Giunta Regionale n.5447 del 7.11.2002).

L'Ordinanza prevede che, entro un anno, deve essere messa a punto un nuovo aggiornamento della classificazione sismica del territorio nazionale. L'aggiornamento è stato già predisposto dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (Redazione della Mappa di pericolosità sismica prevista dall'Ordinanza PCM 3274 del 20 marzo 2003, Rapporto Finale, novembre 2003) ed è attualmente in fase di discussione alla Commissione Grandi Rischi della Protezione Civile.

L'Ordinanza stabilisce inoltre che le Regioni possono variare entro un grado la classificazione proposta dal documento nazionale. Della mappa di riferimento sono previste revisioni che la mantengano attuale rispetto al consolidarsi delle conoscenze nel settore. La mappa di classificazione sismica approvata dalla delibera 5447 della Giunta Regionale della Campania del 7/11/2002 è riportata in Figura 12. Dalla classificazione dei comuni riportata nella delibera si evince che il 65% dei comuni della Campania rientra nella seconda categoria, il 24% in prima categoria, e l'11% in terza categoria. Le aree che ricadono in prima categoria sono il Sannio-Matese e l'Irpinia, mentre le zone vulcaniche del napoletano sono classificate in seconda categoria. La classificazione sismica del territorio tiene conto non solo dell'ubicazione delle sorgenti sismiche, ma anche della propagazione dell'energia sismica con la distanza dalla sorgente e della eventuale amplificazione locale delle oscillazioni sismiche, prodotte dalle caratteristiche del terreno.

Per la pianificazione territoriale la ubicazione delle sorgenti di rischio, cioè delle faglie potenzialmente in grado di produrre forti terremoti assume particolare rilevanza, in quanto in corrispondenza di esse possono verificarsi fenomeni di fatturazione superficiale del suolo per terremoti di magnitudo più alta di 5,5-6,0 e possono innescarsi fenomeni franosi.

Nel documento dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia che costituisce la base per la classificazione sismica nazionale, le zone attive dell'Appennino Campano sono incluse nella zona simogenetica 824, e le zone vulcaniche napoletane nella zona sismogenetica 825. La prima è caratterizzata da profondità delle sorgenti sismiche comprese tra 10 e 12 km, la seconda da profondità inferiori a 5 km.

La differenza in profondità delle due zone ha come conseguenza una sensibile diversità nella propagazione delle onde sismiche. I terremoti della zona 825, più superficiali, si attenuano più rapidamente con la distanza, per cui raramente si risentono con effetti rilevanti sul costruito al di fuori della rispettiva area vulcanica. I terremoti di origine appenninica si attenuano meno rapidamente dalla distanza e possono produrre danni alle strutture ancora a distanze di diverse decine di chilometri dalla zona sorgente.

Una valutazione complessiva della vulnerabilità di una certa area può essere ottenuta censendo tutte le infrastrutture e suddividendole in base alle proprie caratteristiche, operando poi la stima economica dei danni attesi in base sia alla vulnerabilità del costruito che all'uso del restante territorio (agricoltura, pastorizia, turismo o altro) oltre che alla stima della relativa perdita in vite umane. La valutazione della vulnerabilità sismica degli edifici è da tempo iniziata sul territorio nazionale e, in particolare in Campania, ha subito una sensibile accelerazione negli ultimi anni.

Il Gruppo Nazionale per la Difesa dai Terremoti ha effettuato un censimento della vulnerabilità degli edifici strategici per tutto il territorio nazionale e, in particolare, degli edifici dei 18 comuni vesuviani inclusi nella zona

rossa del Piano di Emergenza flegrea⁴⁴. Un analogo censimento è in atto per i Campi Flegrei. Infine, con le delibere di Giunta della Regione Campania n.335 del 31.1.2003 e n.2322 del 18.7.2003 è stata approvata la “Procedura tecnico-amministrativa per la verifica strutturale del patrimonio pubblico e l’analisi geologica in prospettiva sismica del territorio campano” in applicazione all’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274 del 20 marzo 2003 che prevede l’obbligo della verifica “sia degli edifici di interesse strategico e delle opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile, sia degli edifici e delle opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.”

Indirizzi strategici per la mitigazione del rischio sismico.

Un’efficace mitigazione del rischio sismico può essere raggiunta attraverso l’applicazione di quanto previsto dell’Ordinanza PCM n.3274 del 20 marzo 2003 in materia di nuove costruzioni e il graduale adeguamento delle costruzioni antecedenti il 1980 alle norme indicate dall’Ordinanza. Per il raggiungimento di quest’obiettivo è sufficiente l’applicazione delle delibere di Giunta Regionale sopra citate che comportano la verifica degli edifici e delle opere infrastrutturali di interesse strategico.

Va ricordato che può esistere una relazione di causa-effetto tra rischio sismico e rischio industriale. Data la significativa pericolosità sismica esistente in tutto il territorio Campano, la vulnerabilità sismica di ogni impianto industriale deve essere accuratamente valutata. Infatti, impianti ed opere civili, potenziali sorgenti di rischio (dighe e sbarramenti di vario tipo, grandi serbatoi di stoccaggio), sono tra le opere oggetto prioritario di verifica strutturale previste dall’Articolo 2 dell’Ordinanza di Giunta della Regione Campania n.335 precedentemente citata.

La costruzione di edifici di interesse strategico va evitata nelle zone di sorgente dei terremoti, in quanto in tali zone, oltre alle oscillazioni del suolo delle quali si tiene conto nella normativa per le costruzioni in zona sismica, il verificarsi di un terremoto di $M \geq 6$ può dar luogo a fenomeni di fagliazione superficiale con conseguenti spostamenti verticali o orizzontali del suolo che possono raggiungere anche il metro.

Un progresso importante nella mitigazione del rischio sismico connesso alle strutture strategiche può essere effettuato con l’adozione di metodologie di “*early warning*” sismico. Tale termine indica tutte le azioni che possono effettuarsi tra il momento in cui si è ragionevolmente certi che un terremoto distruttivo sta per verificarsi ed il momento in cui il terremoto investe una determinata area. I tempi intercorrenti sono da 0 a 10-20 s. L’applicazione di tecnologie avanzate sia da un punto di vista sismologico che da un punto di vista ingegneristico consente di utilizzare questo tempo di preavviso per mettere in sicurezza impianti industriali vulnerabili e mantenere operative durante e dopo il terremoto strutture vitali quali ospedali, centri operativi ecc.

Rischio idrogeologico

La natura geologica e la topografia dei terreni, le condizioni climatiche e un uso del territorio non rispettoso delle sue caratteristiche naturali hanno reso la Campania una delle regioni italiane maggiormente esposte al rischio idrogeologico. Infatti nell’ultimo secolo sono stati registrati più di 1100 eventi franosi e alluvionali, molti dei quali disastrosi.

La difesa del suolo è stato per la prima volta affrontata in maniera organica dalla Legge 183/1989 “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo”. Tale legge istituiva sul territorio campano due Autorità di Bacino di interesse nazionale: quella del Liri-Garigliano e quella

⁴⁴ A. Cherubini, S.M. Petrazzuoli, G. Zuccaro, *Vulnerabilità sismica dell’area Vesuviana*, GNDT, 2001

del Volturno, interessanti entrambi, oltre la Campania, anche le Regioni Lazio e Abruzzo. In seguito al D.C.P.M. del 10.8.1989 i due enti sono stati riunificati in un'unica Autorità di Bacino Nazionale: Liri-Garigliano-Volturno. La legge 183/1989 istituisce inoltre tre bacini di rilievo inter-regionale nella Regione Campania: Fortore (Campania, Molise, Puglia), Ofanto (Campania, Basilicata, Puglia), Sele (Campania, Basilicata). Infine la legge individuava, ai fini dell'elaborazione dei piani di bacino, 25 bacini idrografici di interesse regionale, i quali sono stati raggruppati in quattro Autorità di Bacino: Nord-occidentale della Campania, Sarno, Destra Sele, Sinistra Sele. La delimitazione delle aree di Bacino è riportata in figura 3.2.15. Le Autorità di Bacino sono tenute ad elaborare un Piano di Bacino che costituisce lo strumento di pianificazione e governo del territorio nell'ambito di competenza.

Successivi atti legislativi (Art. 1 comma 1 del D.L.180/98, art. 1 comma 1 della L. 267/98 del 03/08/98) hanno richiesto che entro il 30 giugno del 1999 le Autorità di Bacino di rilievo nazionale e interregionale e le Regioni per i restanti bacini elaborino piani stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico che contengano in particolare l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico.

Successivamente, il D.L. 132/99 e la L. 226/99 (Art.9 comma 2) dispongono che le Autorità di Bacino di rilievo nazionale e interregionale e le Regioni per i restanti bacini elaborino piani straordinari diretti a rimuovere le situazioni a rischio più alto. I piani straordinari devono contenere l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico molto elevato per l'incolumità delle persone e per la sicurezza delle infrastrutture e del patrimonio ambientale e culturale.

Tutte le Autorità di Bacino hanno redatto i Piani Straordinari, mentre i Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico sono disponibili per tutti i Bacini, tranne quelli interregionali del Fortore e dell'Ofanto. I piani stralcio contengono la delimitazione delle aree a diversa pericolosità idrogeologica e a diverso rischio idrogeologico, e ad esse si fa riferimento per quanto di interesse per il PTR.

Il rischio idrogeologico è generalmente valutato in modo qualitativo. La normativa in uso prevede la classificazione del territorio nelle seguenti classi di rischio:

- **rischio modesto** (R1), con soli danni economici e sociali marginali;
- **rischio medio** (R2), con possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture senza perdita di funzionalità e senza pericoli per l'incolumità delle persone;
- **rischio elevato** (R3), con possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi e l'interruzione delle attività socio - economiche, danni al patrimonio culturale;
- **rischio molto elevato** (R4), con possibili perdite di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici e alle infrastrutture, danni al patrimonio culturale, la distruzione delle attività socio – economiche.

Indirizzi strategici per la mitigazione del rischio idrogeologico.

I Piani di Bacino richiesti in base alla legge n. 183/89 prevedono l'acquisizione di tutte le conoscenze necessarie e la conseguente elaborazione delle norme per la difesa del territorio in materia di rischio idrogeologico. I Piani di Bacino, come già è avvenuto per i Piani di Assetto Idrogeologico e per i Piani Straordinari, verranno elaborati separatamente da ciascuna Autorità di Bacino. E' necessario uno stretto coordinamento operativo che eviti disomogeneità e difformità tra i diversi Piani di Bacino.

E' necessaria una quantificazione oggettiva anche del rischio idrogeologico, come per gli altri rischi citati. La valutazione del rischio, come già detto, consiste nell'analisi dei rapporti che intercorrono tra i vari fattori di vulnerabilità del territorio e le diverse forme di pericolosità possibili. La mitigazione del rischio va attuata, a seconda dei casi, intervenendo nei confronti della pericolosità, della vulnerabilità o del valore degli elementi a rischio. Sia la valutazione che la mitigazione del rischio richiedono quindi l'acquisizione di informazioni territoriali sui caratteri geologico-ambientali e su quelli socio economici dell'area in esame.

In altre parole, è fondamentale una fase di analisi estesa e puntuale che costruisca un quadro quanto più possibilmente completo delle aree oggetto di studio, per ciò che riguarda sia gli aspetti naturali che gli aspetti antropici. Ovviamente si deve trattare di un'analisi mirata e quindi capace di focalizzare quei fattori che meglio di altri concorrono alla valutazione dei livelli di rischio e alla sua eventuale mitigazione.

Infine, per una corretta pianificazione territoriale è molto utile tenere in conto anche il valore della sola pericolosità. Infatti aree classificate a basso rischio perché prive di insediamenti umani, ma ad elevata pericolosità per la forte probabilità di innesco di eventi alluvionali o franosi potrebbero divenire, una volta urbanizzate, ad alto rischio. Ciò comporta che la zonizzazione del territorio campano va realizzata per classi di rischio ma anche per classi di pericolosità. Ciò rende il piano sufficientemente dinamico, cioè in grado non solo di definire la situazione attuale ma di aggiornarsi nel tempo.

Una efficace riduzione del rischio può essere ottenuta, anche in questo caso, adottando criteri di "early warning" basati sulla istituzione di reti di monitoraggio dei parametri di interesse idrogeologico, a scala nazionale e locale. In questo senso va la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 febbraio 2004 (S.O. n.39 alla G.U. 11.304, n.59) in merito alla gestione organizzativa e funzionale del sistema di allertamento nazionale e regionale per il rischio idrogeologico ed idraulico ai fini di protezione civile.

La quantificazione del rischio ambientale

La quantificazione del rischio ambientale per la Regione Campania consente una pianificazione consapevole, che confronta sistematicamente lo stato e l'evoluzione del sistema ambiente in esame con un prefissato obiettivo di riferimento, generalmente identificabile in accettati criteri di rischio tollerabile. Tale quantificazione va effettuata secondo i criteri qui definiti nelle caratteristiche complessive.

La procedura di analisi di rischio ambientale prevede i seguenti stadi:

1. identificazione delle sorgenti di rischio che possono generare eventi avversi che ricadono nell'area in esame
2. caratterizzazione degli eventi avversi⁴⁵
3. calcolo della pericolosità per ogni evento avverso
4. determinazione del danno⁴⁶ atteso su persone, cose e ambiente per ogni evento avverso
 - 4.1. identificazione della tipologia di esposizione
 - 4.2. determinazione del valore esposto
 - 4.3. determinazione della vulnerabilità
5. determinazione del rischio per ciascun evento avverso
6. determinazione del rischio globale
7. definizione del rischio accettabile
8. selezione e implementazione di possibili azioni di riduzione della pericolosità e di mitigazione dei danni.

⁴⁵ per eventi avversi si intendono quelli generati da una singola sorgente di rischio o da combinazioni di eventi avversi che interagiscono in sequenze domino

⁴⁶ I danni DIRETTI sono quelli che si producono come conseguenze immediate dell'evento avverso, convenzionalmente espresse in termini di letalità e di danni economici complessivi. I danni DERIVATI sono invece quelli prodotti indirettamente dall'evento avverso, di solito a valle di una sequenza incidentale. Ne sono esempi i danni agli impianti di depurazione e ai sistemi di distribuzione dell'acqua o dell'energia elettrica, che poi attivano altre conseguenze.

I danni IMMEDIATI hanno la stessa scala temporale dell'evento avverso; quelli A MEDIO TERMINE possono convenzionalmente fare riferimento ad un periodo dell'ordine dell'anno; quelli a LUNGO TERMINE si verificano su tempi più lunghi e si considerano esauriti quando è stato ripristinato lo status quo ante per beni materiali ed ambiente.

A questa sequenza di azioni va premessa la fase di individuazione dell'*area di interesse* e l'*intervallo temporale di riferimento*.

L'estensione dell'area va definita caso per caso, in quanto la natura del circondario (cioè la tipologia e il numero degli elementi territoriali e ambientali vulnerabili) e l'estensione delle conseguenze successive ad un certo evento possono suggerire di ampliare o ridurre la zona di analisi.

La procedura di analisi appena schematizzata va applicata a qualsiasi estensione superficiale. Quando l'estensione è eccessiva, per esempio quando si fa riferimento ad un intero Ambiente Insediativo, l'informazione che si può ricavare dall'analisi dei rischi sarà limitata alla sola tipologia dei rischi presenti nell'area di analisi.

Le informazioni di base per procedere nell'analisi dei rischi dettagliata devono essere raccolte a livello di territorio comunale o di comunità montane. Questo è cioè il livello di base per avviare la raccolta di dati utili ad un'analisi integrata di rischi diversi.

Nell'ottica della pianificazione territoriale questi dati saranno poi elaborati a livello di sub-ambienti insediativi con la finalità di fornire valutazioni quantificate sia della pericolosità che del rischio. Queste informazioni così distinte possono fornire criteri guida per la pianificazione dell'uso del territorio.

L'*intervallo temporale* di riferimento è quello immediatamente a valle dell'evento che può determinare danni immediati in termini di letalità, danni economici ed ambientali. Per i danni derivati, una mitigazione delle conseguenze è ottenuta con l'adozione di tecniche di *early warning*. L'adozione di tali tecniche consente di escludere dal computo dell'indice di rischio il contributo dello specifico danno. Andrà comunque segnalata l'esistenza di tali situazioni di danni potenziali e dettagliatamente descritta la tecnica di *early warning* adottata.

La procedura di analisi prevede essenzialmente tre stadi:

1. IDENTIFICAZIONE DELLE SORGENTI DI RISCHIO

1.1. natura e localizzazione delle sorgenti di rischio

1.2. caratterizzazione degli eventi avversi (tipologia, zonazione, frequenza di accadimento, variazione dell'intensità lungo lo spazio, possibili effetti domino, ecc.)

OUTPUT DI FASE: mappa delle sorgenti di rischio
matrice/mappa di pericolosità

2. ANALISI DI VULNERABILITÀ

2.1. identificazione degli elementi territoriali ed ambientali vulnerabili (infrastrutture strategiche, patrimoni ambientali/artistici, popolazione a rischio, attività economiche)

2.2. quantificazione spaziale dell'impatto per diversi valori della sua intensità (concentrazione di sostanza chimica per varie zone e quote, onda di pressione, flusso termico, accelerazione al suolo, livello di inondazione, ecc.)

2.3. definizione degli scenari di esposizione, per tipo (esposizione a pioggia di cenere o a flussi termici, inalazione diretta, ingestione di acqua inquinata, ecc.), frequenza e durata.

OUTPUT DI FASE: mappa degli elementi vulnerabili
aree di danno e scenari di esposizione per ogni evento avverso

3. VALUTAZIONE DEL RISCHIO

- 3.1. definizione delle tipologie di danno per ogni evento avverso individuato (danni reversibili/irreversibili a umani; letalità; danni reversibili/irreversibili all'ambiente; danni acuti e cronici; danni economici)
 - 3.2. stima delle conseguenze, in un'unità di misura coerente per i diversi tipi di rischio presenti
 - 3.3. quantificazione di ciascun rischio specifico e del rischio globale per l'area di interesse
 - 3.4. confronto tra il valore di rischio globale e quello di rischio accettabile (in realtà questa fase, che include eventualmente la definizione del rischio minimo accettabile, avvia la fase 4 di GESTIONE DEL RISCHIO)
- OUTPUT DI FASE: mappa di rischio

Il primo passo per una stima quantitativa del rischio in una determinata zona è la definizione delle sorgenti di rischio che possono produrre eventi avversi nella zona stessa. Tali sorgenti sono individuabili a livello regionale (mappa delle sorgenti di rischio) mentre gli eventi avversi da esse indotti sul territorio vanno identificati e quantificati in termini di pericolosità su scala minore (comunale o sovracomunale). Questi sono, infatti, peculiari del territorio di riferimento in quanto la loro pericolosità nonché i danni da essi generati dipendono, ad esempio, dalla geomorfologia del terreno, dalle condizioni meteorologiche, dalla densità abitativa, dal grado e dalla tipologia di industrializzazione, dalla qualità del costruito, ecc.

Una prima differenziazione tra le sorgenti di rischio le distingue in *naturali* (ad es. faglie sismogeniche, vulcani attivi, pendii franosi, ecc.) e *antropiche* (ad es. industrie a rischio, siti contaminati). Questa distinzione, spesso contestata in passato per alcuni evidenti intrecci tra cause naturali e interventi antropici⁴⁷, serve a sottolineare che, pur nella dichiarata volontà di trattare le diverse tipologie di rischio con un approccio analitico simile, è evidente che:

- per le sorgenti di rischio naturali, una politica di riduzione della pericolosità non è pensabile se non per quelle che hanno una concausa in un intervento antropico. Deve però svilupparsi una politica di mitigazione che miri a far sì che tali eventi non determinino perdite umane e mantengano in livelli accettabili i danni economici;
- per quelle antropiche, una politica accorta di riduzione della pericolosità deve concretamente mirare ad evitare il verificarsi di eventi disastrosi, riducendo la probabilità di accadimento a valori inferiori ad un livello di rischio accettabile.
- Successivamente all'identificazione delle sorgenti di rischio si deve procedere alla loro localizzazione e caratterizzazione sul territorio regionale e, soprattutto, alla classificazione delle aree regionali in base alla probabilità che ciascun evento avverso si verifichi con una determinata estensione delle conseguenze (mappa/matrice di pericolosità).

La probabilità che un certo evento si verifichi e l'estensione delle sue conseguenze (a sua volta dipendente, come detto, dalla esposizione e dal fattore mitigativo) vanno tenuti separati in quanto il valore sintetico di indice di "rischio" potrebbe non fornire informazioni sufficientemente esaustive, tali da poter essere cioè utilizzate come strumento di pianificazione territoriale.

In particolare, il valore di probabilità di accadimento di un certo evento deve indirizzare azioni preventive di riduzione della pericolosità per eventi da sorgenti di rischio antropico (ad es., adozione di componenti industriali di maggiore affidabilità, gestione secondo criteri avanzati di sicurezza degli impianti di smaltimento rifiuti) mentre l'entità del danno deve

⁴⁷ Si pensi, ad esempio, alle frane causate dal disboscamento ma innescate da una pioggia eccessiva. Occorre quindi fare attenzione a non confondere la causa prima (senza la quale non ci sarebbe l'evento) con le concause di innesco (che attivano un evento latente).

guidare alla definizione di azioni preventive di mitigazione pre-evento (de-localizzazione di impianti, riduzione della densità abitativa o modifica delle tipologie di insediamento, ecc.) o post-evento (definizione e organizzazione di piani di evacuazione, creazione di vie di canalizzazione di flussi di fango, barriere di contenimento/assorbimento di nubi tossiche o infiammabili, messa in sicurezza di sostanze inquinanti in un sito contaminato e la sua successiva bonifica, ecc.).

Va inoltre definito precisamente cosa si intende e come si calcola l'entità del danno atteso. Esso è valutabile in termini economici (ad es. il costo economico di ripristino dello status precedente all'evento) o in termini di morti. Va comunque tenuto in conto che vi sono perdite non facilmente monetizzabili (ad es. distruzione di siti archeologici o edifici dal valore artistico e storico) per le quali si deve fissare un "valore di plateau" da usare per tutto ciò che **non è ripristinabile**.

Anche l'inquinamento irreversibile di suoli o falde ha un valore non oggettivamente quantificabile per cui anche in questo caso si deve scegliere un valore del danno, non superabile da altri eventi singoli, da associare alle conseguenze irreversibili. Tale valore di plateau deve essere (simbolicamente) maggiore di perlomeno un ordine di grandezza di quello assumibile come massimo che può sostenere la società per ripristinare un bene "ricostruibile". All'interno della matrice di rischio servirà a identificare per l'area in esame la presenza di un rischio di perdita di un bene ambientale o artistico non ricostruibile.

Il valore del danno è naturalmente dipendente dall'intensità del fenomeno generato dall'evento avverso (ad es. l'intensità dell'onda sismica o la concentrazione di sostanza tossica a cui si è esposti) e dalla vulnerabilità del territorio (definita da densità abitativa, percentuale di soggetti a rischio quali anziani e bambini, presenza di infrastrutture non idonee o di patrimoni naturali e artistici) e, quindi, dagli scenari di esposizione.

Ad esempio, il danno conseguente ad un rilascio di una nube tossica in una zona distante 100 m dal punto sorgente equivale al numero di morti (o all'equivalente economico) conseguenti ad un'esposizione, di durata pari a quella del rilascio stesso, alla concentrazione media di sostanza tossica raggiunta in quella zona. Ma la mortalità stessa dipende dalla distribuzione dell'età della popolazione, dalla probabilità che non ci si possa riparare in luoghi chiusi, ecc.

Alla stessa maniera, il danno conseguente all'esposizione ad un'onda sismica è ancora valutabile in termini di mortalità ed economici sulla base dei parametri statistici e di vulnerabilità territoriale, quali la qualità del costruito, la densità abitativa, la presenza di infrastrutture antisismiche che consentono la fuga sicura.

Inoltre occorre decidere se valutare il danno solo come quello direttamente imputabile all'evento o anche come quello che può derivare dal panico che si sviluppa durante l'evento stesso, tenendo ben presente che quest'ultimo non è stimabile con metodologie scientifiche.

Occorrono quindi informazioni sulla vulnerabilità territoriale relativamente alle singole tipologie di eventi avversi prese in considerazione. Vanno costruite mappe di densità abitativa, densità di infrastrutture non antisismiche, densità di attività industriali suddivise per macro-tipologie (chimiche, di processo, di trasformazione, depositi, ...).

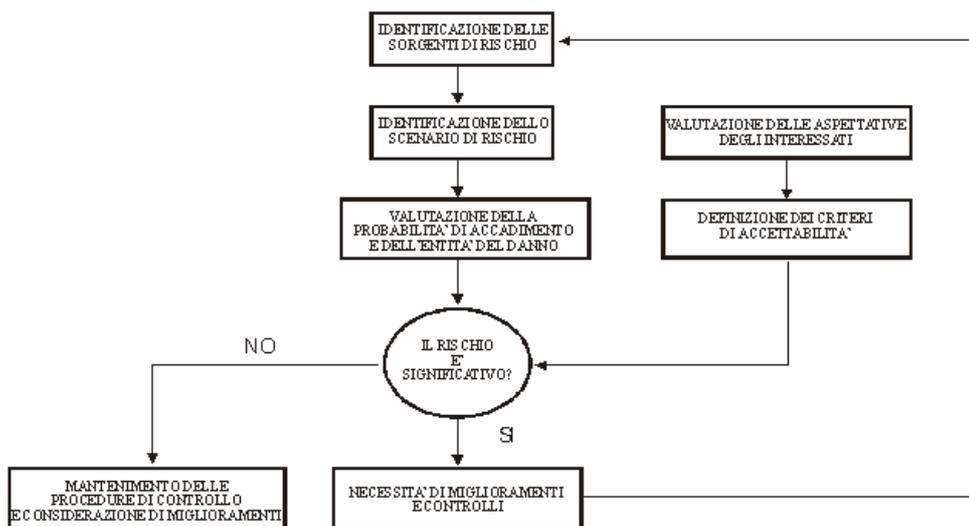
Indice di rischio per ogni specifico evento avverso valutato per ciascun valore della pericolosità associata ad una fissata zona del territorio sensibile all'evento avverso

Riassumendo, definiti il valore esposto e la vulnerabilità del territorio esaminato, si andrà a calcolare, per ogni singolo evento avverso, la pericolosità (P_e) (ossia la probabilità che in una ben definita zona si verifichi un fenomeno di intensità (I)) e il danno (M) ad essa associabile, espresso sia in termini di letalità (M_F) che di danno economico (M_e), dove i due valori sono da considerarsi complementari e non sovrapposti.

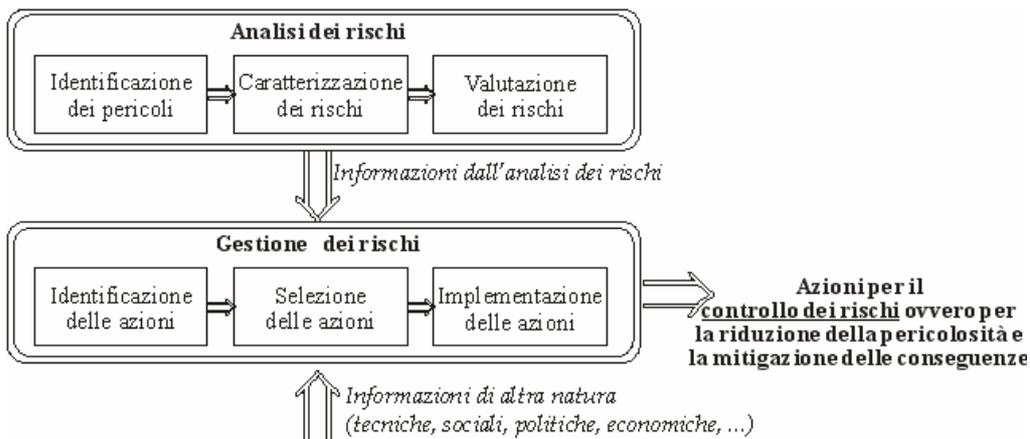
Il risultato per ogni zona (ricordando che l'estensione di quest'ultima e la stessa modalità di scelta dei confini può variare a valle delle elaborazioni) e per ogni tipo di evento avverso sarà:

Evento avverso sismico	Pe – zona x,y,z
M _F ⁽⁴⁸⁾ , morti	R=Pe*M _F
M _€ , euro	R=Pe*M _€

Dopo aver costruito tali tabelle per ogni evento avverso e per ogni zona del territorio sensibile, si ottiene una matrice riassuntiva, dove il valore dell'indice di rischio (valutato considerando le conseguenze sia in termini di mortalità che in termini economici) è il maggiore tra quelli ricavati dall'analisi precedente.



Flusso di informazioni nella procedura proposta per l'analisi dei rischi ambientali.



I tre stadi dell'analisi dei rischi forniscono informazioni chiave per la gestione dei rischi⁴⁹.

⁴⁸ Dove M è il prodotto tra valore esposto e vulnerabilità al fenomeno di intensità I

⁴⁹ Rielaborata da: V.T. Covello e M.W. Merkhofer, "Risk Assessment Methods", Plenum Press, New York (1993), p.5

La rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti

<u>Obiettivi e strategie generali della pianificazione regionale dei trasporti</u>	53
<u>La pianificazione regionale nel settore ferroviario</u>	56
<u>La pianificazione regionale nel settore stradale</u>	59
<u>La pianificazione regionale nel settore del trasporto merci e della logistica</u>	60
<u>Gli interventi programmati per il trasporto merci e la logistica</u>	63
<u>L'Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci</u>	64
<u>La pianificazione regionale nel settore aeroportuale</u>	65
<u>La portualità turistica</u>	66
<u>I servizi marittimi di trasporto passeggeri</u>	69
<u>Interventi e scenari</u>	71

Obiettivi e strategie generali della pianificazione regionale dei trasporti

Gli obiettivi prefissati e le strategie adottate dalla Regione Campania nel settore dei trasporti, illustrati di seguito, sono stati elaborati nel quadro delle nuove direttrici programmatiche e pianificatorie europee, oltre che di quelle introdotte dal decreto legislativo n. 422/97 e dal Piano Generale dei Trasporti, e nel quadro delle indicazioni dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il quale focalizza le modalità di intervento nelle regioni del Mezzogiorno secondo i criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006. L'azione della Giunta Regionale Campana si è concretizzata nella redazione del "Primo programma degli interventi infrastrutturali", delibera della Giunta Regionale n. 1282 del 5 Aprile 2002, assunta quale Piano Direttore della Mobilità Regionale, e nella approvazione delle Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica con delibera n. 5490 del 15 Novembre 2002, ai quali documenti hanno fatto seguito specifici documenti di settore.

Due direttrici di fondo caratterizzano un modo nuovo di interpretare il processo di pianificazione, così sintetizzabili:

1. attuare un processo di pianificazione, ovverosia una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionale (considerando tutti i modi, collettivi e individuali, pubblici e privati), 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 a soddisfare la domanda con un adeguato livello prestazionale, e quindi individui le eventuali nuove infrastrutture necessarie per l'attuazione del piano dei servizi.

Complessivamente, si intende promuovere una efficiente offerta di servizi, con il miglioramento della qualità generale e la riduzione dei costi, puntando sulla capacità delle infrastrutture di creare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati per favorire lo sviluppo economico. L'indirizzo è, quindi, l'incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, finalizzate all'aumento della accessibilità sia delle aree metropolitane che di quelle periferiche mediante la realizzazione di un sistema integrato. Viene fortemente appoggiata la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali per i quali le dinamiche della crescita economica sono strettamente legate ad una efficace integrazione tra le reti locali e la rete nazionale.

Il ridisegno complessivo del sistema dei trasporti regionale mira ad accrescere l'accessibilità

diffusa del territorio in modo da supportare il perseguimento di un assetto policentrico dell'armatura urbana regionale; per riequilibrare l'attuale struttura prevalentemente radiocentrica delle infrastrutture e dei servizi di trasporto si pone attenzione a riorganizzare l'offerta di trasporto in un'ottica di rete pluriconnessa e di interconnessione tra le diverse reti modali.

Il sistema di Metropolitana Regionale, attuato con la realizzazione di servizi ferroviari innovativi di medio-lunga percorrenza (che non si attestano nei tradizionali poli di attrazione della domanda ma effettuano un servizio "passante" rispetto ai capoluoghi di provincia), è inteso ad accrescere un'accessibilità diffusa del territorio ottenuta mediante il trasporto collettivo. Il miglioramento (o l'istituzione) delle connessioni dirette tra le aree periferiche (ottenuto mediante la riduzione del tempo di viaggio e l'aumento delle condizioni di comfort) deve da un lato limitare l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti, dall'altro (in riferimento soprattutto, ma non esclusivamente, alla mobilità sistematica dei pendolari per lavoro o studio) ridurre il fenomeno di concentrazione delle residenze nei pressi dei luoghi di lavoro.

La risposta ottimale per garantire al territorio un livello adeguato di accessibilità non è sempre di tipo ferroviario (a causa dei livelli di domanda relativamente bassi e/o per problemi orografici), tenuto conto anche della limitatezza delle risorse finanziarie dell'investitore pubblico. In alcuni casi, il trasporto su gomma, sia pubblico che privato, rimane l'unica soluzione praticamente (ed efficacemente) perseguibile. Da un lato, dunque, il trasporto collettivo su gomma deve essere ripensato per svolgere un ruolo ausiliario e sinergico con quello delle linee ferroviarie; dall'altro, con il piano della rete stradale primaria regionale, si individuano le arterie esistenti da adeguare ed i nuovi collegamenti da realizzare, mirando a costituire, con questi ultimi, itinerari (sia longitudinali che trasversali rispetto al territorio regionale) alternativi rispetto alle direttrici portanti attuali.

Anche in campo marittimo, con l'istituzione del Metrò del Mare, si deve realizzare un'offerta di trasporto che riconnetta porzioni di territorio in una logica policentrica, collegando direttamente aree costiere, fino ad oggi tenute "separate" dalla presenza dei grandi poli di attrazione costituiti dai capoluoghi di Provincia.

Gli **obiettivi** possono riassumersi nei seguenti punti:

- garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, con livelli di servizio differenziati in relazione alle esigenze socio-economiche delle singole aree, al fine di conseguire obiettivi urbanistici, territoriali e produttivi; in particolare, le azioni riguardano:
 - la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane e la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse;
 - la riqualificazione della fascia costiera;
 - il miglioramento dell'interconnessione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo con quelli nazionali ed internazionali;
 - l'accessibilità delle aree marginali, di Sistemi Economici Sub-provinciali, delle aree di pregio culturale e paesaggistico, delle aree produttive (ASI, PIP, ecc.);
 - l'accessibilità dei poli di attrazione provinciali, nonché di quelli sub-provinciali per il sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;
 - l'accessibilità dei servizi a scala regionale;
- 2. assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto, riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sull'ambiente;
- 3. assicurare elevata potenzialità ed affidabilità al sistema e bassa vulnerabilità, in maniera

- particolare nelle aree a rischio;
4. ridurre i costi di produzione del trasporto privato e pubblico;
 5. ridurre l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, costi monetari, carenza di comfort);
 6. garantire maggiore qualità ai servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria e tariffaria, informazione all'utenza, ecc.);
 7. aumentare la sicurezza riducendo l'incidentalità, in particolare sulla rete stradale;
 8. garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria;
 9. garantire l'accesso ai servizi di trasporto alle fasce sociali deboli.

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

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

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

Una ulteriore strategia che si persegue sul versante infrastrutturale è l'ottimizzazione nell'utilizzo delle infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente, anche quelle allo stato obsolete o sottoutilizzate (realizzazione di completamenti, raddoppi, creazione di bretelle di collegamento, costruzione di nodi di interscambio e quant'altro dovesse occorrere per il completamento e la messa in esercizio).

Le **strategie gestionali** per migliorare la qualità del trasporto collettivo, per contenere il costo generalizzato di spostamento e rendere quest'ultimo maggiormente competitivo con il trasporto individuale, riguardano innanzitutto un'integrazione spinta dei servizi offerti dai vari modi di trasporto e delle tariffe praticate:

- la prima azione tende alla minimizzazione della perdita di tempo connessa con il trasbordo

da un modo di trasporto al successivo (dovuta soprattutto all'attesa del nuovo mezzo nel nodo d'interscambio);

- la seconda azione minimizza l'esborso monetario, accrescendo l'accessibilità del sistema rispetto alla capacità di spesa delle fasce di popolazione meno abbienti ed accresce l'accessibilità del sistema di trasporto collettivo rispetto al territorio.

Si attribuisce inoltre un valore strategico all'uso di tecnologie innovative, quali:

- diffusione di sistemi di ausilio all'esercizio;
- informazione all'utenza;
- sistemi di bigliettazione elettronica.

Gli obiettivi e le strategie generali trovano una più puntuale definizione nei singoli settori del sistema complessivo: ferroviario, stradale, portuale, dei terminali merci ed aeroportuali. Le strategie di settore si traducono in una serie di interventi già decisi (invarianti) o in corso di approfondimento (opzioni).

Gli **interventi** definiti dalla pianificazione regionale di settore dal punto di vista territoriale contribuiscono:

- all'interconnessione tra i Sistemi Territoriali di Sviluppo e quelli nazionali ed internazionali;
- al miglioramento dell'accessibilità ai servizi di livello regionale;
- all'aumento di accessibilità alle aree regionali marginali ed ai sistemi territoriali subprovinciali;
- all'aumento dell'accessibilità delle aree di pregio culturale e paesaggistico;
- alla riqualificazione della fascia costiera ed all'adeguamento ed al potenziamento delle infrastrutture portuali;
- alla riduzione della congestione stradale nelle aree urbane e metropolitane ed alla riqualificazione ambientale di aree dismesse;
- al sostegno ad uno sviluppo di tipo più equilibrato del territorio, favorendo il decentramento di funzioni dalle aree centrali a quelle periferiche e lo sviluppo di un assetto territoriale policentrico.

La pianificazione regionale nel settore ferroviario

Gli obiettivi relativi al sistema dei collegamenti ferroviari nazionali ed internazionali sono:

- il potenziamento del corridoio tirrenico tramite:
 - il completamento della linea AV/AC Napoli-Roma (con la stazione di Napoli-Afragola) e la sostanziale "despecializzazione" in coerenza con la risoluzione parlamentare del 28/07/1999;
 - il completamento della nuova linea a monte del Vesuvio ed il suo prolungamento fino a Battipaglia;
 - il potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- il potenziamento delle trasversali verso la Puglia e verso la Basilicata (in particolare, con il raddoppio della Napoli-Bari);
- il potenziamento delle connessioni dei porti principali (Napoli e Salerno), degli interporti e dei centri merci con il sistema ferroviario;
- la riorganizzazione funzionale del nodo ferroviario di Napoli;
- la specializzazione della linea Cassino-Cancello per il traffico delle merci.

Gli obiettivi relativi al sistema dei collegamenti intraregionali e locali, sono:

- rendere rapidamente effettive le potenzialità del trasporto su ferro;
- avviare la programmazione di ulteriori spese per lo sviluppo del sistema ferroviario facendone l'elemento strategico per il controllo della ripartizione modale;
- rimuovere le distorsioni nei processi di realizzazione dei programmi di investimento in infrastrutture privilegiando il momento di verifica degli obiettivi di servizio e quindi dei risultati;
- correggere, attraverso una progettazione complessiva di sistema, le principali caratteristiche negative del modo ferroviario;
- eliminare le "discontinuità" prodotte nell'assetto funzionale delle opere, che ne compromettono l'ottimale utilizzazione.

Gli orientamenti della programmazione regionale si sviluppano sui seguenti punti:

- esprimere il fabbisogno di infrastrutture in modo funzionale al concetto di offerta programmata e di recupero della centralità del sistema ferroviario rispetto al territorio;
- incrementare la quota modale del trasporto pubblico di un valore compreso fra 3 e 6 punti percentuali;
- definire un concetto di offerta del servizio ferroviario regionale che risponda a criteri di unitarietà al suo interno, di integrazione con gli altri modi di trasporto e di accessibilità al territorio.

Per quanto riguarda il secondo punto:

- 2.a) l'obiettivo minimo di recupero di almeno 3 punti percentuali nei prossimi 8-10 anni deve essere conseguibile con azioni sul solo sistema di trasporto pubblico intervenendo:
- sulla rispondenza dell'offerta ai fabbisogni e alle aspettative della domanda;
 - sul miglioramento della accessibilità;
 - sulla qualità del materiale rotabile;
 - sulla integrazione modale e sulla integrazione tariffaria.
- 2.b) l'obiettivo superiore, di recuperare fino a 6 punti percentuali di quota modale dal trasporto individuale a quello collettivo, richiede azioni su altre variabili che influenzano la ripartizione modale, e cioè:
- politiche di dissuasione dell'uso del mezzo privato, soprattutto nei grandi centri attrattori/generatori di traffico;
 - politiche di regolazione del prezzo di utilizzazione dei grandi assi stradali;
 - politiche di indirizzo nella localizzazione degli insediamenti (in particolare quelli generatori di domanda) più attente alla presenza di un consistente capitale fisso investito rappresentato dal sistema ferroviario.

Lo strumento di cui si è dotata la Regione Campania per raggiungere gli obiettivi sopra esposti è costituito dallo studio per il sistema della **Metropolitana Regionale**; l'approccio seguito per la sua definizione è quello della "progettazione di sistema", intesa come un processo logico nel quale, a partire dall'individuazione dei bisogni di mobilità delle popolazioni e dalla definizione degli obiettivi da conseguire, si definisce il piano dei servizi integrati di trasporto in grado di soddisfarli, sia in termini qualitativi che quantitativi, arrivando, infine, all'individuazione del complesso di infrastrutture necessarie all'attuazione del piano.

Il progetto di sistema della Metropolitana Regionale è prima di tutto un progetto di servizi, dunque, da cui discendono i fabbisogni di adeguamento delle infrastrutture. L'insieme dei servizi che lo costituiscono è definito da un insieme di caratteristiche generali uniformi ed è suddiviso secondo differenti tipologie in ragione delle funzioni svolte.

Le tipologie di servizio che costituiscono il sistema, sono le seguenti:

- servizi regionali: sono servizi che soddisfano prevalentemente relazioni interprovinciali e possono essere diversificati, in relazione alla loro combinazione con i servizi comprensoriali, in servizi base e servizi non stop;
- servizi comprensoriali: sono servizi che soddisfano prevalentemente relazioni intraprovinciali o di bacino e che possono integrare o alimentare i servizi regionali, o per aumentarne la frequenza nelle aree più densamente antropizzate o per raccogliere/distribuire il traffico rispetto ai servizi regionali non stop.
- servizi urbani e suburbani: sono servizi che soddisfano prevalentemente relazioni urbane/suburbane

I servizi previsti sono caratterizzati da:

- orari cadenzati tendenzialmente a frequenza mnemonica;
- disegno dei servizi per linee e relazioni fisse;
- “appuntamenti” tra i servizi delle diverse linee;
- interscambi agevoli tra linee e mezzi diversi;
- materiale rotabile confortevole e omogeneo in relazione alle funzioni di ciascuna tipologia di servizio;
- accessibilità elevata sia dal punto di vista fisico (numero di fermate, parcheggi di corrispondenza etc) sia dal punto di vista dell’informazione;
- tariffazione integrata.

Alla formazione del progetto di servizio metropolitano ferroviario deve concorrere il ridisegno delle linee di bus, che, ove opportuno, assumeranno funzioni di adduzione/distribuzione al sistema ferroviario, con la implementazione di un sistema tariffario integrato. La struttura dell’offerta pubblica deve essere complessiva, e riguardare sia i trasporti ferroviari che quelli su bus; al potenziamento dei servizi ferroviari si deve associare la ridefinizione di quelli automobilistici, con la trasformazione di parte di essi in linee di alimentazione dei servizi ferroviari.

Per l’integrazione dei servizi bus-treno è necessario attrezzare opportunamente i punti di interconnessione dei servizi stessi in modo da minimizzare i disagi connessi con il trasbordo. Analogamente, il miglioramento dell’accessibilità al sistema esige l’infitimento dei punti di accesso, ossia delle stazioni ferroviarie; per evitare che all’aumento delle stazioni si associ una riduzione della velocità commerciale dei servizi, si prevede, per alcuni di essi, un’articolazione di tipo “alternato”, con funzioni di raccolta in una parte del territorio servito e prosecuzione “non stop” verso la destinazione prevalente.

Obiettivo prioritario è ricondurre ad una logica di sistema unitario e funzionale la rete attuale, eliminando le discontinuità presenti sulle tratte in esercizio e sulle opere in corso di realizzazione; sulla base di un sistema così consolidato, si procederà ad individuare le opzioni di sviluppo, finalizzate agli obiettivi territoriali, oltre che trasportistici.

L’insieme degli interventi infrastrutturali nel settore ferroviario è ripartito in due categorie:

- l’insieme gli interventi **invarianti**, costituito:
 - da tutti gli interventi necessari per il completamento delle opere già in corso di realizzazione o che dispongono di finanziamenti allocati e di progetti approvati;
 - dagli interventi necessari a correggere le discontinuità esistenti nella rete e dare quindi unità funzionale al sistema ferroviario;
 - dagli interventi volti a garantire l’accessibilità e l’integrazione modale alla rete ferroviaria (stazioni e nodi di interscambio) indispensabili nella logica del sistema progettato;
- l’insieme delle **opzioni**, costituito:
 - dagli interventi destinati all’ulteriore sviluppo del sistema ferroviario regionale e al soddisfacimento degli obiettivi espressi dal territorio, per i quali non sono ancora

disponibili i progetti o non se ne è verificata la fattibilità, e per i quali si deve quindi avviare preliminarmente la fase di progettazione.

La pianificazione regionale nel settore stradale

Nell'esercizio delle funzioni stabilite dall'art. 38 del D. Lgs. 96/1999, la Regione ha avviato, con il Programma Preliminare della Viabilità del 2002 e con lo Studio sullo sviluppo del Sistema della viabilità del 2003, da un lato una programmazione coerente e complementare con gli indirizzi del Piano Generale dei Trasporti e con lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, dall'altro un'adeguata analisi della domanda, dello stato della rete e delle condizioni di sicurezza.

All'Intesa Generale Quadro del 18 dicembre 2001 e alla già citata Delibera G. R. n° 1282 del 5 Aprile 2002 hanno fatto seguito, nel settore stradale, la Delibera G. R. n° 725 del 20 Febbraio 2003 e alcuni protocolli e accordi attuativi, quali l'APQ (Accordo di Programma Quadro) sulla viabilità regionale del 30 ottobre 2002, il 1° Accordo attuativo della Legge Obiettivo del 31 ottobre 2002, il Protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Campania e A.N.A.S. S.p.A. per la costituzione di una cabina di regia per il coordinamento di tutti gli interventi sulle strade della Regione Campania, dell'11 dicembre 2003 e il 1° e 2° Protocollo aggiuntivo all'APQ sulla viabilità regionale, rispettivamente del 22 dicembre 2003 e del 30 Novembre 2004.

La pianificazione regionale nel settore stradale è rivolta sia alla rete dello SNIT attuale, (costituita dalle autostrade e dalle strade ancora di competenza dello Stato in seguito al D. Lgs. 112/1998), in relazione alla quale si è tenuto conto della pianificazione svolta dall'ANAS, sia alla rete di interesse regionale (costituita in parte dalle strade ex-ANAS ed in parte da viabilità provinciale), per la quale si sono considerate le richieste di intervento avanzate da Enti Locali (Province, Comuni, Comunità Montane) e da altri Enti Territoriali (quali Consorzi di Bonifica, Consorzi A.S.I., Enti Irrigazione, ecc.).

L'attività di partenariato svolta con le Amministrazioni provinciali si incentra sugli **obiettivi** prioritari:

- dell'individuazione degli interventi di completamento di opere rimaste incompiute, e quindi sottoutilizzate rispetto alla efficienza potenziale, ovvero limitate a servire singole località senza realizzare ammagliamenti significativi;
- dell'individuazione delle criticità della rete dal punto di vista della sicurezza, della congestione e della mancanza di collegamenti con poli diversi di attrazione.

Le **strategie** settoriali di fondo per l'azione dell'Amministrazione Regionale sono così riassunte:

1. potenziamento degli assi della rete stradale di interesse nazionale;
2. interventi di collegamento della rete regionale alla rete nazionale per l'interconnessione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo ai sistemi nazionali ed internazionali;
3. adeguamento degli assi per i collegamenti interregionali e interprovinciali;
4. ammagliamento delle opere sottoutilizzate;
5. decongestionamento della circolazione nelle aree metropolitane, urbane e sub-urbane;
6. riqualificazione della costa;
7. collegamento dei centri di interesse culturale, industriale e turistico;
8. miglioramento della accessibilità delle Comunità Montane e dei Sistemi Economici Locali subprovinciali;
9. collegamento dei nodi intermodali e dei centri merci;

10. miglioramento della sicurezza stradale;
11. adeguamento della rete stradale alle esigenze di protezione civile connesse con il rischio vulcanico e sismico.

Gli **interventi** previsti sulla rete stradale sono raggruppati in due sottoinsiemi:

- gli interventi **invarianti**, la cui realizzazione è da ritenersi certa indipendentemente dai futuri sviluppi degli indirizzi di pianificazione e programmazione. Appartengono a questo insieme⁵⁰:
 - le opere in corso di realizzazione;
 - le opere progettate e finanziate ma non ancora iniziate;
 - le opere in corso di progettazione e/o in attesa di finanziamento, necessarie per il completamento della rete infrastrutturale principale, di livello nazionale, interregionale o regionale, e per consentire ad altri interventi di esplicare appieno le proprie potenzialità.

Gli interventi “**opzionali**”, per i quali è necessario un ulteriore approfondimento di analisi, allo scopo di verificarne l’effettiva utilità nel contesto complessivo della rete infrastrutturale, tenuto conto delle reali esigenze di accessibilità del territorio.

Si tratta di opere finalizzate principalmente all’integrazione e al potenziamento della rete primaria e principale, nonché all’interconnessione tra i Sistemi Territoriali di Sviluppo e quelli nazionali ed internazionali, oltre che al miglioramento dell’accessibilità delle aree interne e dei sistemi economici locali ed al rafforzamento dello sviluppo policentrico del territorio.

In particolare si prevede il potenziamento di direttrici quali: le trasversali Caserta-Benevento, Caianello-Benevento, Vallo di Diano-golfo di Policastro; i collegamenti interregionali con il basso Lazio (prolungamento SS 7 Quater), il Molise (SS 87 e 212) e la Puglia (itinerario Agropoli-Contursi-Grottaminarda-Faeto).

La pianificazione regionale nel settore del trasporto merci e della logistica⁵¹

Per le infrastrutture lineari gli interventi previsti sono finalizzati ad eliminare strozzature in linea e di accesso/egresso ai nodi.

Le strutture puntuali sono distinte in cinque classi, individuate dalla valenza territoriale massima alla quale operano:

1. *impianti di scala intercontinentale*: operanti a scala nazionale, europea ed intercontinentale, comprendono i porti e gli aeroporti;
2. *impianti di scala europea*: operanti a scala sovraregionale nazionale ed europea, coincidono con gli interporti;

⁵⁰ In particolare, appartengono all’insieme degli invarianti le opere comprese nell’Intesa Istituzionale Quadro, le opere dell’Accordo di Programma Quadro e le opere contenute nel POR.

⁵¹ Il Piano di riassetto del settore delle merci definisce un sistema regionale di centri merci che fa perno sui due porti commerciali di Napoli e Salerno (e, ad un livello inferiore, Torre Annunziata) e dei due interporti di Nola e Marcianise-Maddaloni; tale sistema sarà dotato di una molteplicità di altri impianti con funzioni in parte autonome (a servizio delle principali relazioni commerciali tra le aree di insediamento e le regioni del Nord Italia e dell’Europa) ed in parte sussidiarie di Nola e Marcianise. 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.

3. *impianti di scala nazionale*: operanti a scala regionale, sovraregionale e nazionale, sono costituiti dagli aeroporti, dalle stazioni di posta o *relais* e dalle aree a servizio dell'autotrasporto;
4. *impianti di scala regionale*: comprendono le piattaforme logistiche per la distribuzione regionale e provinciale;
5. *impianti urbani*: sono le piattaforme logistiche per la distribuzione urbana.

Impianti di scala intercontinentale: porti ed aeroporti

Per quanto concerne i porti, è evidente la loro importanza sia nel contesto di politiche di settore finalizzate ad un riequilibrio modale, sia al fine di favorire lo sviluppo di un anello importante nella catena logistica in cui tende a dislocarsi valore aggiunto in misura crescente. Per essi, oltre al completamento degli interventi di grande infrastrutturazione, comprensivi dei collegamenti con la rete stradale e ferroviaria primaria e secondaria, si prevede:

- il riassetto gestionale della manovra ferroviaria nei porti, garantendo che il servizio possa essere offerto alle migliori condizioni di mercato
- la delimitazione dei recinti doganali
- la realizzazione delle aree di stoccaggio e movimentazione con particolare attenzione alla questione della sicurezza.

Funzioni:

- Integrare gli interporti nella loro funzione di nodi intermodali a scala nazionale
- Supportare le Autostrade del mare
- Supportare il traffico di *container/feeder*
- Rappresentare nodi di scambio Mare/Terra o Aria/Terra

Principali interventi alle infrastrutture:

- Darsene RO-RO (specializzate per Autostrade del mare)
- Banchine LO-LO
- Darsene traghetti misti
- Adeguamento fasci binari di pertinenza

Impianti di scala europea: interporti.

Sono gli interporti di Nola (Interporto campano), di Marcianise (Interporto Sud Europa) e di Battipaglia.

Funzioni:

- Nodi di scambio modale gomma-ferro
- Nodi della logistica
- *HUB*, con due sottospecificazioni funzionali:
- *hub* del veloce: caratterizzato dalla velocità di trasferimento delle unità di carico; negli impianti che rientrano in questa categoria, è prevalente il fattore di minimizzazione del tempo di viaggio dell'unità di carico rispetto ad altri fattori di mobilità delle merci. Questi impianti traggono vantaggio da localizzazioni vicine alle grandi stazioni di smistamento ferroviario; in essi sono movimentati in prevalenza semirimorchi e casse mobili.
- *hub* del regolare: caratterizzato dalla regolarità di trasferimento delle unità di carico; gli impianti che rientrano in questa categoria sono dedicati alle merci che chiedono regolarità più che velocità. In questo caso il tragitto ferroviario è un segmento dell'intero percorso coperto dall'unità di carico; questi impianti devono avere agevoli relazioni con i terminal container

Principali interventi alle infrastrutture:

- punto EDI (*Electronic Data Interchange*), nodo telematico.

- scalo ferroviario con fascio binari (un hub del veloce può essere senza presa e consegna)
- unità di movimentazione
- piazzali sosta automezzi
- piazzali di stoccaggio container, casse mobili e semirimorchi pieni
- piazzali di stoccaggio container, casse mobili e semirimorchi vuoti
- magazzini automatizzati (altezza minima 12 mt)
- centri servizi e centro direzionale, edifici per assistenza alle persone

Impianti di scala nazionale: autoporti, stazioni di posta (relais), aree a servizio dell'autotrasporto.

Come risposta alle esigenze dei circa 10 milioni di tonni/anno che attraversano la Campania su strada da nord a sud e viceversa, si propone di localizzare uno o due centri destinati a consentire operazioni di trasbordo gomma/gomma ed a fornire ospitalità, prevalentemente notturna, ai veicoli merci ed ai loro equipaggi garantendo sicurezza, servizi di ristoro essenziali ed assistenza elettromeccanica di emergenza. Essi saranno localizzati in prossimità dei punti di confluenza delle principali infrastrutture della Regione.

Funzioni:

- sosta in sicurezza nell'ambito degli spostamenti sulla rete SNIT
- sosta per veicoli in regime di ADR
- servizi di assistenza per i veicoli e per il personale viaggiante
- nessun vincolo sulle caratteristiche dei veicoli ammessi
- carico/scarico monomodali e centri di interscambio gomma-gomma

Impianti di scala regionale: piattaforme logistiche per la distribuzione regionale e provinciale)

Funzioni

- sosta/carico/scarico monomodali
- deposito di distribuzione; deposito centrale regionale o distrettuale
- assenza di vincoli di tonnellaggio e di tipologia dei veicoli in uscita
- velocità di rotazione differenziata e compresa entro 4-5 gg.
- punto EDI e nodo telematico
- possibile raccordo alla rete ferroviaria

Impianti di scala locale: piattaforme logistiche per la distribuzione urbana e transit point

Le necessità di servizi logistici a supporto della commercializzazione richiede la realizzazione di aree logistiche al servizio della distribuzione di merci nelle principali aree urbane.

Gli interventi vanno valutati per progetti integrati e non per sole opere civili. L'amministrazione locale può accedere a contributi, ma deve essere legata ad impegni sull'assetto della mobilità urbana (es. divieto e/o limitazioni per gli accessi di veicoli pesanti). Con impianti del genere si dà una risposta ai problemi causati dall'assenza di spazi su strada per lo scarico delle merci, dalla formazione di code di veicoli merci fermi per effettuare le consegne, dalla inadeguatezza tipologica dei fabbricati che ospitano esercizi commerciali, dai tempi richiesti per lo scarico ecc.

I *transit point* consentono l'adozione di un adeguato sistema di recupero degli imballaggi e la gestione della loro raccolta differenziata insieme agli imballi a rendere.

Funzioni

- Sosta/carico/scarico monomodali con vincoli per i veicoli in uscita correlati alle esigenze di distribuzione all'interno delle città: i *transit point* possono essere differenziati per vincoli sulla portata netta massima dei veicoli in uscita (in genere 3,5 t) o vincoli su

- tipologia dei veicoli accettati in uscita (solo elettrici, ad esempio)
- Tempi di rotazione compresi entro le 24 h
 - Può essere prevista la “reverse logistic”

Gli interventi programmati per il trasporto merci e la logistica

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.

Nel caso di Napoli, occorre potenziare le infrastrutture a servizio delle “vie del mare” e gli accessi ferroviari e stradali alle darsene commerciali.

Nel caso di Salerno, vanno potenziati i varchi stradali di accesso e la viabilità di collegamento e deve essere realizzato un collegamento ferroviario con il nodo di Salerno.

Per quanto concerne le infrastrutture propriamente portuali, nel porto di Napoli si sta realizzando attualmente un vasto programma di lavori.

I 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.

Finalizzati allo sviluppo delle Autostrade del Mare sono i lavori di sistemazione alla calata Piliero, che prevedono l'incremento degli ormeggi.

Si prevedono inoltre 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.

Oltre ai citati interventi infrastrutturali, altri piani di sviluppo e di investimento sono previsti dai diversi operatori. In particolare il maggiore terminal container del Porto (Co.Na.Te.Co) ha previsto la completa informatizzazione del servizio di controllo e monitoraggio del traffico e delle giacenze contenitori, la completa recinzione del terminal, la realizzazione di gate abilitati al controllo integrale dei transiti e, infine, opere di dragaggio dei fondali prospicienti gli accosti del Molo Bausan. Questa ultima operazione consentirà, in particolare, l'attracco delle navi transoceaniche di stazza maggiore e, quindi, l'utilizzazione dello scalo anche come porto hub.

Nella prospettiva di sviluppare l'intermodalità ferro-marittima, si devono aumentare gli spazi portuali dedicati alle operazioni ferroviarie ed alla sosta dei carri, in maniera da razionalizzare il servizio e rendere più agevoli e veloci il carico e lo scarico dei vagoni.

Per Salerno, il progetto di sviluppo del porto commerciale si concentra su una crescita ed un potenziamento “modulare” dello scalo attuale. Il Piano Regolatore Portuale ha previsto un progressivo ampliamento del Molo 3 Gennaio, del Molo Manfredi e del Molo di Ponente. A questi interventi si aggiunge il dragaggio dei fondali e la realizzazione di una nuova Stazione Marittima (terminal traghetti) sul Molo Manfredi.

Il Piano Operativo Triennale 2002-2004 prevede, inoltre, la riorganizzazione della viabilità all'interno delle aree portuali e l'installazione di un pontone lungo il lato di levante del molo 3 Gennaio, al fine di creare un nuovo punto di ormeggio per le navi Ro-Ro con portellone di poppa.

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

inframediterraneo. L'obiettivo principale è quello di garantire:

- il potenziamento delle banchine per navi Ro-Ro;
- l'ampliamento delle aree di sosta temporanea per rimorchi ed autovetture;
- la disponibilità di percorsi d'accesso alle banchine d'imbarco e sbarco che garantiscano sicurezza ed incolumità dei viaggiatori e degli operatori;
- la disponibilità di percorsi preferenziali per separare gli utenti di linee in ambito U.E. dai percorsi assoggettati ai controlli doganali;
- la possibilità di adottare misure adeguate per garantire il rispetto dei protocolli internazionali in materia di sicurezza

In relazione ai centri merci, gli interventi programmati per Nola riguardano il potenziamento delle connessioni dell'interporto con la rete stradale regionale e nazionale. Per Marcianise/Maddaloni è necessario adeguare la viabilità di accesso al terminal intermodale in corso di realizzazione ed ai capannoni.

Per l'impianto di Battipaglia gli interventi di settore previsti consistono nella realizzazione di nuove vie di accesso all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e nel raccordo ferroviario con il nodo di Battipaglia.

L'Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci

Uno degli obiettivi primari della Regione Campania nel settore del trasporto merci e della logistica è l'ottimizzazione della rete trasportistica regionale in integrazione con il sistema produttivo e distributivo alle diverse scale territoriali. Tale obiettivo viene perseguito attraverso:

- la valorizzazione delle reti e delle infrastrutture esistenti;
- la realizzazione di nuove infrastrutture complementari;
- lo sviluppo di servizi innovativi;
- l'incentivazione dell'imprenditoria e dell'occupazione locale;
- la promozione di investimenti nella regione.

Lo stato attuale del sistema, pur presentando una consistente dotazione infrastrutturale, necessita di ulteriori interventi di potenziamento; l'organizzazione e gestione dei servizi mostra inoltre ampi margini di sviluppo e possibilità di ottimizzazione.

Il processo di pianificazione del settore è supportato da un nuovo strumento operativo – Logica, l'Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci – nelle fasi di identificazione delle criticità, concertazione delle scelte e delle strategie di sviluppo del settore, monitoraggio degli interventi (in itinere ed ex post), diffusione dei risultati e promozione commerciale del “Sistema Campano della Logistica”.

Questa impostazione di lavoro, che discende dalla filosofia della Legge Regionale di “Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania”, interpreta il concetto di pianificazione processuale che fa riferimento ad un modello decisionale policentrico e partecipativo che promuove la collaborazione diretta e formale di una pluralità di sedi e gruppi istituzionali al processo di formazione della decisione di un ente specifico, attraverso modalità cooperative e non rigidamente gerarchiche. Logica è, quindi, strumento attuativo di questo modello decisionale in quanto orientato a favorire la effettiva contribuzione dei soggetti interessati alla costruzione di decisioni per lo sviluppo del comparto logistico e trasportistico e per la sua promozione.

Sostanzialmente all'Agenzia sono attribuite tre funzioni distinte, sebbene tra loro integrate: la funzione di “facilitatore” delle scelte di piano e della loro condivisione; la funzione di osservatorio sull'attuazione degli interventi del piano; la funzione di “agente di sviluppo” del territorio regionale quale area di attrazione di investimenti, quindi di “vetrina” della risorsa distributiva locale. Nello svolgimento di tali funzioni, Logica si configura come strumento di raccordo tra i soggetti pubblici

deputati alla programmazione di settore ed alla pianificazione territoriale e gli operatori privati, senza incidere sul libero dispiegarsi delle dinamiche della concorrenza e del mercato.

Logica, costituita nel Dicembre 2003, è una Società Consortile per Azioni, ovvero un organismo a partecipazione mista pubblico-privata, promosso dalla Regione Campania.

I soci, individuati tra i soggetti con competenza pianificatoria e programmatoria di settore, i soggetti gestori dei nodi intermodali e delle principali reti infrastrutturali nonché le principali categorie rappresentative dei settori produttivo e distributivo, sono:

l'Ente Autonomo Volturno, l'Autorità Portuale di Napoli, l'Autorità Portuale di Salerno, l'Interporto di Nola attraverso la società Terminal Intermodale Nola, l'Interporto di Salerno/Battipaglia, l'Aeroporto di Capodichino, la Federazione Regionale degli Industriali della Campania, la ConfAPI Campania e l'Unione Regionale delle C.C.I.A.A. della Campania. A tali soggetti presto si unirà l'Interporto di Marcianise, il cui ingresso è previsto dall'Atto costitutivo, e potranno in seguito aggiungersi altri quali i gestori degli impianti in via di realizzazione (Aeroporto di Pontecagnano, Aeroporto di Grazzanise, ecc).

La pianificazione regionale nel settore aeroportuale

Il **Progetto di sviluppo del sistema aeroportuale**, fatto redigere dalla Regione, contempla espressamente l'ipotesi di realizzare un nuovo scalo commerciale in corrispondenza dell'attuale aeroporto militare di Grazzanise, sulla base di un precedente studio di prefattibilità. Il sistema regionale si articolerà su un insieme di aeroporti che, differenziandosi per localizzazione, caratteristiche tecniche, impianti asserviti e funzioni svolte, sarà in grado non solo di soddisfare la domanda determinata dall'evoluzione della dinamica in atto, ma anche quella che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo.

Gli interventi da considerare come invarianti 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;
- per il sito di Grazzanise:
 - la realizzazione di un aeroporto internazionale di classe ICAO e delle relative infrastrutture di collegamento alle reti stradale e ferroviaria;
- per l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano:
 - l'adeguamento delle infrastrutture di volo esistenti per l'effettuazione di attività commerciali;
 - l'adeguamento del terminal per le esigenze del traffico commerciale di passeggeri e merci;
 - la realizzazione di interventi stradali e ferroviari volti ad un miglior collegamento tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante, ed in particolare: un collegamento stradale con la vicina autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria ed una stazione ferroviaria sulla linea di metropolitana suburbana in corso di attivazione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.

Oltre agli interventi programmati citati, si ipotizza la realizzazione di un aeroporto dedicato all'Aviazione Generale nell'area di Benevento.

La portualità turistica

Nel settore della **portualità turistica** la Regione Campania intende realizzare un “sistema della portualità”.

L’insieme dei diversi impianti portuali deve differenziarsi nelle caratteristiche e nelle funzioni e per complementarità nelle prestazioni, di modo che l’utente trovi risposta alle molteplici esigenze, da quelle strettamente legate alla sicurezza ed alla piacevolezza della navigazione, alla disponibilità di servizi a terra ed all’integrazione dei porti nel sistema territoriale retrostante, specialmente per quanto attiene la fruibilità dell’offerta turistico-culturale e l’offerta di sistemi di trasporto e servizi per la mobilità.⁵²

L’obiettivo generale di settore è la realizzazione di un sistema integrato della portualità turistica e della intermodalità costiera, in grado di orientare il futuro della regione verso un modello di sviluppo sostenibile per l’ambiente, efficiente per l’economia ed equo per le popolazioni ed i territori coinvolti.

Le Linee Programmatiche forniscono gli obiettivi specifici da perseguire per la realizzazione del sistema:

- contribuire alla tutela e alla riqualificazione della fascia costiera attraverso lo sviluppo di progetti di alta qualità, tesi a garantire la compatibilità e la sensibilità ambientale;
- recuperare e riqualificare aree ed infrastrutture portuali dismesse o in via di dismissione;
- creare un’alternativa modale valida ed efficiente per la mobilità lungo la fascia costiera;
- generare lo sviluppo di un turismo durevole attraverso il rilancio della nautica da diporto;
- offrire convenienza localizzativa - in senso lato - ai settori produttivi legati alla portualità, migliorando le condizioni strutturali che influiscono sulla loro competitività;
- indurre un’occupazione qualificata attraverso la formazione professionale e la creazione di posti di lavoro nei segmenti di punta dell’economia portuale e del suo indotto.

Sul piano territoriale, il sistema integrato della portualità turistica interessa tutta la costa regionale, dalla foce del Garigliano al porto di Sapri, in continuità con il sistema laziale (a Nord) e con i porti lucani (Maratea) e calabresi (a Sud). Esso è articolato in 10 ambiti territoriali autosufficienti, in termini di servizi offerti per soddisfare le esigenze dei diversi segmenti della domanda, omogenei, sotto il profilo dell’identità territoriale sebbene differenziati per presenza qualitativa e quantitativa di strutture portuali, equiaccessibili, ovvero costituiti da porti vicini collegati reciprocamente via terra e raggiungibili dal loro retroterra con costi “generalizzati” comparabili.

La definizione degli ambiti è coerente con le indicazioni programmatiche fornite dalle rispettive Province e con i documenti di programmazione territoriale e, ove possibile, di pianificazione del settore.

I 10 ambiti individuati sono i seguenti:

- **ambito Casertano**: corrisponde al litorale domizio che si affaccia sul Golfo di Gaeta tra la foce del Garigliano e Marina di Licola esclusa. È caratterizzato dalla presenza dei fiumi Garigliano e Volturno con i relativi approdi; l’unico porto esistente è il porto turistico di S. Bartolomeo nella zona costiera di Pinetamare nel Comune di Castel Volturno;
- **ambito Flegreo**: comprende il versante costiero occidentale della provincia di Napoli

⁵² Le Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica, elaborate dall’Assessorato Regionale ai Trasporti e 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.

compreso tra Licola e Pozzuoli e le isole di Procida e di Ischia. Sul versante costiero sono operativi il Porto di Pozzuoli, la Marina di Maglietta e, in misura limitata, il Porto di Baia. Approdi sono presenti a Torregaveta, Monte di Procida (Acquamorta), Miseno e Bacoli (Marina Grande); sul versante insulare, a Procida sono operativi il porto di Marina Grande, il porticciolo della Chiaiolella e l'approdo della Corricella mentre ad Ischia vi sono complessivamente 4 porti, Ischia Porto, Casamicciola, Forio e S. Angelo, e l'approdo di Lacco Ameno;

- **ambito Napoletano** (di competenza dell'Autorità Portuale di Napoli): coincide con la fascia costiera del Comune di Napoli e comprende, oltre il Porto di Napoli, i porticcioli di Nisida, Manzi, Posillipo, Mergellina (Sannazzaro), S. Lucia, Molosiglio e Vigliena;
- **ambito Vesuviano**: si estende nella zona orientale della provincia di Napoli e comprende la fascia di territorio da Portici a Castellammare di Stabia; in esso sono presenti i porti di Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia;
- **ambito Sorrentino**: include la fascia costiera del versante napoletano della penisola sorrentina e l'isola di Capri. Sono compresi i porticcioli di Vico Equense, Marina di Equa, Marina di Meta (Alimuri), Marina di Cassano (Piano di Sorrento), S. Agnello, Marina Piccola e Marina Grande a Sorrento, Marina di Puolo e Marina della Lobra a Massalubrense. Ad essi si aggiungono il porto di Marina Grande e l'approdo di Marina Piccola a Capri;
- **ambito Amalfitano**: coincide con il tratto di costa salernitana compreso tra Positano e Cetara. Il porto di maggiori dimensioni si trova ad Amalfi, mentre un porticciolo è presente sia a Maiori sia a Cetara. Punti di ormeggio sono localizzati a Positano e Minori;
- **ambito Salernitano** (di competenza dell'Autorità Portuale di Salerno): comprende i porti della città di Salerno e più precisamente il Porto di Salerno e Masuccio Salernitano;
- **ambito della Piana del Sele**: corrisponde al litorale della provincia di Salerno compreso tra Pontecagnano e Paestum. È caratterizzato dalla presenza della foce del fiume Sele con il relativo approdo;
- **ambito Cilentano**: è costituito dalla costa compresa fra i golfi di Salerno e di Policastro. I comuni che delimitano la sua costa sono Agropoli a Nord e Marina di Camerota a Sud. La costa cilentana risulta disseminata da porticcioli, quasi tutti di ridotta dimensione. Sono compresi i porti di Agropoli (che è quello di maggiori dimensioni), S. Marco di Castellabate, Agnone S. Nicola, Acciaroli, Marina di Casalvelino, Marina di Pisciotta, Marina di Camerota e l'approdo di Palinuro;
- **ambito del Golfo di Policastro**: coincide con il tratto campano del golfo di Policastro e comprende il porto di Scario, la Marina di Policastro, il porticciolo di Sapri e i pontili dell'approdo S. Giorgio a Sapri.

Sebbene gli ambiti di sistema siano identificati a partire dalla linea di costa, la loro "estensione" coinvolge l'intero territorio retrostante: gli effetti degli interventi previsti si riflettono infatti su un territorio più ampio, che va oltre quello dei soli comuni costieri. L'ampiezza di questo territorio "di interazione" varia in funzione dell'accessibilità reciproca, con diversi gradi di "intensità di legame" tra le aree coinvolte. Questa interazione evidenzia come le ricadute economiche e sociali degli interventi localizzati sulla costa interessino potenzialmente, in misura variabile, tutte le amministrazioni locali della Regione.

Il sistema si sviluppa secondo tre dimensioni:

- una dimensione puntuale, dove i singoli porti e approdi esistenti vengono valorizzati attraverso la definizione di funzioni coerenti con le vocazioni proprie dei siti e attraverso la determinazione della relativa capacità di offerta in termini di strutture (posti barca e aree

- dedicate) e servizi;
- una dimensione lineare-orizzontale, dove ogni porto (esistente o di nuova realizzazione) svolge il proprio ruolo integrandosi con gli altri porti dell'ambito, contribuendo alla definizione di un'identità complessiva del sub-sistema (in termini vocazionali/funzionali) ed alla sua autosostenibilità (almeno per quanto riguarda i requisiti minimi di funzionalità di area);
 - una dimensione lineare-trasversale, dove per i porti e gli approdi turistici (esistenti o di nuova realizzazione) viene esaltata l'interrelazione tra la fascia costiera e le linee di penetrazione verso il territorio regionale interno.

Le azioni di riqualificazione e potenziamento di strutture esistenti -così come la scelta localizzativa di nuove strutture portuali turistiche, in ogni ambito – devono:

- assicurare la complementarità tra le funzioni e la relativa offerta di servizi;
- adeguare la rete dei porti in termini di ottimizzazione delle distanze, sia massime che minime, tra i diversi scali relativamente alle funzioni svolte;
- prevedere un adeguamento dell'offerta di posti barca alla domanda esistente e potenziale, con specifico riferimento alle diverse tipologie di utenza (stanziale, stagionale, di transito) ed entro i vincoli posti dalla capacità di carico della fascia costiera;
- definire strategie di potenziamento dell'offerta tramite il ricorso a interventi “non invasivi” quali:
 - revisioni dei piani di ormeggio all'interno dei bacini portuali;
 - recupero di impianti esistenti ma sottoutilizzati per problemi di natura tecnica (fondali e protezioni) o amministrativa (sequestri, mancati collaudi, ecc.);
 - realizzazione di impianti stagionali con strutture galleggianti mobili;
 - realizzazione di impianti “a secco” che utilizzano particolari tecnologie di varo/alaggio;
 - la realizzazione di nuovi impianti fissi dovrà essere sottoposta ad accurate e dettagliate analisi di fattibilità e valutazioni di impatto ambientale.

Programmazione e strumentazione finanziaria consentono di implementare una strategia processuale in base alla quale l'obiettivo “sistema integrato della portualità turistica” viene conseguito attraverso una progressione di scenari di sistema, ciascuno dei quali è coerente con gli obiettivi generali e rappresenta un'evoluzione dello stato precedente.

- a) **Scenario di valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente:** corrisponde allo scenario minimo di sistema, relativo all'intera costa regionale, e persegue l'obiettivo di recuperare e porre in sicurezza l'intera rete portuale esistente attraverso interventi “invarianti”.⁵³

Complessivamente, si tratta di un programma di risanamento ambientale, recupero e messa in sicurezza di oltre quaranta porti e approdi che consente, tra l'altro, di rendere fruibili numerosi posti barca attualmente non utilizzabili.

- b) **Scenario di sviluppo locale:** corrisponde ad uno scenario evolutivo dove l'attuale rete dei porti turistici assume un'organizzazione sistemica sia attraverso interventi di completamento e di riqualificazione dei porti esistenti, sia attraverso la realizzazione di nuovi porti turistici.⁵⁴

⁵³ Lo scenario minimo è già in corso di realizzazione sia attraverso i fondi destinati dal Progetto Integrato Portualità Turistica agli interventi invarianti, sia con gli stanziamenti del bilancio ordinario della Regione Campania.

⁵⁴ Lo scenario di sviluppo locale è anch'esso in corso di realizzazione, principalmente attraverso la realizzazione di progetti proposti all'interno di Studi di Fattibilità presentati dalle Amministrazioni Locali e valutati dalla Regione anche in funzione

- c) **Scenario di integrazione:** ha l'obiettivo di assicurare, una volta avviato lo scenario di sviluppo locale, l'integrazione infrastrutturale e/o funzionale tra porti appartenenti ad uno stesso ambito costiero e/o tra più ambiti costieri del sistema regionale, nonché di promuovere la definizione di modelli organizzativi di gestione integrata tra i diversi soggetti concessionari. In questo scenario partecipano sia gli interventi attivati precedentemente alla definizione della programmazione regionale ma coerenti con essa, sia interventi di "raccordo" che la Regione stessa promuove per l'efficienza del sistema della mobilità o per "sopperire" a vuoti propositivi o a carenze propositive delle amministrazioni locali.

I servizi marittimi di trasporto passeggeri

Nell'ambito del sistema dei servizi di trasporto collettivo a livello regionale e locale, **il sistema integrato dei collegamenti marittimi** tra i porti del golfo di Napoli e dei collegamenti con le isole di Capri, Ischia e Procida riveste un ruolo importante per il decongestionamento del traffico stradale lungo le arterie della fascia costiera vesuviana.

Il sistema regionale dei collegamenti marittimi persegue i seguenti obiettivi:

- migliorare l'affidabilità e la qualità dei collegamenti con le isole, assicurando la continuità territoriale e lo sviluppo economico insulare senza intaccare la qualità ambientale;
- sviluppare l'integrazione vettoriale e tariffaria tra rete di trasporto marittimo e rete di trasporto terrestre;
- realizzare l'accessibilità via mare ai siti (e tra i siti) archeologici delle aree vesuviana e flegrea;
- realizzare servizi stagionali di collegamento con località turistiche meno sviluppate e con accessibilità stradale critica;
- realizzare nuovi collegamenti su distanze medio-brevi anche per traffico pendolare.

Le prestazioni del sistema della portualità turistica regionale si integra con il servizio stagionale del metrò del mare attraverso l'offerta di:

- banchine dedicate all'attracco dei vettori;
- aree attrezzate e servizi per l'accoglienza a terra ed il transito dei passeggeri;
- tariffe integrate per l'intermodalità costiera;
- tariffe integrate per l'accesso via mare alla fruizione degli attrattori culturali.

Le strategie di integrazione dei collegamenti marittimi nel sistema regionale dei trasporti sono articolate attraverso tre tipologie di intervento:

- interventi strutturali, che prevedono la trasformazione degli impianti portuali in stazioni di interscambio dotate di adeguate attrezzature per l'intermodalità;
- interventi organizzativi, che prevedono un gestione coordinata dei diversi vettori di trasporto terrestre e marittimo al fine di consentire un regolare afflusso e deflusso nei porti da parte dell'utenza;
- interventi tariffari, che prevedono l'emissione e l'utilizzo di un unico titolo di viaggio (biglietto integrato terra-mare).

della capacità di attrazione del capitale privato per la realizzazione e la gestione delle opere. Attualmente lo scenario coinvolge 38 amministrazioni comunali che hanno risposto ad un Avviso Pubblico emanato dalla Regione Campania nell'ambito del Progetto Integrato Portualità Turistica, nonché le amministrazioni di Castel Volturno e Salerno che hanno proposto la costruzione di nuovi porti turistici ai sensi della DGR n. 466 del 19.03.2004.

Il sistema di collegamento marittimo utilizza due diverse tipologie di vettori:

1. unità veloci per il trasporto passeggeri
2. navi traghetto per trasporto misto viaggiatori e merci.

L'efficacia del servizio del primo tipo e la possibilità di considerarlo come una modalità di trasporto alternativa a quello su strada dipende in misura considerevole dalla fluidità delle operazioni di attracco, che devono risultare adeguatamente veloci in rapporto ai tempi di navigazione. A tal fine è necessaria la destinazione di specifiche aree terminalistiche opportunamente attrezzate per ciascuna tipologia di vettore e di traffico, assicurando l'efficienza dei relativi collegamenti alla rete di trasporto regionale.

La dotazione di attrezzature di ciascun terminal deve prevedere strutture di attracco adeguate alla tipologia di vettore utilizzata, strutture di accoglienza per i passeggeri e biglietterie con caratteristiche tali da garantire la rapidità delle operazioni di imbarco/sbarco, in particolare per l'utenza dei mezzi veloci.

Si individuano tre principali linee di sviluppo:

- potenziamento dei collegamenti con le isole con unità veloci e navi (essenzialmente per trasporto veicoli e merci), per garantire un'offerta di trasporto più rispondente alle esigenze dei pendolari, realizzare una maggiore continuità territoriale e supportare lo sviluppo turistico;
- effettuazione di collegamenti prevalentemente estivi con le località turistiche della costiera amalfitana e del Cilento;
- aumento delle linee di metropolitana del mare nel tratto costiero tra Sorrento e il litorale domizio, con l'obiettivo di offrire servizi:
 - alternativi al trasporto privato via terra;
 - di collegamento via mare a particolari siti costieri in occasione di eventi di rilevanza culturale e/o turistica (ad es. Città della Scienza);
 - di collegamento tra e con i siti archeologici delle aree vesuviana e flegrea.

Interventi e scenari

Principali interventi invariati sulla rete ferroviaria

Completamento della linea AV/AC Roma-Napoli e realizzazione della stazione porta di Napoli-Afragola
Completamento della linea AV/AC a monte del Vesuvio e realizzazione della stazione Vesuvio Est di interscambio sulla linea Circumvesuviana
Prosecuzione della linea AV/AC a monte del Vesuvio fino a Battipaglia e realizzazione della stazione Salerno-Avellino di interscambio sulla linea RFI Salerno-Mercato S. Severino-Avellino
Prosecuzione della linea AV/AC verso Bari: Connessione della linea RFI Canello-Napoli alla stazione porta di Napoli-Afragola e variante in territorio di Acerra
Prosecuzione della linea AV/AC verso Bari: velocizzazione della linea esistente Canello-Benevento
Prosecuzione della linea AV/AC verso Bari: realizzazione nuova tratta Apice-Orsara
Riqualificazione architettonica e rifunzionalizzazione stazioni esistenti RFI
Metropolitana della conurbazione di Caserta su linea esistente RFI
Collegamento ferroviario con Università di Fisciano e adeguamento linea RFI Salerno-Mercato S. Severino
Aumento di accessibilità alla rete mediante nuove fermate sulle linee storiche di RFI
Collegamento ferroviario linee RFI Napoli-Canello e Canello-Sarno
Adeguamento del collegamento ferroviario del porto di Napoli alla rete
Adeguamento del collegamento ferroviario del porto di Salerno alla rete
Interscambio tra linee ferroviarie: nuova stazione di Pompei di interscambio tra RFI e Circumvesuviana
Raddoppio della linea CIRCUMVESUVIANA Torre Annunziata-Pompei e interrimento nel territorio di Pompei
Raddoppio linea CIRCUMVESUVIANA Tratta Torre Annunziata-Castellammare
Riqualificazione architettonica e rifunzionalizzazione stazioni esistenti CIRCUMVESUVIANA
Stazione Terminale della linea CIRCUMVESUVIANA Napoli-Nola-Baiano
Nuova linea della CIRCUMVESUVIANA di connessione alla stazione AV/AC di Napoli-Afragola
Completamento tratta Piscinola-Capodichino della Ferrovia METROCAMPANIA NORDEST
Completamento tratte S. Maria Capua Vetere - Teverola - Aversa Centro - Piscinola della Ferrovia METROCAMPANIA NORDEST
Elettrificazione Linea METROCAMPANIA NORDEST Piedimonte Matese-Stazione Bivio - S. Maria Capua Vetere
Adeguamento tecnologico e ammodernamento linea METROCAMPANIA NORDEST Canello - Benevento
Riqualificazione architettonica e rifunzionalizzazione stazioni esistenti SEPSA
Adeguamento tecnologico e potenziamento della ferrovia Circumflegrea
Completamento bretella ferroviaria tra la Cumana e la Circumflegrea Soccavo-Monte S. Angelo-Mostra
Interscambio tra linee ferroviarie: nuova stazione di Cilea di interscambio tra Circumflegrea e Linea 1 della Metropolitana di Napoli
METROPOLITANA DI NAPOLI: Linea 1 - Completamento tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale - Capodichino
METROPOLITANA DI NAPOLI: Linea 6 - Completamento tratta Mergellina-P.zza Municipio
Completamento METROPOLITANA DI SALERNO tratta Centro storico-Staz.Centr.-Arechi-Pontecagnano FS-Pontecagnano Aeroporto

Ulteriori opzioni di intervento sulla rete ferroviaria

Realizzazione nuova linea metropolitana tratta Campi Flegrei-Bagnoli
Realizzazione nuova linea metropolitana di collegamento tra il Museo Nazionale e il Museo di Capodimonte
Realizzazione nuova linea metropolitana Cavour-P.zza Di Vittorio-Casoria
Prosecuzione Metropolitana di Salerno tratta Pontecagnano Aeroporto - Battipaglia
Adeguamento linea RFI Mercato S. Severino-Avellino-Benevento
Riapertura all'esercizio linea RFI Sicignano-Lagonegro
Ammodernamento linea RFI Avellino-Rocchetta S. Antonio
Rifunzionalizzazione linea RFI Napoli-Torre Annunziata

Rifunzionalizzazione linea RFI Torre Annunziata-Nocera-Vietri
Ammodernamento linea RFI Torre Annunziata-Gragnano
Collegamento ferroviario Aeroporto di Grazzanise
Rifunzionalizzazione linea RFI Arpino-Aversa
Interscambio tra linee ferroviarie: nuova stazione di Quarto di interscambio tra RFI e Sepsa
Ferrovia CIRCUMVESUVIANA: Raddoppio della Tratta Scisciano - Saviano - Nola
Ferrovia CIRCUMVESUVIANA: Triplicamento della Tratta Napoli-Barra
Realizzazione linea ferroviaria trasversale Quarto-Giugliano-stazione AV/AC di Napoli-Afragola
Elettrificazione e potenziamento della linea RFI Avellino-Mercato S. Severino-Codola

Principali interventi invariati sulla rete stradale di interesse regionale

Variante alla SS 7 quater "Domitiana" da Castel Volturno al Garigliano e adeguamento tratta Pozzuoli-Castel Volturno
Circumvallazione di Cascano sulla SS 7
Ammodernamento della SS 372 da Benevento a Caianello
Collegamento tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e l'area Domitiana
Raddoppio della variante di Caserta nel tratto SS 265 - svincolo Policlinico
Completamento asse attrezzato Valle Caudina – Piano Dardine
Potenziamento itinerario "Ofantimo" da Avellino Est a confine regionale
Realizzazione bretella "Valle di Lauro"
Messa in sicurezza e completamento viabilità ex CIPE
Prolungamento della variante ANAS di Caserta nel tratto S.M.Capua Vetere-Capua: circonvallazione di Capua
Completamento della SS Fondo Valle Isclero: realizzazione tratte Dugenta-Maddaloni e S.Agata dei Goti-Valle Caudina
Collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di raccordo con la variante ANAS di Caserta e con la tangenziale di Benevento
Variante alla SS 85
Completamento SS 87 di nuova costruzione di collegamento tra Napoli e Caserta
Nuovo svincolo autostradale di S.Maria Capua Vetere (A1) + nuovo svincolo autostradale di Maddaloni (A1)
Collegamento tra lo svincolo autostradale di S.Maria Capua Vetere e l'asse Capua-Domitiana
Collegamento tra la variante ANAS di Caserta e l'autostrada Caserta-Benevento
Raddoppio da due a quattro corsie della SS 268 "del Vesuvio"
Potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno
Potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria
Conferimento di caratteristiche autostradali raccordo Salerno-Avellino ed alle SS 7 e 7bis fino allo svincolo di Avellino Est sulla A16
SS145 "Sorrentina" – Completamento Galleria di Pozzano
Raccordo della SS 268 Var alla A3 nel nuovo svincolo di Angri
Ammodernamento della SP Aversana e declassamento della SS Litoranea da Salerno a Paestum
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: realizzazione asse Agropoli-Contursi-Lioni-Grottaminarda-Termini
Realizzazione della variante alla SS 212/369 Fortorina
Completamento SS 517 var Bussentina
Realizzazione di una bretella di collegamento tra la SS 212 e SS 87/88
Realizzazione di un nuovo svincolo autostradale sulla A16 a Tufino
SS 163 "Amalfitana"- messa in sicurezza e realizzazione varianti ai centri abitati
SS 18 "Tirrena inferiore"- messa in sicurezza e realizzazione varianti ai centri abitati

Principali interventi invariati sul sistema integrato della portualità turistica della Regione Campania

AGROPOLI	Ripristino fondale portuale
AGROPOLI	Consolidamento banchina testata molo di sopraflutto porto di Agropoli

AMALFI	Adeguamento infrastrutture portuali esistenti nel porto di Amalfi da utilizzare per i servizi di collegamento intercostiero
ASCEA	Realizzazione molo di attracco e riqualificazione ambientale in Marina di Ascea-Velia
BACOLI	Lavori di consolidamento e prolungamento del pontile di Marina Grande
BACOLI	Ripristino del molo sud del porto di Baia
CAMEROTA	Interventi di adeguamento delle attrezzature portuali finalizzati ai collegamenti marittimi
CAMEROTA	Adeguamento strutturale e funzionale e razionalizzazione del porto di Marina di Camerota
CAPRI	Messa in sicurezza del costone roccioso a ridosso del porto in località Marina di Caterola
CAPRI	Porto commerciale di Capri: sistemazione Piazza Vittoria
CAPRI	Impianto antincendio Capri
CASALVELINO	Adeguamento fondali porto di Casalvelino
CASALVELINO	Completamento del porto di Marina di Casal Velino
CASAMICCIOLA	Progetto per la riqualificazione e messa in sicurezza dell'area a ponente del porto di Casamicciola
CASAMICCIOLA	Consolidamento banchina porto di Casamicciola
CASAMICCIOLA	Impianto Antincendio Casamicciola
CASTELLABATE	Interventi di adeguamento delle attrezzature portuali finalizzati ai collegamenti marittimi nel porto di S.Marco di Castellabate
CASTELLABATE	Razionalizzazione, adeguamento e completamento del porto di S.Marco di Castellabate
CENTOLA	Progetto dei lavori di realizzazione delle infrastrutture portuali per i servizi di collegamento intercostiero nel porto di Palinuro
CENTOLA	Completamento del porto di Palinuro
CENTOLA	Consolidamento costone prospiciente banchina di riva del porto di Palinuro
CETARA	Attrezzature per i servizi di collegamento intercostiero
ERCOLANO	Recupero del pontile Borbonico della Villa Favorita
FORIO	Lavori di escavo nello specchio acqueo porto di Forio
ISCHIA	Piano di rifunionalizzazione dei terminal marittimi e terrestri dell'area portuale
ISCHIA	Lavori di escavo nel porto di Ischia e rifunionalizzazione delle banchine su via Iasolino
ISCHIA	Impianto antincendio Ischia
ISCHIA	Consolidamento banchina Olimpica
MAIORI	Completamento del porto turistico Maiori
MASSA LUBRENSE	Adeguamento funzionale delle opere foranee a protezione del porto di marina della Lobra
MASSA LUBRENSE	Intervento a protezione del porticciolo e dell'antico borgo di marina di Puolo
MINORI	Adeguamento funzionale de pontile per i collegamenti marittimi
MONTE DI PROCIDA	Messa in sicurezza delle strutture portuali di Acquamorta con interventi sui moli di sopraflutto e sottoflutto
MONTE DI PROCIDA	Risanamento del costone lungo la fascia costiera nel tratto incombente il porto di Acquamorta
MONTECORICE	Lavori di escavazione del bacino del porto di Agnone
MONTECORICE	Completamento del Porto di Agnone
NAPOLI	Riqualificazione e potenziamento dell'approdo e della marina della Gaiola
NAPOLI	Riqualificazione e potenziamento dell'approdo turistico di Riva Fiorita
NAPOLI	Riqualificazione e potenziamento dell'approdo e della marina di Marechiaro
PIANO DI SORRENTO	Opere di protezione e messa in sicurezza del litorale del borgo di Marina di Cassano
PIANO DI SORRENTO	Riqualificazione del porto turistico di Marina di Cassano

PIANO DI SORRENTO	Riqualificazione ed adeguamento funzionale delle strutture di transito e di ricettività turistica nel porto di Marina di Cassano
PIANO DI SORRENTO	Riqualificazione ed adeguamento dell'impianto ascensore a servizio della Marina di Cassano
PIANO DI SORRENTO	Progetto di protezione e messa in sicurezza del litorale del borgo di Marina di Cassano
PISCIOTTA	Interventi di adeguamento delle attrezzature portuali finalizzati ai collegamenti marittimi
PISCIOTTA	Adeguamento fondali porto di Pisciotta
PISCIOTTA	Completamento del porto di Marina di Pisciotta
POLLICA	Lavori di escavazione del bacino portuale di Acciaroli
POLLICA	Lavori di rifioritura della mantellata del molo sopraflutto del porto di Acciaroli
POLLICA	Riqualificazione e potenziamento del porto di Acciaroli
PORTICI	Riassetto e riqualificazione turistica del Porto del Granatello e realizzazione del Circolo Nautico
PORTICI	Realizzazione di una piazza attrezzata nell'area antistante il circolo nautico e 'info -point turistico
PORTICI	Impianto antincendio Portici
POSITANO	Ripristino banchina attracco aliscafi
POZZUOLI	Prolungamento del molo Caligoliano (Legge 887/84)
PROCIDA	Adeguamento fondali di Marina di Corricella
PROCIDA	Marina di Chiaiolella: riqualificazione e servizi per il turismo
SALERNO	Protezione ed adeguamento delle opere foranee e di banchinamento del Porto di S.Teresa
SAN GIOVANNI PIRO A	Intervento di recupero del porto di Scario I stralcio
SAN GIOVANNI PIRO A	Completamento del porto turistico del porto Scario
SANTA MARINA	Completamento del porto turistico di Policastro
SANTA MARINA	Realizzazione di strutture logistiche per l'accoglienza turistica e attrezzature per il rimessaggio nel porto di Policastro
SANT'AGNELLO	Adeguamento dello sbocco a mare dell'alveo San Giuseppe e riqualificazione dello specchio acqueo destinato all'ormeggio stagionale
SAPRI	Completamento impianto antincendio
SAPRI	Completamento del porto turistico di Sapri
SERRARA FONTANA	Consolidamento banchina sud dell'approdo di Sant'Angelo
SERRARA FONTANA	Riassetto dell'approdo turistico di Sant'Angelo-riqualificazione e potenziamento dei servizi
SERRARA FONTANA	Riassetto dell'approdo turistico di S. Angelo
SORRENTO	Adeguamento funzionale del porto di Marina Piccola opere per il trasporto
SORRENTO	Adeguamento funzionale del porto di Marina Piccola-Banchina ad uso promiscuo
SORRENTO	Ripristino funzionale della banchina di Marina Grande
SORRENTO	Marina Grande: riconfigurazione delle scogliere e del pontile
SORRENTO	Adeguamento delle attrezzature di accoglienza turistica nel porto di Marina Piccola
SORRENTO	Recupero paesaggistico ed ambientale dell'arenile di Marina Grande
TORRE A	Adeguamento e rifunzionalizzazione del molo di ponente
TORRE A	Escavo parziale ed eliminazione degli spuntoni rocciosi adiacenti la banchina Crocelle
TORRE A	Rifunzionalizzazione ai fini diportistici dell'ex darsena pescatori del porto di Torre Annunziata
TORRE A	Riqualificazione area di accoglienza turistica

TORRE A	Riqualificazione banchine e recupero dei fondali del porto di Torre Annunziata
TORRE DEL G	impianto antincendio Torre del Greco
TORRE DEL G	Interventi infrastrutturali per il miglioramento della ricettività diportistica e delle attività cantieristiche del Porto di Torre del Greco
VICO EQUENSE	Messa in sicurezza del porto di Marina di Aequa- lotto I escavo
VICO EQUENSE	Messa in sicurezza del porto di Marina di Aequa- lotto II ripristino scogliera
VICO EQUENSE	Riqualificazione moli esistenti Marina di Vico e nuovi pontili

Principali opzioni di sviluppo sul sistema integrato della portualità turistica della Regione Campania

AGROPOLI	Interventi di cui allo Studio di fattibilità "Riqualificazione del porto turistico di Agropoli" proposto dal Comune di Agropoli approvato con n. DGC n. 210 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 783659 del 16/12/03;
AGROPOLI	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità per l'adeguamento strutturale e funzionale e razionalizzazione del porto di Marina di Camerota proposto dal Comune di Camerota approvato con DGC n. 368 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 785086 del 16/12/03.
AMALFI	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità per la realizzazione degli interventi di riqualificazione ed adeguamento del bacino portuale per lo sviluppo turistico del porto di Amalfi" proposto dal Comune di Amalfi, approvato con n. DGC n. 281 del 15/12/03 e acquisito al Protocollo regionale n. 783600 del 16/12/03.
ASCEA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità del Sistema della portualità turistica del medio Cilento "I porti di Velia" proposto dal Comune di Centola in associazione con i Comuni di Casalvelino, Ascea, Pisciotta e Camerota approvato con le seguenti DGC: Centola n. 238 del 12/12/03; Ascea n. 226 del 12/12/03 ; Casalvelino n. 246 del 12/12/03; Pisciotta n. 242 del 11/12/03; Camerota n. 366 del 14/12/03; ed acquisito al Protocollo regionale n. 782097 del 16/12/03;
BACOLI	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità per un sistema di portualità turistica integrata " I porti del Mito" proposto dal Comune di Bacoli approvato con DGC n. 841 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 784267 del 16/12/03.
CAMEROTA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità del Sistema della portualità turistica del medio Cilento "I porti di Velia" proposto dal Comune di Centola in associazione con i Comuni di Casalvelino, Ascea, Pisciotta e Camerota approvato con le seguenti DGC: Centola n. 238 del 13esima sottoscritto in data 13/05/2003 dai Comuni di ERCOLANO, PORTICI, TORRE ANNUNZIATA, TORRE DEL GRECO, CASTELLAMMARE di STABIA, approvato con DGC di Torre del Greco n. 401 dell'11.09.2003;
CAPRI	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Riqualificazione del porto turistico in località Marina di Caterola" proposto dal Comune di Capri approvato con DGC n. 423 del 10/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. acquisita al prot. n. 778783 del 15/12/03.
CASALVELINO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità del Sistema della portualità turistica del medio Cilento "I porti di Velia" proposto dal Comune di Centola in associazione con i Comuni di Casalvelino, Ascea, Pisciotta e Camerota approvato con le seguenti DGC: Centola n. 238 del 12/12/03; Ascea n. 226 del 12/12/03 ; Casalvelino n. 246 del 12/12/03; Pisciotta n. 242 del 11/12/03; Camerota n. 366 del 14/12/03; ed acquisito al Protocollo regionale n. 782097 del 16/12/03;
CASAMICCIOLA	Ampliamento dell'offerta di ormeggi destinati al diporto transito ed ai maxiyacht nel porto di Casamicciola Terme
CASAMICCIOLA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Progetto di ampliamento del Porto di Casamicciola " presentato dal Comune di CASAMICCIOLA TERME, approvato con DGC n. 188 del 15.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 499232/2003.

CASTELLABATE	Realizzazione di uno scalo per l'assistenza tecnica dei mezzi del Metrò del Mare in località S.Maria di Castellabate
CASTELLABATE	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità Razionalizzazione, potenziamento e completamento sostenibile delle strutture portuali di Castellabate proposto dal Comune di Castellabate approvato con DGC n. 271 del 12/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 784004 del 16/12/03;
CASTELLAMMARE	Riqualificazione area portuale
CASTELLAMMARE	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità Riqualificazione dell'ambito Vesuviano presentato in forma associata ai sensi del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 13/05/2003 dai Comuni di ERCOLANO, PORTICI, TORRE ANNUNZIATA, TORRE DEL GRECO, CASTELLAMMARE di STABIA, approvato con DGC di Torre del Greco n. 401 dell'11.09.2003; DGC di Torre Annunziata n. 152 del 15.09.2003; DGC di Castellammare di Stabia n. 174 del 15.09.2003; DGC di Ercolano n. 278 del 10.09.2003, condiviso dalla Commissione Straordinaria del Comune di Portici con Delibera n. 32 dell'11.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 499261/2003.
CASTELVOLTURNO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Riqualificazione degli approdi fluviali del Volturmo" proposto dal Comune di Castelvoturno approvato con DGC n. 207 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. acquisita al prot. n. 783504 del 16/12/03
CENTOLA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità del Sistema della portualità turistica del medio Cilento "I porti di Velia" proposto dal Comune di Centola in associazione con i Comuni di Casalvelino, Ascea, Pisciotta e Camerota approvato con le seguenti DGC: Centola n. 238 del 12/12/03; Ascea n. 226 del 12/12/03 ; Casalvelino n. 246 del 12/12/03; Pisciotta n. 242 del 11/12/03; Camerota n. 366 del 14/12/03; ed acquisito al Protocollo regionale n. 782097 del 16/12/03;
CONCA DEI MARINI	Realizzazione di un parcheggio pluripiano in località San Pancrazio
ERCOLANO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità Riqualificazione dell'ambito Vesuviano presentato in forma associata ai sensi del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 13/05/2003 dai Comuni di ERCOLANO, PORTICI, TORRE ANNUNZIATA, TORRE DEL GRECO, CASTELLAMMARE di STABIA, approvato con DGC di Torre del Greco n. 401 dell'11.09.2003; DGC di Torre Annunziata n. 152 del 15.09.2003; DGC di Castellammare di Stabia n. 174 del 15.09.2003; DGC di Ercolano n. 278 del 10.09.2003, condiviso dalla Commissione Straordinaria del Comune di Portici con Delibera n. 32 dell'11.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 499261/2003.
FORIO	Riqualificazione e sistemazione lungomare Forio – Citara – Completamento porto opere a terra
FORIO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Piano di riqualificazione e potenziamento della "Marina dei Saraceni" presentato dal Comune di FORIO, approvato con D.G.C. n. 116 del 16.09.2003 e acquisito al protocollo regionale con n. 501232/2003.
ISCHIA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità relativo allo sviluppo del porto di Ischia proposto dal Comune di Ischia, approvato con n. DGC n. 299 del 13/12/03 e acquisito al Protocollo regionale n. 783577 del 16/12/03
ISPANI	Adeguamento ai fini turistici della struttura a protezione del litorale costiero di Ispani
ISPANI	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Sinus Laos" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 23/05/2003 dai Comuni di ISPANI, VIBONATI, SANTA MARINA, S. GIOVANNI a PIRO, SAPRI, approvato con DGC di Sapri n. 252 dell'11.09.2003; DGC di Vibonati n. 118 dell'11.09.2003; DGC di Santa Marina n. 135 del 13.09.2003; DGC di San Giovanni a Piro n. 122 del 12.09.2003; DGC di Ispani n. 121 del 12.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 500936/2003.
LACCO AMENO	Realizzazione nuovo pontile per l'attracco dei maxiyacht

LACCO AMENO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Progetto per l'adeguamento funzionale dell'approdo turistico "Marina del Capitello" presentato dal Comune di LACCO AMENO, approvato con DGC n. 131 del 12.09.2003 e acquisito al protocollo regionale con n. 500841/2003.
MASSA LUBRENSE	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità per lo sviluppo integrato della portualità turistica nel comune di Massa Lubrense "Le porte" dell'Area Marina Protetta Punta Campanella e "Le vie della calce" proposto dal Comune di Massa Lubrense approvato con DGC n. 360 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo n. 784046 del 16/12/03.
META	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Riqualificazione del litorale e dell'ambito portuale di Meta e di Vico Equense" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 28/07/2003 dai Comuni di VICO EQUENSE e META, approvato con DGC di Vico Equense n. 310 del 16.09.2003 e DGC di Meta n. 358 del 16.09.2003, acquisito al protocollo regionale con n. 501462/2003.
MONTE DI PROCIDA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Riqualificazione del porto turistico in località Acquamorta" proposto dal Comune di Monte di Procida approvato con DGC n. 336 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 783974 del 16/12/03.
MONTECORICE	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Progetto generale dei lavori di completamento del porto turistico di Agnone" proposto dal Comune di Montecorice approvato con DGC n. 171 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 783626 del 16/12/03;
NAPOLI	"Interventi di cui allo Studio di Fattibilità per la sistemazione della linea di costa tra il Porto di Mergellina e la Rotonda Diaz" proposto dal Comune di Napoli approvato con DGC n. 4495 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 783550 del 16/12/03.
PIANO DI SORRENTO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Progetto di riqualificazione del litorale di Piano di Sorrento e di Sant'Agnello e dell'ambito portuale di Marina di Cassano" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 17.06.2003 dai Comuni di PIANO DI SORRENTO e SANT'AGNELLO, approvato con DGC di Piano di Sorrento n. 187 del 15.09.2003 e DGC di Sant'Agnello n. 67 del 15.09.2003; acquisito al protocollo regionale con n. 501488/2003.
PISCIOTTA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità del Sistema della portualità turistica del medio Cilento "I porti di Velia" proposto dal Comune di Centola in associazione con i Comuni di Casalvelino, Ascea, Pisciotta e Camerota approvato con le seguenti DGC: Centola n. 238 del 12/12/03; Ascea n. 226 del 12/12/03 ; Casalvelino n. 246 del 12/12/03; Pisciotta n. 242 del 11/12/03; Camerota n. 366 del 14/12/03; ed acquisito al Protocollo regionale n. 782097 del 16/12/03;
POLLICA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità delle opere di completamento ed ammodernamento del porto di Acciaroli e Progetto generale esecutivo dei lavori di costruzione del porto turistico di Pioppi proposto dal Comune di Pollica approvato con DGC n. 230 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 783614 del 16/12/03;
PORTICI	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità Riqualificazione dell'ambito Vesuviano presentato in forma associata ai sensi del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 13/05/2003 dai Comuni di ERCOLANO, PORTICI, TORRE ANNUNZIATA, TORRE DEL GRECO, CASTELLAMMARE di STABIA, approvato con DGC di Torre del Greco n. 401 dell'11.09.2003; DGC di Torre Annunziata n. 152 del 15.09.2003; DGC di Castellammare di Stabia n. 174 del 15.09.2003; DGC di Ercolano n. 278 del 10.09.2003, condiviso dalla Commissione Straordinaria del Comune di Portici con Delibera n. 32 dell'11.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 499261/2003.
PRAIANO	Realizzazione di un approdo stagionale in località " Cala Gavitella" e riqualificazione dell'area
PROCIDA	"Interventi di cui allo Studio di Fattibilità per lo sviluppo integrato della portualità turistica e per la valorizzazione delle risorse ambientali e paesistiche nell'isola di Procida" proposto dal Comune di Procida approvato con DGC n. 443 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 785172 del 16/12/03.

SALERNO	Realizzazione Nuova Stazione Marittima
SALERNO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Porto Turistico e di Pesca "Santa Teresa", presentato e approvato dall'Autorità Portuale di SALERNO di intesa con il Comune di Salerno ai sensi del Protocollo sottoscritto in data 15/09/2003 ed acquisito al protocollo regionale con n.501455/2003.
SAN GIOVANNI A PIRO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Sinus Laos" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 23/05/2003 dai Comuni di ISPANI, VIBONATI, SANTA MARINA, S. GIOVANNI a PIRO, SAPRI, approvato con DGC di Sapri n. 252 dell'11.09.2003; DGC di Vibonati n. 118 dell'11.09.2003; DGC di Santa Marina n. 135 del 13.09.2003; DGC di San Giovanni a Piro n. 122 del 12.09.2003; DGC di Ispani n. 121 del 12.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 500936/2003.
SANTA MARINA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Sinus Laos" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 23/05/2003 dai Comuni di ISPANI, VIBONATI, SANTA MARINA, S. GIOVANNI a PIRO, SAPRI, approvato con DGC di Sapri n. 252 dell'11.09.2003; DGC di Vibonati n. 118 dell'11.09.2003; DGC di Santa Marina n. 135 del 13.09.2003; DGC di San Giovanni a Piro n. 122 del 12.09.2003; DGC di Ispani n. 121 del 12.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 500936/2003.
SANT'AGNELLO	Riqualificazione e recupero della destinazione balneare della " Spiaggia di Caterina"
SANT'AGNELLO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Progetto di riqualificazione del litorale di Piano di Sorrento e di Sant'Agnello e dell'ambito portuale di Marina di Cassano" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 17.06.2003 dai Comuni di PIANO DI SORRENTO e SANT'AGNELLO, approvato con DGC di Piano di Sorrento n. 187 del 15.09.2003 e DGC di Sant'Agnello n. 67 del 15.09.2003; acquisito al protocollo regionale con n. 501488/2003.
SAPRI	Riqualificazione turistica delle aree portuali e collegamento del porto di Sapri con il centro urbano
SAPRI	Realizzazione di un terminal intermodale in località Brizzi
SAPRI	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Sinus Laos" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 23/05/2003 dai Comuni di ISPANI, VIBONATI, SANTA MARINA, S. GIOVANNI a PIRO, SAPRI, approvato con DGC di Sapri n. 252 dell'11.09.2003; DGC di Vibonati n. 118 dell'11.09.2003; DGC di Santa Marina n. 135 del 13.09.2003; DGC di San Giovanni a Piro n. 122 del 12.09.2003; DGC di Ispani n. 121 del 12.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 500936/2003.
SERRARA FONTANA	Realizzazione di un parcheggio pluripiano in località Cava Ruffano
SERRARA FONTANA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Sviluppo dell'approdo turistico di Sant'Angelo" presentato dal Comune di SERRARA FONTANA, approvato con DGC n. 118 del 04.09.2003 e acquisito al protocollo regionale con n. 495340/2003.
SORRENTO	Percorso pedonale costiero di collegamento tra Marina Grande e Marina Piccola
SORRENTO	Completamento del porto commerciale di Sorrento
SORRENTO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità relativo al risanamento ambientale del litorale di Marina Grande e rifunzionalizzazione del porticciolo proposto dal Comune di Sorrento approvato con DGC n. 186 del 15/12/03 ed acquisito al Protocollo regionale n. 784955 del 16/12/03;
TORRE ANNUNZIATA	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità Riqualificazione dell'ambito Vesuviano presentato in forma associata ai sensi del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 13/05/2003 dai Comuni di ERCOLANO, PORTICI, TORRE ANNUNZIATA, TORRE DEL GRECO, CASTELLAMMARE di STABIA, approvato con DGC di Torre del Greco n. 401 dell'11.09.2003; DGC di Torre Annunziata n. 152 del 15.09.2003; DGC di Castellammare di Stabia n. 174 del 15.09.2003; DGC di Ercolano n. 278 del 10.09.2003, condiviso dalla Commissione Straordinaria del Comune di Portici con Delibera n. 32 dell'11.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 499261/2003.

TORRE DEL GRECO	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità Riquilificazione dell'ambito Vesuviano presentato in forma associata ai sensi del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 13/05/2003 dai Comuni di ERCOLANO, PORTICI, TORRE ANNUNZIATA, TORRE DEL GRECO, CASTELLAMMARE di STABIA, approvato con DGC di Torre del Greco n. 401 dell'11.09.2003; DGC di Torre Annunziata n. 152 del 15.09.2003; DGC di Castellammare di Stabia n. 174 del 15.09.2003; DGC di Ercolano n. 278 del 10.09.2003, condiviso dalla Commissione Straordinaria del Comune di Portici con Delibera n. 32 dell'11.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 499261/2003.
VIBONATI	Realizzazione di una struttura polifunzionale per il piccolo diporto stagionale
VIBONATI	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Sinus Laos" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 23/05/2003 dai Comuni di ISPANI, VIBONATI, SANTA MARINA, S. GIOVANNI a PIRO, SAPRI, approvato con DGC di Sapri n. 252 dell'11.09.2003; DGC di Vibonati n. 118 dell'11.09.2003; DGC di Santa Marina n. 135 del 13.09.2003; DGC di San Giovanni a Piro n. 122 del 12.09.2003; DGC di Ispani n. 121 del 12.09.2003 ed acquisito al protocollo regionale con n. 500936/2003.
VICO EQUENSE	Interventi di cui allo Studio di Fattibilità "Riquilificazione del litorale e dell'ambito portuale di Meta e di Vico Equense" presentato in forma associata ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 28/07/2003 dai Comuni di VICO EQUENSE e META, approvato con DGC di Vico Equense n. 310 del 16.09.2003 e DGC di Meta n. 358 del 16.09.2003, acquisito al protocollo regionale con n. 501462/2003.
VIETRI	Realizzazione porto a secco

Opzioni di sviluppo sul sistema integrato della portualità turistica della Regione Campania con il concorso di finanziamenti privati

AMALFI	Ampliamento e sviluppo del porto di Amalfi (procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)
CAPRI	Porto commerciale di Capri: ampliamento della banchina commerciale
CASTELLAMMARE	Nuovo porto turistico "Marina di Stabia" (Delibera CIPE del 21.03.97 - Contratto d'area Torre-Stabiese del 7.04.98)
CASTELVOLTURNO	Nuovo porto turistico "Pinetamare" (procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)
FORIO	Rifunzionalizzazione e sviluppo del porto turistico di Forio (procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)
MASSA LUBRENSE	Recupero e rifunzionalizzazione del porticciolo di Marina della Lobra (Comune di Massa Lubrense -procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)
MASSA LUBRENSE	Recupero e rifunzionalizzazione dell'approdo della Marina di Puolo (procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)
NAPOLI	Nuovo porto turistico "Porto Fiorito" (Autorità Portuale di Napoli / Comune di Napoli - procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)
SALERNO	Realizzazione nuovo porto turistico Marina di Arechi (procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)
SALERNO	Realizzazione nuovo porto turistico Marina di Pastena (procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)
VICO EQUENSE	Riquilificazione della Marna di Aequa (procedura ex art. 37 bis, comma 1, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994 e ss. mm. ii.)

Il secondo Quadro Territoriale di Riferimento: gli Ambienti Insediativi

<u>Premessa</u>	82
<u>I caratteri, il significato e le finalità degli Ambienti Insediativi</u>	82
<u>Relazioni con gli indirizzi strategici</u>	83
<u>Individuazione degli Ambienti Insediativi</u>	84
<u>Il senso delle visioni guida</u>	85
<u>Questioni “di frontiera”</u>	86
<u>Le tipologie di Ambienti Insediativi</u>	86
<u>Gli ambienti insediativi individuati</u>	87
<u>La “schedatura” degli ambienti insediativi</u>	87
<u>Ambiente insediativo n. 1 – Piana campana</u>	88
<u>Ambiente insediativo n. 2 – Penisola sorrentino-amalfitana</u>	92
<u>Ambiente insediativo n. 3 – Agro sarnese-nocerino</u>	94
<u>Ambiente insediativo n. 4 – Salernitano-Piana del Sele</u>	96
<u>Ambiente insediativo n. 5 – Cilento e Vallo di Diano</u>	99
<u>Ambiente insediativo n. 6 – Avellinese</u>	101
<u>Ambiente insediativo n. 7 – Sannio</u>	103
<u>Ambiente insediativo n. 8 – Media Valle del Volturno</u>	105
<u>Ambiente insediativo n. 9 – Valle del Garigliano</u>	107
<u>Orientamenti conclusivi per il PTR</u>	108

Premessa

I caratteri, il significato e le finalità degli Ambienti Insediativi

Gli Ambienti Insediativi fanno riferimento a “microregioni” in trasformazione (Campanie “incompiute”), individuate⁵⁵ con lo scopo di mettere in evidenza l’emergere di città, distretti, insiemi territoriali con diverse esigenze e potenzialità. L’interpretazione è quella della regione “plurale” formata da aggregati dotati di relativa autonomia, rispetto ai quali la Regione deve porsi come “rete” che li inquadra, coordina e sostiene. Gli Ambienti Insediativi sono proposti al confronto con Province ed altri Enti locali per inquadrare in modo sufficientemente articolato gli assetti territoriali della regione.

La responsabilità della definizione di piano degli assetti insediativi è affidata alla pianificazione provinciale. In coerenza con tale impostazione, il piano territoriale regionale riserva a sé compiti di proposta di visioni di guida per il futuro, ma anche di individuazione di temi che – per contenuti strategici e/o per problemi di scala – pongono questioni di coordinamento interprovinciale da affrontare e risolvere secondo procedure di copianificazione sostanziale.

Gli ambienti insediativi rappresentano uno dei cinque Quadri Territoriali di Riferimento per i piani, le politiche e i progetti integrati attivabili sul territorio regionale.

L’impostazione innovativa basata sulla definizione ed attivazione di reti ecologiche alle diverse scale e ai diversi livelli funzionali-istituzionali e adottata in rapporto al tema fondamentale della tutela e della valorizzazione sostenibile dell’ambiente e del paesaggio, incide anche sulla individuazione degli ambienti insediativi in relazione alla intelaiatura a grande scala costituita dalla “rete ecologica regionale”.

Il telaio principale della rete ecologica regionale è costituito dai sistemi montani carbonatici con le loro coperture prevalentemente boschive, che contornano e delimitano i vasti spazi

⁵⁵ Sono stati individuati sulla base delle analisi delle morfologie territoriali e dei quadri ambientali, delle trame insediative, dei caratteri economico-sociali e delle relative dinamiche in atto (Per i riferimenti teorici si rinvia alla “scheda” nella Definizioni dei concetti utilizzati)

prevalentemente interessati da insediamenti, con i quali si può far coincidere una prima interpretazione descrittiva degli ambienti insediativi.

Una considerazione più articolata sia dei “quadri ambientali” sia delle trame insediative (cui appartengono per molti aspetti anche le reti per la mobilità) – per non parlare, in questa fase, delle morfologie economico-sociali – arricchiscono poi i connotati specifici degli ambienti insediativi: in rapporto alle diverse articolazioni di scala minore o con differenti caratteri delle medesime reti ecologiche, la considerazione, ad esempio, dei corsi d’acqua con le connesse fasce riparie e incisioni vallive (corridoi ecologici di secondo livello) e le ipotesi collegabili con una progettazione consapevole dei “corridoi infrastrutturali” fanno intravedere diversi possibili livelli di articolazione in sub-ambienti delle grandi unità insediative individuate.

Gli Ambienti Insediativi sono ambiti di un livello scalare “macro” non complanare rispetto alle dimensioni strategiche delle politiche di sviluppo incarnate nei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) e di cui si sottolinea il carattere strategico-operativo. Anche se con questi ultimi si possono produrre positive interferenze dal momento che negli ambienti insediativi si intendono, ad esempio, promuovere relazioni di interdipendenza di natura reticolare a riequilibrio/compensazione delle tradizionali relazioni di polarizzazione. Gli ambienti insediativi costituiscono gli ambiti delle scelte strategiche con tratti di lunga durata (e dei conseguenti interventi “strutturanti”), in coerenza con il carattere dominante a tale scala delle componenti ambientali e delle trame insediative. Ciascun ambiente è un ambito di riferimento spaziale nel quale 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.

Relazioni con gli indirizzi strategici

Tra gli indirizzi strategici la scelta per un’organizzazione policentrica del territorio regionale contiene alcuni concetti impliciti:

- a) il perseguimento di un assetto policentrico⁵⁶ fa riferimento ad una idea di “rete” territoriale nella quale contano più le relazioni dei nodi (valorizzando le complementarità più degli antagonismi concorrenziali) e nella quale il ruolo dei nodi è frutto delle identità piuttosto che delle dimensioni e delle gerarchie;
- b) la logica del policentrismo attiene soprattutto al sistema urbano, ma non si esaurisce in esso, riguardando anche gli apparati produttivi e le loro interdipendenze, le relazioni sociali e culturali fra le comunità locali, le articolazioni istituzionali e via dicendo;
- c) alcune conseguenze concrete della strategia policentrica si possono rintracciare nel campo dei trasporti e delle infrastrutture per la mobilità: il modello multipolare organizza il territorio come combinazione/ gerarchizzazione di impianti radiocentrici, laddove quello policentrico postula, in linea di principio, un reticolo a maglia aperta.

Anche sulla base di tali considerazioni, il sub-indirizzo della riqualificazione e “messa a norma” delle città rappresenta la scelta per la riqualificazione degli aggregati insediativi (con particolare riferimento a quelli delle conurbazioni e a quelli delle dispersioni) intesa a conferire loro più percepibili ruoli e caratteri urbani in modo da, al medesimo tempo:

1. inserire tali aggregati insediativi – con una, sia pure iniziale, embrionale, identità – nella

⁵⁶ non può essere interpretato in una logica di polarizzazione, sia pure multipla, “multipolare” appunto: quest’ultima fa riferimento inevitabilmente ad un sistema plurimo e gerarchizzato di “poli” dominanti su cui gravitano “periferie” più o meno estese

“rete” delle relazioni interurbane; a tali fini la valorizzazione delle specificità (in una sorta di analogia con la difesa e valorizzazione della biodiversità) può portare a ricercare le tracce (le “trame”) della stratificazione territoriale storica come capisaldi ai quali agganciare la riqualificazione contemporanea;

2. attenuare le dipendenze funzionali (tipiche delle periferie che gravitano su un polo) di tali aggregati insediativi rispetto ai centri consolidati dovute alle carenze di dotazioni di infrastrutture e attrezzature essenziali inserendovene in quantità e qualità opportune;
3. connotare la riqualificazione urbana anche in senso ambientale (*Renaturierung*), quando è il caso valorizzando l'intreccio con le sopravvivenze verdi e costruendo per queste ultime delle politiche gestionali (“parchi agricoli”) adeguate ad una condizione non più propriamente rurale.

Il sub-indirizzo vale anche per i centri tradizionali non conurbati come promozione in ciascuno di una più ricca complessità (funzionale, sociale, morfologica, simbolica) per una più vitale partecipazione alle dinamiche della “rete” urbana.

Con il sub-indirizzo relativo alle attrezzature e i servizi regionali, si intende sostenere coerentemente e promuovere le strategie assunte attraverso l'esercizio delle competenze programmatiche e operative, con particolare riferimento ai “servizi alla produzione” (di beni agricoli e forestali; di prodotti industriali; di servizi) oltre che per l'articolazione degli ambiti territoriali delle competenze degli “attori istituzionali”.

La logica strategica da attribuire alla interconnessione consistere principalmente nella configurazione spaziale e funzionale delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità, non solo di persone e, secondariamente, di merci, ma anche di informazioni⁵⁷. Un contributo non marginale alla logica strategica della interconnessione può derivare dai meccanismi gestionali dei processi socio-culturali, se finalizzati ad esaltare le interazioni e le sinergie di complementarità e di “messa in rete”: fra centri urbani, attrezzature, siti e beni culturali, iniziative ed “eventi”.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità di persone e merci, si punta su una tendenziale completabilità di un reticolo a maglia aperta per attenuare gli squilibri derivanti dall'attuale assetto, fortemente connotato da un insieme di sistemi radiocentrici gerarchizzati (multipolarità).

Nella medesima logica si iscrive la scelta fondativa della intermodalità di cui occorre promuovere una coerente applicazione anche ai livelli di pianificazione provinciali e comunali, pur nel quadro delle specifiche competenze e portate.

Individuazione degli Ambienti Insediativi

Gli ambienti insediativi individuati nella Regione, i cui confini debbono essere assunti in modo del tutto sfumato, sono nove:

1. la piana campana, dal Massico al Nolano e al Vesuvio;
2. la penisola sorrentino-amalfitana (con l'isola di Capri);
3. l'agro sarnese-nocerino;
4. l'area salernitana e la piana del Sele;
5. l'area del Cilento e del Vallo di Diano;
6. l'Irpinia;

⁵⁷ a tal riguardo non bisogna trascurare la trasmissione di energia e di fluidi, il cui ruolo in rapporto alla interconnessione è limitato, ma non inesistente.

7. il Sannio;
8. la media valle del Volturno con il Matese;
9. la valle del Liri-Garigliano.

Tale individuazione deriva dall'incrocio dei quadri ambientali, delle trame insediative, delle reti per la mobilità e delle morfologie economico-sociali.

Esistono una serie di situazioni territoriali di margine – che solo in parte confluiscono in quelle “questioni frontaliere” – per le quali è bene avere piena e immediata consapevolezza dell'appartenenza, in vari gradi e forme, a più ambienti insediativi.⁵⁸

Il senso delle visioni guida

Il riferimento al *visioning* per ciò che concerne il quadro di riferimento costituito dagli ambienti insediativi, intende mutuare solo alcuni degli elementi propri di tale procedura di pianificazione territoriale “dal basso” inserendoli in un contesto processuale necessariamente diverso.

Gli elementi in questione sono rappresentati essenzialmente dalla individuazione di possibili scenari, eventualmente alternativi, del futuro di ciascun ambiente insediativo sì da proporre – in un processo concertativo con le istituzioni delle autonomie locali, ad iniziare dalle Province – la costruzione di una visione preferita⁵⁹.

La riflessione su ciascun ambiente insediativo è stata sviluppata con la produzione ordinata di sintetiche documentazioni (testuali e grafiche) secondo il seguente schema:

- a) informazioni descrittive (quadri morfologico-ambientali, trame insediativo-infrastrutturali, connotati economico-sociali) rinviando – quando necessario – a basi conoscitive note ed accessibili;
- b) analisi delle tendenze con la identificazione, e un succinto commento, delle dinamiche e delle questioni emergenti;
- c) individuazione dello scenario probabile secondo le tendenze in atto;
- d) richiamo di valori ed istanze del PTR e nei principali documenti di pianificazione/programmazione provinciali;
- e) esplorazione del quadro delle prospettive possibili per disegnare uno scenario preferito di lungo termine.

⁵⁸ La costa aurunca, per iniziare, partecipa delle dinamiche e dei problemi del litorale Domiziano (ambiente insediativo n° 1), ma si colloca a tutto tondo e con pregnanti prospettive anche nell'ambiente insediativo n° 9.

Castellammare di Stabia partecipa significativamente e con ruoli incidenti alle attività e soprattutto alle prospettive della Penisola Sorrentina, ma si colloca altrettanto pienamente e legittimamente nell'ambiente insediativo n° 3.

Nella fascia pedevesubiana interna gli ambienti insediativi n° 1 e n° 3 si “fondono” in assenza di riconoscibili confinazioni, mentre sulla costa anche il Torrese-Boschese partecipa ad entrambi gli ambienti insediativi.

Il territorio di Cava dei Tirreni e di Vietri sul Mare si pone significativamente come “cerniera inclusa” fra i tre ambienti insediativi n° 2, 3 e 4.

La valle di Codola appartiene certamente all'ambiente insediativo n° 3 ma partecipa in modo rilevante delle dinamiche e delle prospettive dell'adiacente conca incentrata su Mercato S. Severino con le propaggini della Valle della Solofrana e della Valle dell'Irno.

Agropoli è collocabile legittimamente sia nell'ambiente insediativo n° 4 che nel n° 5.

Quanto mai di “sovrapposizione” è il margine fra gli ambienti insediativi n° 6 e n° 7, con numerosi territori che variamente partecipano dell'uno e dell'altro.

La fascia valliva dalla confluenza Calore-Volturno fino a Valle di Maddaloni appartiene tanto all'ambiente insediativo n° 7 quanto al n° 8.

L'area di Vairano rappresenta una “connessione inclusa” particolarmente delicata fra gli ambienti insediativi n° 1 e n° 8.

⁵⁹ del futuro, sulla base di valori condivisi e di istanze prioritarie, «piuttosto che lasciarsi trascinare nel futuro dalle tendenze prevalenti» (S.C. Ames, *Community visioning* 1995, p.150)

Questioni “di frontiera”

Le fasce “di frontiera” fra i diversi ambienti insediativi pongono delicati problemi in relazione alla necessità di costruire in modo concertativo con le Province, in primo luogo, le scelte strategiche con tratti di lunga durata (e dei conseguenti interventi “strutturanti”) capaci di affrontare e avviare a soluzione i rilevanti problemi relazionali che richiedono la ricerca di assetti più equilibrati di tipo policentrico e reticolare.

A puro titolo esemplificativo si citano questioni “di frontiera” di interesse di coppie di Province: sulle quali è possibile coordinare confronti di merito utili sia a orientare il *visioning* del PTR che le scelte di merito dei Piani territoriali provinciali:

- le questioni dell’assetto organizzativo del litorale domiziano e dell’area aversana, anche in riferimento a grandi interventi come il nuovo aeroporto internazionale di Grazzanise (Province di Caserta e Napoli);
- le questioni delle reti per la mobilità e delle connesse dinamiche e caratterizzazioni funzionali degli insediamenti in aree assai delicate dal punto di vista ambientale, quali la media valle del Volturno (Province di Caserta e Benevento), la Valle Caudina e la Valle del Sabato (Province di Benevento e Avellino), la Penisola Sorrentino-Amalfitana (Province di Napoli e Salerno), l’alta valle del Sele e le aree del Montorese e del Solofrano (Province di Avellino e Salerno);
- le questioni strategiche integrate dell’Agro sarnese-nocerino anche in relazione al rischio Vesuvio (Province di Napoli e Salerno).

Alcune questioni “di frontiera” si individuano non più al livello interprovinciale, bensì a quello interregionale: si segnalano ad esempio quelle – per le quali si formula il suggerimento dell’attivazione urgente di tavoli di concertazione interregionale – degli insediamenti pregiudizievoli per l’ambiente che si programmano in Lazio a breve distanza dal confine con l’Ambiente Insediativo n° 9 o delle contraddittorie linee programmatiche che sembrano profilarsi in Basilicata per la Val d’Agri (parco naturale o “campi” petroliferi), a ridosso del Vallo di Diano (Ambiente Insediativo n° 5).

Le tipologie di Ambienti Insediativi

L’articolazione degli ambienti insediativi risulta utile ad innescare le analisi/proiezioni necessarie a concretare il prospettato *visioning* e ad evidenziare i temi (o i problemi) sui quali si rende opportuno un processo di coordinamento interprovinciale, restando peraltro suscettibile, al contempo, di molteplici modifiche/alternative.

È per questi motivi che gli ambienti insediativi vengono individuati secondo limiti del tutto indicativi/allusivi, in ogni caso assolutamente non riportabili a confini amministrativi.

Gli ambienti insediativi, in riferimento alle finalità suaccennate, possono tipologicamente raggrupparsi in 4 “tipi”, ai quali viene ad affiancarsi, come si vedrà, un ambiente insediativo specifico e in certo senso atipico.

Al primo “tipo” (a sua volta meglio distinguibile in due sottotipi) potrebbero ascrivere gli ambienti insediativi n. 1 (piana campana) (sottotipo a) e quelli nn. 6 (Irpinia) e 7 (Sannio) (sottotipo b). Si tratta di ambienti vasti, per i quali sono indispensabili opportune sub-articolazioni (anche sulla base delle elaborazioni per i PTCP), la cui *ratio* è funzionale alla evidenziazione di nessi inscindibili su questioni interprovinciali di rango fondativo (le relazioni Napoletano/Casertano nell’ambiente insediativo n.1) o più circoscritte ma non per questo trascurabili (Valli Solofrana-Irno e alto Sele, parco Picentini nell’ambiente insediativo n. 6 e Valle Telesina-Caiatina, Valle Caudina, Valle Sabato e Arianese nell’ambiente

insediativo n. 7).

Al secondo appartengono gli ambienti insediativi nn. 2 e 3: essi, infatti, coincidono con l'ambito sul quale si individua il tema/problema di coordinamento interprovinciale, trattandosi al tempo stesso di territori con spiccata identità, che richiedono una logica di governo territoriale unitaria, possedendo in ogni caso rilevanti significato e portata, strategici alla scala regionale.

Nel terzo tipo si colloca l'ambiente insediativo n. 4: un ambito di dimensione non particolarmente ampia nel quale peraltro si individuano temi (geograficamente intraprovinciali) sui quali la definizione del significato e della direzione delle visioni guida proponibili riveste portata rilevante anche alla scala regionale: tali temi, ad esempio, concernono il ruolo e le prospettive del polo urbano di Salerno nel suo contesto immediato e intermedio, le scelte per l'insieme Valle di Codola-Valle dell'Irno/Solofrana, le scelte d'indirizzo per l'armatura urbano-insediativa della piana del Sele.

Al quarto tipo appartengono gli ambienti insediativi n. 5 (Cilento-Vallo di Diano) e n. 8 (Media Valle del Volturno-Matese-Monte Maggiore), caratterizzati dalla preminenza discriminante di strategie di valorizzazione sostenibile dell'ambiente, ma con la presenza di temi – specie di mobilità/trasporti – di rilevanza regionale e interregionale.

Resta infine l'ambiente insediativo n. 9 (Valle del Garigliano) che per la sua specificità e dimensione sembra costituire – come si diceva – un ambiente atipico senza che ciò in alcun modo significhi marginalità e trascurabilità, anche in relazione ad alcune questioni interregionali rilevanti.

Gli ambienti insediativi individuati

La “schedatura” degli ambienti insediativi

La riflessione sugli ambienti insediativi si è sviluppata attraverso una descrizione critica delle situazioni in atto, una proiezione delle tendenze individuate nelle dinamiche insediative in corso e una formulazione, sia pure di prima approssimazione, della “visione preferita”, costruita in generale sulla base di alcuni criteri/obiettivi basilari (limitazione dello *sprawl* insediativo, configurazione policentrica integrata, mobilità reticolare intermodale) utilizzati in relazione ad un primo *pattern* di riferimento per ciò che concerne “reti ecologiche/corridoi infrastrutturali”.

Gli schemi regionali corrispondenti sono rappresentati nei grafici allegati (si è preferita una rappresentazione unitaria regionale per sottolineare il carattere, in definitiva, strumentale delle delimitazioni degli ambienti insediativi).

Bisogna soffermarsi brevemente su alcune implicazioni per il carattere e l'efficacia del PTR, e degli stessi PTCP, derivanti dalla scelta di conferire al PTR – in adesione al principio di sussidiarietà – carattere *strategico*, di accompagnamento e sostegno alle politiche locali di sviluppo e di indirizzo e orientamento per la pianificazione provinciale di assetto del territorio.

Ciò non implica in alcun senso minori impegno e responsabilità per i livelli pianificatori vasti:

“Il paradigma dello sviluppo sostenibile urbano e il principio di sussidiarietà [...] implicano di fatto una riaffermazione della centralità della pianificazione di scala vasta. Infatti, il paradigma dello sviluppo sostenibile, fondandosi su opzioni di etica intergenerazionale in materia ambientale, richiama all'impegno di governare le forze spontanee presenti nel mercato ponendo vincoli al consumo di risorse naturali, adottando principi di efficienza allocativa di lungo termine, di efficienza distributiva e di equità ambientale che possono essere coerentemente tradotti in piani e progetti soltanto ad una scala

sopralocale [...] Il principio di sussidiarietà, affidando il trattamento dei problemi di governo al livello amministrativo efficiente più basso possibile, attribuisce rinnovata importanza alla pianificazione di scala vasta per tutte le funzioni indivisibili e di importanza sovralocale.”⁶⁰

In particolare il principio di sussidiarietà, se applicato alla lettera secondo il dettato dell’Unione europea, contiene in sé alcune valenze contraddittorie, non solo in materia ambientale, ma anche sociale: quanto più infatti si abbassa il livello delle decisioni, tanto più alcuni gruppi minoritari e deboli rischiano di esser esclusi dall’esercizio della democrazia (gruppi molto disagiati, stranieri, nomadi...). Una interpretazione “efficiente” del principio di “sussidiarietà” è quella che si propone di rispondere a questa contraddizione, così come alla sua simmetrica (vale a dire della garanzia degli interessi generali della collettività di scala vasta) secondo criteri che possono essere così formulati: “una autorità qualsiasi non deve esercitarsi che per mitigare le insufficienze di una comunità più piccola. Un principio di sussidiarietà attento anche al problema delle minoranze o delle collettività locali allargate, suggerisce un principio operativo per realizzare sia il massimo livello di decentramento possibile, sia la tutela degli interessi delle comunità di scala superiore”^{61,62}.

Ambiente insediativo n. 1 – Piana campana

Descrizione sintetica di problemi, potenzialità e risorse

Nonostante la massiccia urbanizzazione, la presenza di 26 SIC, 6 riserve naturali, 2 parchi regionali e 1 nazionale, strettamente interrelati grazie alla permanenza di territori ad uso agricolo di alto valore economico, paesaggistico ed ecologico, consente ancora la creazione di un sistema di aree naturali fortemente interrelato, armatura della rete ecologica regionale (RER).

Anche sulla costa, dove la situazione sembrerebbe disperata, la presenza di ampi tratti liberi da edificazione sulla costa (complessivamente una quindicina di km di fascia dunale; il tratto continuo medio è invece di 3,5 km) costituisce una grossa opportunità di riqualificazione e connessione con il sistema di aree protette più interno.

Altro fattore di potenziale recupero di condizioni di vivibilità e riqualificazione nelle aree più compromesse è la presenza di numerosi manufatti industriali dismessi o in via di dismissione.

La pressione del sistema insediativo, però, 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

⁶⁰ Maria Cristina Gibelli, “Sviluppo urbano sostenibile e pianificazione strategica”, in Roberto Camagni (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, il Mulino, Bologna 1999, p. 87.

⁶¹ (François Ascher, “De l’intérêt général substantiel à l’intérêt général procédural?” in Ph. Genestier (a cura di), *Vers un nouvel urbanisme. Faire la ville, comment? Pour qui?*, La Documentation Française, Parigi 1996)

⁶² Ibidem, nota a pie’ di pagina.

- 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.

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

Tipologia dei rischi ambientali

Essendo questo un ambiente insediativo tra i più vasti della regione le tipologie di rischio presenti sono numerose. Ai rischi ambientali si aggiungono quelli legati alla pericolosità e all'inquinamento degli insediamenti industriali; nel 1990, infatti, le province di Napoli e Caserta furono dichiarate aree ad elevato rischio di crisi ambientale ai sensi della L.349/89.

Relativamente al rischio idrogeologico, oltre al già citato inquinamento delle falde degli acquiferi più profondi, diffuso è l'elevato rischio di frana nella fascia pedemontana che delimita la piana. Ciò è dovuto alla conformazione geomorfologica che vede la possibilità di slittamento della coltre incoerente di depositi piroclastici sull'originaria struttura carbonatica.

Sono inoltre da segnalare la fratturazione e i crolli parziali di banchi di tufo e il collassamento di cavità sotterranee in esso scavate. Grave è la situazione nell'area a nord di Napoli (comuni di Cardito, Afragola, Casoria, Casavatore, Grumo Nevano) e lungo la fascia costiera flegrea dove il dissesto è provocato dall'erosione.

Elevatissimo è il rischio vulcanico legato all'attività dei complessi del Vesuvio e dei Campi Flegrei dove l'indice di rischio è amplificato dall'altissima densità demografica.

Per quanto riguarda il rischio sismico esso è prevalentemente legato all'attività vulcanica.

Lineamenti strategici di fondo

Emerge chiaramente dai documenti di pianificazione e programmazione provinciali (PSSE di Caserta, PTCP e DPSE di Napoli) che il problema più sentito, legato alla presenza di Napoli, è il forte squilibrio nello sviluppo economico e territoriale che si ripercuote sui territori limitrofi. Da qui la 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 e di promuovere politiche sinergiche che potenzino le specificità endogene e accrescano la competitività tra le aree.

Significativo per la definizione dei lineamenti strategici di assetto e sviluppo è il proliferare di processi di auto-identificazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo, forme di aggregazione (geografiche, economiche, legate a specifiche identità strategiche) che si sono andate costruendo intorno agli strumenti di programmazione negoziata per la ristrutturazione produttiva e di riarticolazione del sistema economico regionale.

Nella maggior parte dei casi essi hanno fortemente orientato i documenti di programmazione provinciali, come per il DPSE e il PTCP della Provincia di Napoli che, oltre ad accoglierne le linee fondamentali di sviluppo, hanno anche definito in base ad essi i propri ambiti d'assetto territoriale.

La crisi in atto nei tradizionali settori economici ha sviluppato la coscienza che un nuovo modello di sviluppo non può che avere come fulcro la capacità di sviluppare la biodiversità (topologica, culturale, scientifica, materiale) attivando politiche e strategie di azioni, differenti per ambiti territoriali, capaci di favorire lo sviluppo di sistemi locali eco-compatibili e

competitivi imperniati sull'integrazione di risorse endogene ed esogene e sul rapporto equilibrato tra benessere ambientale e benessere economico.

Ecco, quindi, che molti dei STS della piana campana⁶³ sono spinti a cercare nuovi modelli di sviluppo che puntano sulla promozione e il sostegno al rilancio del territorio, che prenda le mosse dalle tradizioni e dalle specificità esistenti e che, conseguentemente, sia compatibile con la risorsa ambiente da cui è impossibile prescindere.

Si assiste, dunque, a progetti di deindustrializzazione nei settori industriali a favore del rilancio del settore turismo, legato alla valorizzazione sia del patrimonio storico-culturale, che delle risorse ambientali e paesaggistiche del territorio.

Altro settore che si tenta di rilanciare è quello dell'agricoltura di qualità e della zootecnia interfacciandolo con il sistema agro-industriale e con lo sviluppo dell'agriturismo.

Con ciò non si vuole affermare che sia in atto una totale deindustrializzazione. Nella piana sono presenti i Distretti Industriali di Grumo Nevano-Aversa e S. Giuseppe Vesuviano, fortemente sostenuti dalla Regione con il P.O.R che tiene conto anche delle specializzazioni settoriali presenti, tra le quali si evidenzia, ad esempio, nella Provincia di Caserta il settore delle macchine elettriche, che comprende il comparto delle telecomunicazioni.

La Regione ha anche individuato un'area pilota (o direttrice di sviluppo) identificata nei comuni di S. Maria Capua Vetere-Caianello-Sessa Aurunca, di "Sviluppo produttivo pilota", che "presenta caratteristiche di specializzazione produttiva meritevoli di essere sostenute" e nella quale si intende iniziare una politica mirata di sviluppo, per "favorire l'allargamento della filiera produttiva e promuovere lo sviluppo per gradi dell'intero territorio campano".

Tra le proposte progettuali dal punto di vista infrastrutturale appaiono rilevanti quelle riguardanti la realizzazione di una rete di trasporto metropolitano regionale e la 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.

Importanti, inoltre, nell'assetto della piana la dislocazione dei poli universitari di Aversa, Caserta, S. M. Capua Vetere e Capua: la nascita e crescita dell'Università sta diventando elemento essenziale per lo sviluppo, poiché produce e diffonde innovazione accanto all'essenziale funzione di alta formazione.

Elementi essenziali di visioning tendenziale e preferito

Sinteticamente l'assetto della piana campana è caratterizzato da:

- una intensa infrastrutturazione del territorio dovuta alla realizzazione di grandi opere

⁶³ I Programmi di sviluppo locale già definiti (interessanti l'ambiente insediativo per intero o parzialmente) sono:

Programma URBAN II di Caserta, Programma URBAN Italia di Aversa, Patto Territoriale di Caserta, Patto Territoriale Appia Antica, Patto territoriale ZEN, Patto territoriale PTO - Nord Est, Contratto d'area Caserta Nord, PRUSST della conurbazione casertana, PRUSST della conurbazione aversana, PI Reggia di Caserta-Città di Caserta, PI Itinerario Culturale Antica Capua, PI Itinerario Culturale Antico Clanis, PI Litorale Dominio, PI "Città del fare", PI Distretto industriale Grumo Nevano-Aversa, PI Distretto industriale S Giuseppe Vesuviano, PI Area Giulianese (industriale), PI Grande attrattore culturale Campi Flegrei, Patto Territoriale Campi Flegrei, PI vedevo, PI Grande Attrattore culturale Pompei Ercolano, Patto Territoriale Krysomelos, Patto Territoriale Miglio d'Oro, Contratto d'Area TESS.

- 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.

Coerentemente con gli indirizzi strategici una possibile prospettiva deve, dunque incentrarsi sulle risposte ipotizzabili per far fronte a tali emergenze prioritarie.

- In merito alla grande infrastrutturazione se, da un lato, si è del tutto coerenti con l'indirizzo strategico "Interconnessione" ("...Per migliorare la competitività complessiva del sistema regione si pone prioritaria l'esigenza di promuovere l'interconnessione tra i Sistemi Territoriali di Sviluppo contigui nella doppia direzione interno-costa e sud-nord. Il miglioramento di tale connessione va inteso sia in senso fisico che funzionale, che relazionale delle prestazioni e della dotazione delle reti infrastrutturali..."), si è, per altro verso, consapevoli, sul versante della sostenibilità, che lo sviluppo delle infrastrutture impatta criticamente luoghi ed equilibri, causando problemi di compatibilità (si pensi solo all'enorme consumo di suolo ad alta produttività agricola e biologica ed alla conseguente impermeabilizzazione che può incidere pesantemente sugli equilibri ambientali). Fondamentale a tale proposito è la qualità delle soluzioni previste per ogni ipotesi di nuova opera o di modifica di quelle esistenti⁶⁴. E questo deve valere per l'intero sistema di elementi che contraddistinguono il sistema infrastrutturale, tracciati, opere civili, stazioni, impianti tecnologici ecc.
- La piana campana, a dispetto degli intensi processi di infrastrutturazione che la interessano, conserva ancora notevolissime rilevanze naturali ed è ancora possibile costruire un progetto di connessione tra i residui, e perciò preziosi, ambienti a naturalità diffusa. La conservazione e il recupero della biodiversità (in senso lato delle diversità territoriali) come azione strategica. La costruzione di una rete ecologica regionale (RER) è, quindi, indirizzata a "... coniugare gli obiettivi di tutela e conservazione delle risorse naturali ed antropiche del territorio campano con quelli di sviluppo sostenibile, attraverso una programmazione integrata che individui le aree di intervento e i programmi di azioni in grado di attivare modelli di sviluppo locale diffuso e sostenibile..." Ciò deve avvenire tutelando la permanenza di territori ad uso agricolo di alto valore economico, paesaggistico ed ecologico e di ampi tratti liberi da edificazione sulla costa favorendo i nuovi emergenti modelli di sviluppo che puntano sulla promozione e il sostegno al rilancio del territorio, che prendono le mosse dalle tradizioni e dalle specificità esistenti e che, conseguentemente, sono compatibili con la risorsa ambiente. Nella pianura da Capua al Monte Massico, ad esempio, o nell'interno della fascia vesuviana è possibile rilanciare l'agricoltura di qualità e la zootecnia interfacciandole con il sistema agro-industriale e con lo sviluppo dell'agriturismo.
- Un'urbanizzazione disordinata e intensiva, con tutto quanto ciò significa in termini di scarichi inquinanti, prelievi idrici e barriere ecologiche e visive, ha fatto della fascia

⁶⁴ Il PTR, per esempio, dovrebbe indagare sulla evidente incompatibilità tra la localizzazione del nuovo aeroporto e la presenza del Sito d'Importanza Comunitario del "Basso corso del Volturno".

costiera e dell'immediato retroterra della piana al di sotto del Volturno un territorio ad alta criticità ambientale necessariamente da recuperare, considerati l'alto pregio culturale e paesistico della "risorsa costa" e le sue grandi potenzialità economiche (legate per esempio al turismo). Per ottenere un uso corretto di questo territorio, bisogna perseguire il recupero delle 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.

- Conseguenziale alla scelta strategica di un'organizzazione policentrica del territorio regionale (in cui il policentrismo riguarda anche gli apparati produttivi, le relazioni sociali e culturali fra le comunità locali ecc.) è l'indirizzo della riqualificazione e messa a norma delle città inteso 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.

Concludendo, è evidente, per la piana campana, come la maggior parte delle problematiche sia connessa alla dicotomia e incomunicabilità tra assetto territoriale ed economia. Le possibili scelte per il futuro qui indicate, in un'ottica di pianificazione strategica, non possono prescindere dal farsi carico di una verifica di coerenza tra programmazione economica e assetto del territorio e dall'attivazione di un processo concertativo con tutti gli attori locali.

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.

Piani e programmi in corso

L'intero territorio della Penisola è disciplinato dal P.U.T. (L.R. n.35/87), approvato ai sensi dell'art. 1/bis della legge n. 431/85, che include i territori di 34 comuni di cui 14 nella provincia di Napoli e 20 nella provincia di Salerno, raggruppati, ai fini del coordinamento attuativo e gestionale, nelle seguenti sei sub-aree:

SUB-AREA 1: Massa Lubrense, Sorrento, Sant'Agnello, Piano di Sorrento, Meta, Vico Equense, Positano.

SUB-AREA 2: Castellammare di Stabia, Pimonte, Gragnano, Casola di Napoli, Lettere, Santa Maria la Carità.

SUB-AREA 3: Agerola, Praiano, Furore, Conca dei Marini.

SUB-AREA 4: Sant'Antonio Abate, Angri, Sant'Egidio del Monte Albino, Corbara, Pagani, Nocera Inferiore, Nocera Superiore.

SUB-AREA 5: Scala, Amalfi, Atrani, Ravello, Tramonti, Minori, Maiori, Cetara.

SUB-AREA 6: Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare.

Nel territorio è inoltre istituita la Riserva Naturale Marina "Punta Campanella" ed è in corso di istituzione il Parco Regionale dei "Monti Lattari".

Naturalmente i 14 comuni della provincia di Napoli sono oggetto del PTCP della Provincia di Napoli, mentre i restanti 20 sono inclusi nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno.

L'ambito è interessato da numerosi progetti di programmazione negoziata per lo sviluppo locale/urbano, ed in particolare da:

- Patto Territoriale Penisola Sorrentina;
- Patto Territoriale "Costa di Amalfi";
- Leader II Costa di Amalfi;
- Contratto d'area TESS;
- Patto per la pesca.

Inoltre, l'intero territorio della Penisola sorrentina è interessato dai Programmi di Filiera per le zone a produzione vitivinicola, olivicola e lattiero-casearia; molti comuni rientrano nell'ambito di applicazione del Programma per la Filiera orticola.

Per quanto concerne la Costiera Amalfitana, la gran parte del territorio è interessata dai Programmi Integrati di Filiera per le zone a produzione olivicola e vitivinicola.

L'area di riferimento per il PIT (Progetto integrato tematico della Provincia di Napoli) della "Penisola Sorrentina" è costituita dagli 11 comuni di: Agerola, Casola di Napoli, Gragnano, Lettere, Massa Lubrense, Meta di Sorrento, Piano di Sorrento, Pimonte, Sant'Agnello, Sorrento e Vico Equense.

I Comuni di Castellammare di Stabia, Sant'Antonio Abate e S. Maria della Carità rientrano invece nell'ambito del P. I. T. dell'area "Vesuviana Costiera".

I comuni appartenenti all'ambiente insediativo n. 2. inseriti nel PI Portualità Turistica sono: Castellammare di Stabia, Vico Equense, Meta, Piano di Sorrento, Sant'Agnello, Sorrento, Massa Lubrense, Positano, Praiano, Amalfi, Minori, Cetara, Vietri sul Mare.

I comuni di Castellammare di Stabia (con i comuni di Torre Annunziata, Torre del Greco, Portici, Ercolano), di Vico Equense con Meta, di Piano di Sorrento con Sant'Agnello, di Sorrento, di Massa Lubrense, di Amalfi hanno presentato Studi di Fattibilità finalizzati alla riqualificazione in chiave turistica dei porti e degli approdi, rispondendo all'avviso di manifestazione di interesse emanato dall'Assessorato ai Trasporti nell'Aprile 2003 (B.U.R.C.

n. 15 del 07.04.2003).

Lineamenti strategici di fondo

L'obiettivo generale del PI è volto allo 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.

Elementi essenziali di visioning tendenziale e “preferita”

Le dinamiche insediative in atto, laddove continuassero a seguire la tendenza in corso, per quanto contenute dal P.U.T., confermerebbero per l'ambiente un assetto così configurato:

- saturazione dei centri costieri;
- accentuazione dell'abbandono dei centri montani interni;
- inaccessibilità della costa.

Facendo riferimento invece ad una “visione guida per il futuro”, nell'assetto preferito potrebbero sottolinearsi:

- 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 di 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. Gli strumenti utilizzati sono quelli della programmazione coerente con le scelte di pianificazione urbanistica.

In tale ottica sono state attuate le scelte contenute nel "Patto per la reindustrializzazione dell'area stabiese e vesuviana costiera", area di sbocco verso il mare dell'Agro Nocerino-Sarnese e del Nolano con la rivitalizzazione dei porti di Torre Annunziata e di Castellamare di Stabia verso il turismo, la cantieristica e il commercio; nel "Patto Territoriale del vesuviano interno", che associa i territori dei comuni di San Giuseppe Vesuviano, Somma Vesuviana e Ottaviano ed è imperniato sull'industria tessile e dell'abbigliamento oltre che essere in stretta connessione con la valorizzazione turistica del Parco Nazionale del Vesuvio; nel "Patto Territoriale per l'Agro Nocerino-Sarnese", che associa tutti i Comuni della valle del Sarno per la riqualificazione dell'industria agro-alimentare, dell'apparato produttivo, dei centri storici e nuclei urbani in coerenza con il Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Salerno. In tutti i documenti di programmazione sopra richiamati assume particolare rilevanza la questione infrastrutturale.

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 rifunzionalizzazione 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.

Questioni di coordinamento interprovinciale

Nonostante l'ampia dotazione di strumenti per la gestione del territorio (quasi tutti i comuni sono dotati di strumenti urbanistici generali e particolareggiati) permangono dinamiche insediative legate ad opportunità logistiche anche di vicinanza ai luoghi di residenza.

La maggior parte delle localizzazioni industriali esistenti trova una sua logica insediativa nel rapporto diretto e consolidato non solo con le reti cinematiche ferroviarie e stradali, ma anche con il sistema del fiume Sarno e dei suoi affluenti, fonte storica di approvvigionamento di energia idrica ed elettrica.

Le scelte insediative privilegiano, quindi, la contiguità con la rete stradale tradizionale, ed in particolare la SS n. 18, che diventa l'asse portante dell'intera rete. Circa 1.900.000 mq destinati ad attività industriali sono localizzate nei centri storici dei comuni, lungo la SS n. 18.

Elementi essenziali di visioning tendenziale e preferito

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.

Di contro se si fa riferimento ad una *visioning* preferita si deve necessariamente tendere al primario obiettivo della razionalizzazione del sistema territoriale 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.

È del tutto evidente che 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.

Ambiente insediativo n. 4 – Salernitano-Piana del Sele

Descrizione sintetica dei problemi

La parte settentrionale dell'ambiente, coincidente con l'area urbana di Salerno, ivi compresi i comuni di Pontecagnano-Faiano e Bellizzi, quelli della Valle dell'Irno, la fascia pedemontana dei Monti Picentini e il sistema Battipaglia-Eboli-Campagna sono interessati principalmente da problemi di natura insediativa e infrastrutturale, che possono così sinteticamente riassumersi:

- disordinata crescita edilizia e demografica;
- accentuati fenomeni di polarizzazione interessanti il capoluogo a causa dell'accentramento nel medesimo di quasi tutte le funzioni specialistiche e di rango superiore;
- presenza di punti critici causati dai nodi autostradali, in particolare del raccordo autostradale della Valle dell'Irno che, con il nodo di Salerno-Fratte in cui convergono le tratte autostradali provenienti da Napoli (A3) e da Caserta (A30), costituisce uno dei punti di maggiore criticità dal punto di vista della mobilità automobilistica;
- inadeguato sistema di mobilità interna tra Salerno (uscita Tangenziale) e Battipaglia;
- rischi di inquinamento per la presenza di un'importante area industriale;
- difficoltà di decollo delle aree industriali del "cratere".

La parte centro-meridionale dell'ambiente, attraversata dal Sele, si caratterizza per una forte vocazione agro-zootecnica, culturale e ambientale, per cui i maggiori problemi sono legati all'esercizio delle attività connesse a tali settori e possono essere individuati:

- carenza di strutture e servizi per la commercializzazione dei prodotti sia in campo nazionale che internazionale;
- localizzazione sparsa delle industrie di trasformazione;
- eccessivo uso di pesticidi e anticrittogamici nell'attività agricola, la qual cosa è causa dell'inquinamento delle acque sia superficiali che di falda;
- sintomi di crisi che cominciano ad investire le produzioni di ortaggi e frutta, soprattutto di pomodoro e carciofi, a causa della concorrenza proveniente da altri paesi produttori del Mediterraneo;
- inadeguatezza delle esistenti infrastrutture viarie interne e totale assenza di accessibilità portuale;
- scarsa presenza di offerta di servizi di trasporto collettivo;
- assenza di politiche di concertazione soprattutto tra i principali Enti dello stesso territorio;
- scarsa attenzione all'integrazione tra il turismo balneare e quello culturale e ambientale.

Per quanto riguarda l'aspetto idrogeologico è da segnalare il diffuso fenomeno dell'erosione costiera e la mancanza di interventi organici di contrasto.

Lineamenti strategici di fondo

Le strategie per un corretto assetto del territorio, che si vanno definendo, sia a livello di programmazione comprensoriale (P.I.T., Patti Territoriali) che provinciale (PTCP), tendono principalmente a:

- migliorare la qualità insediativa, soprattutto per quanto riguarda le aree dove più forte è la pressione demografica;
- superare alcuni punti critici in ordine alla mobilità individuale (nodi di Salerno-Fratte e di Battipaglia);
- migliorare il sistema infrastrutturale delle comunicazioni attraverso:
 - il completamento dell'aeroporto di Pontecagnano;
 - la verifica dell'opportunità di un prolungamento della Tangenziale di Salerno fino ad Agropoli, quale arteria alternativa all'attuale e congestionata variante alla SS 18 nel tratto Battipaglia-Paestum;
 - il declassamento della strada "Litoranea" con il potenziamento della provinciale "Aversana";
 - il potenziamento dei collegamenti con le sedi universitarie;
- incentivare in agricoltura le tecniche eco-compatibili per ridurre l'inquinamento da pesticidi e anticrittogamici;
- costruire una nuova immagine turistica, mediante una migliore gestione delle risorse e l'integrazione del turismo balneare con quello culturale e ambientale;
- individuare interventi idonei a fronteggiare il fenomeno dell'erosione costiera.

Questioni di coordinamento interprovinciale

L'area urbana di Salerno si protende verso quella napoletana e quella avellinese attraverso, rispettivamente, la direttrice Cava dei Tirreni-Nocera e la valle dell'Irno.

Le politiche e le strategie di riassetto urbanistico e infrastrutturale vanno attuate in sinergia, a livello interprovinciale.

Per quanto attiene al territorio della Piana a sud di Battipaglia, ogni analisi non può

prescindere dalla considerazione che esso è in diretto rapporto con il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, la cui esistenza non va trascurata per un riassetto infrastrutturale, produttivo e turistico.

Elementi essenziali di visioning tendenziale e “preferita”

Le dinamiche insediative, qualora dovesse continuare la tendenza in atto, porterebbero l'ambiente di riferimento a configurarsi nel modo seguente:

- ruolo sempre più polarizzante della città capoluogo con conseguente affidamento ai comuni limitrofi del ruolo di periferie residenziali;
- intensificazione dell'urbanizzazione insediativa lineare, sia di tipo residenziale che produttivo, lungo la viabilità principale esistente, in particolare lungo la SS n. 18, tra Pontecagnano e Battipaglia, e lungo la variante alla SS 18, tra Battipaglia e Capaccio-Paestum;
- sviluppo urbanistico, industriale, commerciale, agricolo e turistico, legato allo spontaneismo e all'iniziativa dei singoli operatori, al di fuori di una visione d'insieme, dando vita ad un processo di commistione tra sistemi e attività diverse;
- sviluppo di attività edilizie, commerciali e produttive lungo le principali arterie di collegamento che, nate per consentire più agevoli e veloci spostamenti, finiscono per divenire ambiti congestionati con conseguente riflesso negativo sulle attività produttive su di essi ubicate;
- crescita disordinata e informe lungo la fascia costiera dell'edificazione diffusa a carattere turistico- balneare.

Facendo, invece, riferimento ad una *visioning* “preferita”, si evidenzia l'opportunità di:

- migliorare la qualità abitativa dell'area urbana di Salerno attraverso il riordino urbanistico e la riqualificazione soprattutto funzionale delle periferie;
- migliorare la qualità insediativa, soprattutto per quanto riguarda le aree dove più forte è la pressione demografica (area urbana di Salerno, sistema insediativo Battipaglia-Eboli, sistema insediativo lineare lungo la variante alla SS. 18 tra Battipaglia e Capaccio Scalo);
- superare alcuni punti critici in ordine alla mobilità individuale (nodi di Salerno-Fratte e di Battipaglia);
- migliorare il sistema infrastrutturale delle comunicazioni attraverso:
 - il completamento dell'Areoporto di Pontecagnano;
 - la verifica dell'opportunità di un prolungamento della Tangenziale di Salerno fino ad Agropoli, quale arteria alternativa all'attuale e congestionata variante alla SS n. 18 nel tratto Battipaglia-Paestum;
 - il declassamento della strada “Litoranea” e il potenziamento della provinciale “Aversana”;
 - il potenziamento dei collegamenti con le sedi universitarie;
 - razionalizzare il sistema territoriale, interrompendo il processo di commistione casuale tra sistemi insediativi, attività industriali, commerciali, agricole e turistiche, definendo modalità compatibili di integrazione;
 - interrompere il processo insediativo in atto, volto alla costruzione di sistemi lineari e di edificazione diffusa, consolidando i nuclei esistenti ed evitando “l'effetto periferia”;
 - riqualificare e riordinare dal punto di vista insediativo la fascia costiera, ponendo fine all'edificazione diffusa e disordinata, attualmente in atto, di seconde case e di villaggi turistici di scarsa qualità. Contemporaneamente occorre incentivare la tendenza in atto, soprattutto nell'area di Capaccio-Paestum, a dotarsi di strutture ricettive ben attrezzate

anche per attività congressuali.

Ambiente insediativo n. 5 – Cilento e Vallo di Diano

Descrizione sintetica dei problemi

I problemi dell'ambiente insediativo sono legati principalmente ai profili geologici, geomorfologici, idrogeologici, insediativi, economici e sociali.

Il Cilento è da tempo riconosciuto come uno dei territori a scala regionale maggiormente interessato da fenomeni franosi e da alluvioni. Ben 42 sono, infatti, i centri abitati soggetti a consolidamento.

Il disordinato assetto idrogeologico naturale, la carenza di manutenzione ordinaria e straordinaria del territorio, il modello di gestione del patrimonio idrogeologico, caratterizzato da eccessivi prelievi delle risorse idriche e minerali e da interventi artificiali di sbarramento e imbrigliamento dei corsi d'acqua, fanno sì che dissesti e frane interessino molte aree collinari e montane.

Significativo, a tal proposito, è l'abbandono, nei decenni passati, di interi insediamenti, quali Roscigno Vecchio, o di parti di essi, come è avvenuto, ad esempio, a San Nicola di Centola.

Le inondazioni, invece, interessano le aree vallive, in special modo le aste terminali dei corsi d'acqua.

Ai problemi del sistema geomorfologico interno si aggiunge quello legato all'erosione delle coste, che interessa l'80% dei circa 130 km di litorale.

In riferimento al sistema insediativo e infrastrutturale i problemi si possono così riassumere:

- di Velia, Roccagloriosa e Moio della Civitella; fortificazioni medievali di Policastro, Torre Orsaia, San Severino di Centola, Castellammare della Bruca, Gioi, Novi Velia, Castelnuovo; i Cenobi Basiliani di Perdifumo, Pattano di Vallo della Lucania e Rofrano; i centri storici medievali);
- la difficile accessibilità esterna aerea e marittima;
- la mancanza di un raccordo veloce tra la parte centrale del Cilento e il Vallo di Diano, che permetterebbe di collegare le aree costiere del Parco con l'Autostrada del Sole, rivitalizzando gli insediamenti montani dell'alta Valle dell'Alento e di quella del Calore Salernitano; non si nascondono, a proposito di tale arteria, le difficoltà di una sua realizzazione, sia sotto il profilo economico che, soprattutto, ambientale, dovendo attraversare un territorio interamente compreso nel Parco Nazionale e con caratteri geomorfologici, orografici e naturalistici molto complessi e delicati.

Lineamenti strategici di fondo

L'ambiente insediativo coincide quasi interamente con il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano (P.N.C.V.D.) comprese le aree contigue.

Le scelte programmatiche, quindi, che si vanno definendo sia a livello di pianificazione provinciale (PTCP) che comprensoriale (Piano del Parco) si possono ricondurre a quattro assi principali:

- lo sviluppo delle risorse endogene e la riduzione degli squilibri interni;
- la conservazione della biodiversità;
- il miglioramento della qualità insediativa;
- lo sviluppo del turismo compatibile;
- lo sviluppo delle infrastrutture portuali, dei collegamenti marittimi e dei trasporti terrestri per il miglioramento dell'accessibilità ai siti naturalistici e turistici in misura sostenibile

per il territorio;

e passa attraverso:

- *la valorizzazione della risorsa umana*, partendo dal presupposto che lo sviluppo di un territorio ha il suo fondamento nella cultura degli operatori che in esso agiscono;
- *il miglioramento della qualità del patrimonio naturalistico e culturale*, in un'ottica di tutela e di sviluppo compatibile, nonché di sviluppo e migliore fruizione di attività connesse, quali:
 - il *turismo*, costruendo una nuova immagine turistica mediante una diversa impostazione tecnico-urbanistica e, in particolare, attraverso la riqualificazione e valorizzazione dei luoghi con il recupero ambientale e la rinaturalizzazione del territorio;
 - l'*agricoltura* e, in generale, le attività agro-silvo-pastorali, assicurandone, a garanzia della tutela del paesaggio, la permanenza in loco, promuovendo il recupero delle tecniche tradizionali e le specie di produzione per conservare la biodiversità e sostenendo, in uno con l'innovazione tecnologica, le produzioni tipiche e di qualità orientandole ad un'agricoltura biologica;
 - l'*artigianato*, con connotazioni spiccatamente qualitative più che quantitative (nascita di nuove aziende e creazione di posti di lavoro).
- Il recupero, la riqualificazione e la rivitalizzazione dei centri e dei nuclei storici, intesi come beni culturali, sociali ed economici (per i centri e i nuclei storici abbandonati di Roscigno Vecchio, S. Severino di Centola, Monte Pruno... va prevista, partendo da opportune indagini da condurre anche secondo i metodi propri dell'archeologia, una strategia di "runderizzazione guidata", che li preservi dalla definitiva scomparsa, reinserendoli nel paesaggio di cui documentano storia e costituzione);
- il miglioramento del sistema infrastrutturale delle comunicazioni, soprattutto di avvicinamento all'area, che si snoda essenzialmente lungo i seguenti temi strategici:
 - migliore accessibilità aerea mediante il completamento dell'aeroporto di Pontecagnano;
 - migliore accessibilità ferroviaria: ripristinando la tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro, che, attraversando in senso longitudinale il Vallo di Diano, consente ad est l'ingresso all'area del Parco; e valorizzando la linea tirrenica anche con il recupero, semmai in forma di metropolitana leggera che integri l'attuale precaria viabilità lungo la direttrice costiera Casalvelino-Ascea-Pisciotta-Palino, la linea ferroviaria dismessa tra Punta del Telegrafo, nel Comune di Ascea, e Pisciotta;
 - migliore accessibilità marittima, completando e potenziando le infrastrutture portuali esistenti (porti di Scario, Sapri e Policastro), attrezzando il sistema dei porti e degli approdi per la nautica da diporto, connessi alle linee di traghetti ed aliscafi e ai trasporti via terra;
 - migliore accessibilità stradale: con il miglioramento compatibile della percorribilità trasversale all'Ambito.
- La riconsiderazione dei modelli di intervento, soprattutto sulla fascia costiera, attualmente ispirati da una strategia di intervento definibile della "tirannia dei piccoli interessi", cioè configurata dai problemi e dalle relative istanze di soluzione posti dai singoli individui, al di fuori di una visione collettiva e, quindi, da una efficace pianificazione degli interventi.

Elementi essenziali di visioning tendenziale e "preferita"

Per quanto riguarda l'ambiente insediativo n. 5 – Cilento e Vallo di Diano – in linea generale l'assetto che si va definendo risulta essere il seguente:

- progressivo spopolamento dei nuclei insediativi antichi a favore:
 - a) dei nuovi insediamenti sorti lungo le principali arterie di collegamento stradale e ferroviario;
 - b) di un'edificazione sparsa, diffusa sul territorio, consentita da normative emanate a favore dell'agricoltura (L.R. 14/82), ma che ha comportato, invece, l'occupazione di vaste aree a destinazione agricola;
 - c) degli insediamenti costieri, interessati negli ultimi decenni da un notevole sviluppo legato al turismo balneare;
- concentrazione di servizi in pochi centri polarizzanti;
- dislocazione lungo il fondovalle del Vallo di Diano di attività commerciali e produttive il cui eccessivo sviluppo lo porrà quale elemento di saldatura fra i nuclei tradizionali pedemontani e collinari;
- accentuate dinamiche insediative interessanti i comuni costieri e legate allo sviluppo del turismo balneare (forte espansione delle seconde case per la villeggiatura, strutture di tipo residenziale-turistico);
- sottoutilizzo dei sistemi portuali e criticità dell'offerta diportistica.

Appare, pertanto, necessario ricercare dei correttivi ad un tale processo evolutivo tendenziale, che possono essere individuati nelle seguenti azioni:

- recupero, valorizzazione e rivitalizzazione dei centri storici, conferendo agli abitati, in un'ottica di intervento sostenibile, un'immagine di qualità, di confort e di decoro e assegnando ad essi funzioni in grado di frenare l'esodo dei residenti;
- promozione di un sistema insediativo unitario, organizzato intorno a centralità di rango locale, assegnando al sistema ruoli urbani significativi e ai centri che lo compongono ruoli e funzioni complementari nel quadro di un'organizzazione policentrica del sistema insediativo complessivo; il tutto supportato da un'adeguata politica di mobilità;
- il blocco dello sprawl edilizio, della edificazione diffusa e sparsa sul territorio, nonché delle espansioni lineari lungo le strade principali di collegamento e lungo la fascia costiera;
- miglioramento della qualità del patrimonio naturalistico e culturale, in un'ottica di tutela e di sviluppo compatibile;
- costruzione di una nuova immagine turistica, mediante una diversa impostazione tecnico-urbanistica, la riqualificazione e valorizzazione dei luoghi, soprattutto della fascia costiera, con il recupero ambientale e la rinaturalizzazione del territorio, l'integrazione tra turismo balneare e turismo culturale, la costruzione di reti di connessione tra gli insediamenti costieri e quelli dell'entroterra.

Ambiente insediativo n. 6 – Avellinese

Descrizione sintetica dei problemi

La realtà territoriale dell'ambiente ha subito massicce trasformazioni nell'ultimo ventennio, soprattutto in conseguenza del terremoto del 23 novembre 1980, anche per effetto della ricostruzione post-sisma e dell'insediamento di numerose aree industriali ed annesse grandi opere infrastrutturali (alcune realizzate in parte). Inoltre sono attualmente in itinere vari strumenti di concertazione per lo sviluppo (patti territoriali, contratto d'area, ecc.) ed altri sono in via di progettazione, che – in assenza di una pianificazione di area vasta – rischiano disorganicità di intervento.

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, che ben potrebbero integrarsi con forme turistiche innovative e compatibili con le qualità naturalistiche, ambientali e storiche presenti nell'ambiente.

I problemi infrastrutturali ed insediativi possono così riassumersi:

- scarsa offerta di trasporti pubblici collettivi;
- insufficiente presenza di viabilità trasversali interna;
- scarsa integrazione fra i centri;
- carenza di servizi ed attrezzature, concentrate prevalentemente nel comune capoluogo.

Piani e programmi in corso

L'ambiente è interessato da numerosi strumenti di programmazione. Gli strumenti più specificamente rivolti a promuovere lo sviluppo locale sono i Patti Territoriali e i Contratti d'Area. In particolare:

- Patto Territoriale Avellino (Attività produttive private);
- Patto territoriale Baronìa (Infrastrutture, Attività produttive private);
- Patto Territoriale Baronìa agricoltura (Infrastrutture, Attività produttive private);
- Patto Territoriale Baronìa Turismo (Infrastrutture, Valorizzazione patrimonio ambientale e colturale, Attività produttive private);
- Patto Territoriale Calore Sviluppo 2000;
- Contratto d'Area (Attività produttive private);

Inoltre sono stati avviati 9 P.I.T.:

- 2 riguardano i distretti industriali (Calitri e Solofra);
- 3 riguardano il settore turistico e la valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale (Borgo Terminio Cervialto, Filiera Termale Villamaina e Filiera enogastronomia);
- 1 riguarda il potenziamento di servizi e attrezzature del capoluogo provinciale;
- 3 riguardano gli "itinerari culturali" (Valle dell'Ofanto, Alto Clanio e Regio Tratturo).

Lineamenti strategici di fondo

L'obiettivo generale è volto alla creazione di un sistema di sviluppo locale nelle sue diverse accezioni e punta fortemente all'integrazione tra le aree, 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.

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

Elementi essenziali di visioning tendenziale e "preferita"

Ove le dinamiche insediative e socio-economiche dovessero continuare a seguire le tendenze in atto, si può ritenere che nell'ambiente si configurerebbe un assetto caratterizzato da:

- un centro capoluogo sempre più polarizzante;
- un progressivo abbandono delle aree già "deboli";
- inutilizzo, degrado ed abbandono dei centri storici minori e più in generale del rilevante patrimonio storico-culturale, artistico, ambientale, e naturalistico;

- una intensificazione insediativa lungo la viabilità esistente nella Valle Caudina;
- ampliamento delle aree di *sprawl* edilizio con destinazioni prevalenti a residenze stagionali nelle zone amene più facilmente accessibili.

Facendo riferimento ad una “visione guida per il futuro”, nell’assetto preferito potrebbero sottolinearsi:

- la promozione di una organizzazione unitaria della “città Baianese”, della “città di Lauro”, della “città Caudina”, della “città dell’Ufita”, della “città dell’Irno” come “nodi” di rete, con politiche di mobilità volte a sostenere la integrazione dei centri che le compongono ai quali assegnare ruoli complementari;
- la distribuzione di funzioni superiori e terziarie fra le diverse componenti del sistema insediativo, nell’ambito di una politica volta alla organizzazione di un sistema urbano multicentrico;
- la incentivazione, il sostegno e la valorizzazione delle colture agricole tipiche e la organizzazione in sistema dei centri ad esse collegate;
- la articolazione della offerta turistica relativa alla valorizzazione dei parchi dei Picentini, del Terminio Cervialto e del patrimonio storico-ambientale;
- la riorganizzazione della accessibilità interna dell’area.

Ambiente insediativo n. 7 – Sannio

Descrizione sintetica dei problemi

L’ambiente soffre di cospicui problemi di rischio. Oltre che per il forte e diffuso rischio sismico, esso si caratterizza per rilevanti situazioni di rischio idraulico (specie nella conca beneventana, per la ravvicinata confluenza di numerosi corsi d’acqua provenienti da territori con elevata piovosità stagionale) e diffuse situazioni di instabilità delle pendici collinari specie nei quadranti orientali. Non è privo di significato che nei decenni scorsi siano stati abbandonati interi centri abitati come Tocco Caudino o Apice.

Sotto il profilo economico i problemi maggiori riguardano alcuni comparti tradizionali dell’agricoltura, quello del tabacco in particolare, che deve rapidamente riconvertirsi, i comparti industriali tradizionali, che stentano a praticare la necessaria innovazione, le stesse forme recenti di diffusione di micro-aziende (distretto tessile di San Marco dei Cavoti) per il rischio di restare confinate in ruoli subalterni di fornitura di prodotti alle grandi marche.

I problemi infrastrutturali e insediativi possono così riassumersi:

- scarsa qualità prestazionale dei trasporti collettivi;
- insufficiente dotazione di viabilità moderna nelle aree orientali e a collegamento diretto fra le diverse sub-aree dell’ambiente;
- squilibrata distribuzione di servizi e attrezzature;
- scarsa presenza di funzioni rare;
- squilibri funzionali, dimensionali e sociali negli insediamenti per la polarizzazione monocentrica sul capoluogo;
- scarse condizioni di complementarità/integrazione fra i centri minori dei diversi sub-sistemi;
- modesta valorizzazione dell’importante patrimonio culturale (aree archeologiche del Telesino, della Valle Caudina, di Benevento; centri storici medievali; centri storici “di fondazione”; giacimenti paleontologici del Matese; tratturi della transumanza).

Lineamenti strategici di fondo

Le scelte programmatiche – che si vanno definendo nei PI per l’attuazione del POR Campania e nel PTCP – perseguono una impostazione strategica che, nella consapevolezza dell’impossibilità di partecipare alla competizione economica sul terreno quantitativo-produttivistico, punta sulla valorizzazione qualitativa delle specificità.

Le implicazioni sono chiare: sostenibilità ambientale; tutela attiva del patrimonio naturalistico, paesaggistico e storico-culturale; promozione dell’innovazione tecnologica in forme specifiche e “legate al territorio”.

L’agricoltura ad esempio deve cercare – anche con l’ausilio delle politiche europee – di modernizzarsi senza omologarsi in una perdente sfida sul terreno della produttività, ma puntando invece sulle opportunità fornite da logiche di qualità, di difesa della biodiversità e delle produzioni tipiche criticamente innovate in direzione dei “prodotti alimentari per il benessere”.

La produzione energetica deve garantire l’approvvigionamento necessario solo con fonti rinnovabili (eolico, idroelettrico – diga di Campolattaro, biomasse).

La mobilità deve assumere gradualmente connotati da intermodalità.

Le politiche insediative devono garantire la valorizzazione sostenibile dei centri storici, del patrimonio culturale, del paesaggio agrario e insieme perseguire assetti tendenzialmente policentrici, promovendo forme di complementarità/integrazione fra i centri dei “sistemi di valle”.

Questioni di coordinamento interprovinciale

Quattro territori/temi si individuano su tutti:

- l’area montana del Matese: la sua valorizzazione richiede entro certi limiti politiche coerenti e sinergiche sul versante casertano e su quello beneventano;
- la media valle del Volturno: si tratta di un territorio di notevole dinamismo economico-insediativo nel quale la difesa dell’ambiente e le strategie della valorizzazione sostenibile delle qualità vanno accuratamente concordate e rigorosamente applicate;
- la Valle Caudina: divisa fra la provincia di Benevento e quella di Avellino, va gestita con piena unitarietà di strategie e di monitoraggio;
- la Valle del Sabato: di notevole interesse ambientale e produttivo, soffre degli effetti di scelte specifiche contraddittorie e inadeguate.

Elementi essenziali di visioning tendenziale e “preferito”

Ove le dinamiche insediative dovessero continuare a seguire le tendenze in corso, si può ritenere che nell’ambiente si configurerebbe un assetto caratterizzato da:

- una più forte polarizzazione sulla microconurbazione “a cefalopode” che al capoluogo provinciale (la “testa”) salda lungo la viabilità radiale (i “tentacoli”) gli insediamenti della prima cintura di comuni; in tale microconurbazione continuano a concentrarsi gran parte delle funzioni rare dell’intero ambiente, specie di quelle del terziario privato tradizionali e legate al “nuovo” turismo religioso;
- la intensificazione dell’urbanizzazione insediativa lineare lungo la viabilità esistente nella Valle Caudina e nella Valle Telesina, con pesi insediativi e ranghi funzionali proporzionali al rango della strada; ciò comporta l’invasione del territorio agricolo pregiato lungo la viabilità principale da parte di impianti vari, specie del commercio di media e grande dimensione;
- la formazione di urbanizzazioni insediative lineari/”a rosario” lungo la viabilità di collegamento fra centri pedecollinari o pedemontani di medio dinamismo;
- la formazione di microespansioni a macchia d’olio intorno a centri relativamente isolati di

media dimensione;

- l'ampliamento delle aree di *sprawl* edilizio con destinazioni prevalenti a residenze stagionali nelle zone di più facile accessibilità o di più sfruttabile amenità;
- l'accentuazione dell'abbandono di centri marginali e dei tessuti storici non coinvolti in processi speculativi.

Facendo invece riferimento ad una "visione guida per il futuro" costruita sulla base di criteri/obiettivi coerenti con le strategie del PTR, nell'assetto "preferito" potrebbero sottolinearsi:

- l'organizzazione intermodale della mobilità secondo un modello (per quanto possibile) reticolare a maglia aperta, temperando l'impianto storicamente radiocentrico sul capoluogo; in tal senso è in particolare la realizzazione delle indispensabili nuove arterie (superstrada Benevento-Caserta, "fortorina", ecc.) a curare adeguatamente le interconnessioni di tipo reticolare, ma a ciò collaborano anche specifiche integrazioni e raccordi;
- la promozione di un'organizzazione unitaria della "città Caudina", della "città Telesina", della "città Fortorina" ecc. con politiche di mobilità volte a sostenere l'integrazione fra i centri che le compongono ai quali assegnare ruoli complementari;
- la distribuzione di funzioni superiori e rare fra le diverse componenti del sistema insediativo complessivo, affidando ruoli urbani significativi alla "città Caudina", alla "città Telesina", alla "città Fortorina" ecc. nel quadro di un'organizzazione policentrica del sistema insediativo complessivo;
- la valorizzazione sostenibile del patrimonio ambientale organizzato in *rete ecologica*, opportunamente articolata per livelli, e del patrimonio storico-culturale (ivi inclusi i centri storici abbandonati di Apice e Tocco Caudio), ricorrendo anche a forme innovative integrate (quale, ad esempio, il Parco dei Tratturi);
- l'organizzazione della produzione energetica facendo ricorso integralmente a fonti rinnovabili (idroelettrico, eolico, combustibili da forestazione produttiva);
- la riorganizzazione delle reti delle infrastrutture principali secondo il modello dei *corridoi infrastrutturali*;
- il blocco dello *sprawl* edilizio e delle espansioni lineari lungo le strade.

Ambiente insediativo n. 8 – Media Valle del Volturno

Descrizione sintetica dei problemi

L'ambiente soffre di problemi derivanti da mancanza di pianificazione e di controllo ambientale, ma il territorio conserva ancora una elevata naturalità nonostante la presenza di diversi elementi di forte impatto ambientale non confacenti allo sviluppo sostenibile di quest'area.

Vi sono infatti varie cave, reti infrastrutturali non studiate per un corretto inserimento nel paesaggio, insediamenti produttivi non pianificati che continuano a generare l'immagine di un territorio di transito e di confine. Va citato l'esempio del termovalorizzatore realizzato dalla regione Lazio nel territorio di San Vittore, luogo dove si vuol realizzare anche un impianto di compattazione delle ceneri, proprio sul confine con l'area in esame che, come precedentemente accennato, è interessata da parchi, SIC ed altri elementi naturali che la rendono cerniera della rete ecologica.

Lineamenti strategici di fondo

Le scelte programmatiche che si vanno definendo nei PI per l'attuazione del POR Campania e nel PTCP perseguono una impostazione strategica che, nella consapevolezza dell'impossibilità di partecipare alla competizione economica sul terreno quantitativo produttivistico, punta sulla valorizzazione qualitativa delle specificità.

Le implicazioni sono chiare: sostenibilità ambientale; tutela del patrimonio naturalistico, paesaggistico e storico-culturale; promozione dell'innovazione tecnologica in forme specifiche e "legate al territorio".

L'agricoltura, ad esempio, deve cercare – anche con l'ausilio delle politiche europee – di modernizzarsi senza omologarsi in una perdente sfida sul terreno della produttività, ma puntando, invece, sulle opportunità fornite da logiche di qualità, di difesa della biodiversità e delle produzioni tipiche criticamente innovate in direzione dei "prodotti alimentari per il benessere" e con lo sviluppo della ricettività turistica con agriturismo e luoghi di degustazione dei prodotti tipici.

Le reti di mobilità devono essere migliorate dal punto di vista dell'impatto ambientale, della sicurezza e della realizzazione di passaggi per la rete ecologica.

Le politiche insediative devono garantire la valorizzazione sostenibile dei centri storici e del patrimonio culturale e la riqualificazione ambientale e del paesaggio per poter promuovere uno sviluppo turistico complementare/integrato allo sviluppo agricolo.

La realizzazione di corridoi infrastrutturali è necessaria per evitare interventi produttori di degrado ambientale e programmare i necessari collegamenti della rete ecologica.

È indispensabile la verifica delle attività di confine per evitare conseguenze di interventi non valutati dai confinanti.

Questioni di coordinamento interprovinciale

Quattro temi si individuano su tutti, quelli delle relazioni con territori contermini le quali richiedono coordinamenti condivisi; in particolare:

- per la valorizzazione dell'area montana del Matese si richiedono azioni sinergiche con le altre aree prospicienti del Roccamonfina e del Taburno interessate anch'esse da parchi naturali regionali in modo da creare sistema e non concorrenza;
- l'area beneventana ha caratteristiche abbastanza simili a quelle dell'ambiente da un punto di vista di sviluppo agricolo e turistico; si dovrebbero promuovere ulteriori collegamenti;
- la piana campana riveste un notevole interesse produttivo ma soffre delle realizzazioni insediative e infrastrutturali non coordinate e non armonizzate con un ambiente di alto valore e del mancato controllo del territorio contro le azioni di inquinamento ambientale;
- nelle province laziali e molisane dovrebbero essere controllati e concordati gli interventi sul confine per evitare elementi strutturali indesiderati ed invece favorire le opere per la realizzazione della rete ecologica.

Elementi essenziali di visioning tendenziale e "preferito"

Se le dinamiche territoriali dovessero seguire le tendenze attuali, l'ambiente insediativo n. 8 sarebbe caratterizzato da:

- un maggiore accrescimento di quei centri pedemontani polarizzatori dei piccoli centri circostanti ed in particolare di quelli montani;
- l'intensificazione dell'urbanizzazione insediativa lineare lungo la viabilità esistente nella piana del Medio Volturno con invasione di territorio agricolo pregiato, in particolare lungo la viabilità principale da parte di nuove infrastrutture, impianti di commercio di media e grande dimensione;
- la formazione di urbanizzazioni lineari "a rosario" lungo la viabilità delle varie aree

pedemontane;

- l'accentuazione dell'abbandono di centri a quote più elevate e di minor interesse commerciale.

In una "visione guida per il futuro" si potrebbero evidenziare nei *desiderata*:

- l'organizzazione della mobilità principale e delle reti impiantistiche in appositi corridoi infrastrutturali, in modo da razionalizzare l'uso del territorio agricolo per evitare sprechi e dare un certo ordine al territorio;
- la promozione ed il sostegno per lo sviluppo delle aree parco già istituite ai sensi della L.R. 33/93 e di quelle che si potranno realizzare a breve a seguito di continue richieste degli enti locali interessati; questo per invertire la tendenza all'abbandono di aree di notevole pregio agricolo e paesistico-ambientale ed evitare, quindi, i danni sul territorio generati dall'abbandono;
- il miglioramento della rete viaria per aumentare gli standard di sicurezza;
- la realizzazione della rete ecologica attraverso un uso sostenibile del territorio con la realizzazione, tra l'altro, di percorsi ciclabili;
- il blocco delle espansioni lineari lungo le strade e la riorganizzazione delle attività imprenditoriali e commerciali in aree funzionali ad evitare lo spreco di terreni di importanza agricola e ridurre gli spazi di percorrenza negli ambiti comunali;
- la promozione della trasformazione del Parco Regionale del Matese in parco interregionale, in modo da poter sfruttare al meglio le potenzialità ambientali, turistiche e produttive di un complesso montuoso diviso nella sua unicità solo da confini amministrativi.

Ambiente insediativo n. 9 – Valle del Garigliano

Descrizione sintetica dei problemi

L'ambiente presenta una serie di problematiche derivanti dalla mancanza di pianificazione e di controllo ambientale che causa, pur nella permanenza di una elevata naturalità, un certo disagio nel vedere in prossimità di beni ambientali, storici, artistici ed archeologici di notevole importanza, aree utilizzate come discariche, costruzioni di basso livello architettonico e vegetazione trascurata lungo le strade. Ulteriore elemento di grosso disagio è la presenza della centrale nucleare del Garigliano attualmente ferma ed in attesa di dismissione.

Lineamenti strategici di fondo

Le scelte programmatiche che si vanno definendo nei PI del POR e l'avvio delle attività del Parco Regionale di Roccamonfina stanno creando la consapevolezza della necessità di valorizzare le notevoli caratteristiche ambientali con azioni mirate alla qualità delle produzioni agricole e boschive, della promozione della recettività turistica e della diversificazione della sua offerta su vari elementi di attrazione. Vanno, pertanto, promosse ed incentivate tutte quelle azioni utili a questa valorizzazione, quali: riconoscimenti con marchi DOC e DOP delle varie produzioni, incentivi per la realizzazione di agriturismi, creazione di centri di raccolta e commercializzazione, protezione del territorio dalle azioni di dissesto idrogeologico, disinquinamento delle acque e finanziamenti per la sistemazione dei beni archeologici, culturali ed architettonici. Le reti di mobilità devono essere migliorate per aumentare i livelli di sicurezza e consentire i passaggi della rete ecologica. Occorre, inoltre, investire per il recupero ambientale della fascia del litorale, in particolare della pineta e delle aree dunali, il recupero e la valorizzazione dei centri storici e della sentieristica.

Questioni di coordinamento provinciale ed interprovinciale

Occorre realizzare con gli ambiti circostanti una politica di coerenza e razionalizzazione degli interventi per utilizzare al meglio le risorse del territorio, ad esempio la sistemazione delle sponde della foce del fiume Garigliano con il loro uso per la pesca, l'approdo e le passeggiate; l'utilizzo e la promozione delle risorse termali; l'eliminazione di carichi inquinanti nei corsi d'acqua per ottenere lo sviluppo del turismo balneare.

Elementi essenziali di visioning tendenziale e “preferito”

Ove le dinamiche insediative dovessero continuare a seguire le tendenze in corso, si può ritenere che nell'ambiente insediativo n. 9 si configurerebbe un assetto caratterizzato da:

- un processo lento ma continuo di abbandono dei centri minori con spostamento verso i territori circostanti più pianeggianti dotati di migliori strutture commerciali e produttive;
- un incremento anche incontrollato dell'urbanizzazione dei centri maggiori e lo sviluppo insediativo lungo le strade che li collegano;
- la mancanza di pianificazione ai vari livelli di controllo della qualità architettonica;
- lo scarso controllo delle fonti di inquinamento.

Volendo pensare ad una “visione guida per il futuro” si potrebbe evidenziare la necessità di:

- migliorare gli standard di sicurezza stradale mediante sistemazioni attive e passive e far prevedere nella progettazione degli interventi i passaggi per la rete ecologica;
- la promozione ed il sostegno per lo sviluppo delle aree protette; l'ampliamento del parco di Roccamonfina ed in particolare il prolungamento verso monte dell'area del fiume Garigliano;
- un efficace sostegno all'agricoltura delle aree disagiate per invogliare la permanenza nelle aree a rischio di abbandono e rischio idrogeologico;
- promuovere gli interventi di pianificazione, di riammagliamenti delle opere sul territorio in modo da riqualificare la fascia costiera domizia, l'asse Cellole-Sessa Aurunca e Teano-Vairano.

Orientamenti conclusivi per il PTR

Fra i contenuti relativi agli ambienti insediativi vi sono “i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio” e “gli indirizzi per la distribuzione territoriale degli insediamenti produttivi e commerciali”.

Gli indirizzi strategici assunti nel Ptr comprendono:

- a) l'opzione a favore di un'organizzazione policentrica del territorio regionale come idea di “rete” territoriale nella quale le relazioni continuo più dei nodi; vengano valorizzate le complementarità piuttosto che gli antagonismi concorrenziali e il ruolo dei nodi sia frutto più delle specificità e delle identità che delle dimensioni e delle gerarchie;
- b) la riqualificazione e “messa a norma” delle città come scelta per il conferimento di più percepibili ruoli e caratteri urbani sia agli aggregati insediativi delle conurbazioni e a quelli delle dispersioni⁶⁵ sia ai centri tradizionali non conurbati promuovendo in ciascuno una più ricca complessità (funzionale, sociale, morfologica, simbolica) per una più vitale partecipazione alle dinamiche della “rete” urbana; l'interconnessione tanto in termini fisici (configurazione spaziale e funzionale delle infrastrutture e dei

⁶⁵ Anche inserendovi in quantità e qualità opportune le essenziali dotazioni di infrastrutture e attrezzature.

servizi per la mobilità di persone, merci, informazioni, energia e fluidi) quanto in forme immateriali (interazioni e sinergie di complementarità e di “messa in rete” nei meccanismi gestionali dei processi socio-culturali fra centri urbani; fra attrezzature, siti e beni culturali; fra iniziative ed “eventi”; e via dicendo).

L'intero impianto strategico del Ptr costituisce la cornice entro la quale devono collocarsi coerentemente gli orientamenti di cui si tratta. In particolar modo è a tali fini 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.

Per quanto concerne la problematica dei carichi insediativi ammissibili sul territorio, si stabilisce quanto segue:

- il Piano Territoriale Regionale definisce 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 garantiscono 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, impegnano 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, in considerazione di una molteplicità di fattori che – sia pure con incidenza diversa – rendono di nuovo necessario un significativo intervento pubblico per facilitare l'accesso all'abitazione di ceti e gruppi sociali sfavoriti. Tali fattori possono individuarsi:

- nel trend espansivo del numero dei nuclei familiari, entro il quale cresce l'incidenza di nuclei familiari piccoli e piccolissimi di anziani e di giovani in cerca di prima occupazione;
- nel forte incremento dei prezzi dell'abitazione (sia sul mercato delle compra-vendite che su quello degli affitti) specialmente nelle aree di concentrazione insediativa;
- nella crescente dinamica dell'immigrazione di stranieri, per i quali, fra l'altro, una adeguata politica della casa può configurarsi anche come efficace strumento di inclusione sociale;
- negli effetti di politiche di redistribuzione insediativa conseguenti a programmi ordinari o straordinari di riduzione del rischio o di riqualificazione urbana.

Per quel che riguarda la distribuzione territoriale degli insediamenti produttivi e commerciali, appare fondato esprimere le seguenti proposte di base:

- il Piano Territoriale Regionale definisce 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 impegnano 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, privilegiano 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.

Il terzo Quadro Territoriale di Riferimento: Sistemi Territoriali di Sviluppo

<u>Metodo adottato</u>	115
<u>I STS come riferimento del POR e delle politiche settoriali della Regione Campania</u>	120
<u>Percorso di approvazione e validazione</u>	122
<u>Andamenti demografici e produttivi:</u>	122
<u>Considerazioni complessive sulla Campania</u>	122
<u>Considerazioni per STS aggregati secondo le “dominanti”</u>	124
<u>A - Sistemi a dominante naturalistica</u>	124
<u>B - Sistemi a dominante rurale-culturale</u>	126
<u>C - Sistemi a dominante rurale manifatturiera</u>	128
<u>D - Sistemi urbani</u>	129
<u>E - Sistemi a dominante urbano-industriale</u>	132
<u>F - Sistemi costieri a dominante paesistico ambientale culturale</u>	133
<u>Principali orientamenti strategici e STS</u>	135
<u>Sintesi degli orientamenti strategici dei PI e PIT</u>	135
<u>Sintesi degli orientamenti delle politiche dei distretti industriali e dei PIP finanziati</u>	139
<u>Le aree rurali caratterizzate da filiere produttive tipiche e i STS</u>	139
<u>Politiche dei trasporti e STS</u>	154
<u>Gli indirizzi strategici</u>	185
<u>A. Interconnessione</u>	186
<u>B. Difesa e recupero della “diversità” territoriale: costruzione della rete ecologica</u>	190
<u>C. Governo del rischio ambientale</u>	207
<u>D. Assetto policentrico ed equilibrato</u>	219
<u>E. Attività produttive per lo sviluppo economico regionale</u>	225
<u>Matrice delle strategie per STS</u>	229
<u>Criteri di attribuzione dei pesi per ciascun indirizzo strategico</u>	230
<u>Indirizzo strategico Interconnessione</u>	230
<u>Famiglia di indirizzi legati agli obiettivi della “Difesa e del recupero della diversità territoriale e della costruzione della rete ecologica”</u>	231
<u>La matrice degli indirizzi strategici e i STS</u>	238

Il terzo Quadro Territoriale di Riferimento si basa sull'identificazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo, e sulla definizione di una prima matrice di strategie.

Essi sono stati individuati, in una prima fase, per inquadrare la spesa e gli investimenti del POR, e in prospettiva, in sintonia con la programmazione economica “ordinaria”.

E proprio il carattere strategico conferito al PTR che postula l'aggancio di politiche di sviluppo a coerenti riferimenti territoriali. Ciò comporta letture del territorio effettuate in rapporto alle possibilità di attrarre investimenti e di misurare la sostenibilità di politiche di sviluppo delle attività produttive e dei loro effetti sugli assetti fisici del territorio. Non si tratta qui di sposare una linea di programmazione dello sviluppo “dal basso” contrapposta a forme di sua pianificazione “dall'alto”. Al Piano regionale di sviluppo economico è evidentemente affidato il compito di una lettura necessariamente più attenta alle prospettive di sviluppo e di mercato dei vari settori dell'economia e della produzione. Il PTR è necessariamente agganciato alla dimensione territoriale e agli effetti sul territorio delle strategie di sviluppo. Ciò al fine di registrare e promuovere strategie di sviluppo, che saranno normate nei loro assetti fisici dai Piani territoriali Provinciali e dai Piani urbanistici comunali.

I Sistemi Territoriali di Sviluppo sono stati individuati seguendo la geografia dei processi di autoriconoscimento delle identità locali e di autorganizzazione nello sviluppo (strumenti di programmazione negoziata, distretti industriali, parchi naturali, comunità montane). Si è privilegiata una forma pragmatica basate sulle diverse aggregazioni sovracomunali esistenti che avessero una potenziale rilevanza sul piano dell'identificazione di strategie per lo sviluppo locale, rispetto a tecniche di delimitazione basate su indicatori di carattere

prevalentemente socio-economico.

Il carattere prevalentemente strategico del PTR fa delle delimitazioni dei STS uno strumento di articolazione e verifica delle strategie e delle politiche che incidono significativamente sugli assetti territoriali. Da questo punto la definizione di STS (Sistemi Territoriali di Sviluppo), accentua in tal senso la natura strategica delle delimitazioni, e la caratterizzazione territoriale dell'approccio.

L'individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo non ha valore di vincolo, ma di orientamento per la formulazione di strategie in coerenza con il carattere proprio del PTR, inteso come piano in itinere soggetto a continue implementazioni. L'individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo diventa, in tale ottica, la trama di base sulla quale costruire i processi di co-pianificazione.

La definizione di tale processo di riorganizzazione territoriale prende spunto dal disegno che si va delineando nella regione, sulla base delle "autoidentificazioni socio-istituzionali" e delle auto-rappresentazioni delle comunità locali, che induce ad una interpretazione più articolata del territorio regionale inteso come aggregazione di "microregioni" con proprie identità.

Le analisi e gli studi effettuati rilevano la presenza di unità territoriali intermedie costituite in base non solo a caratteri sociali o geografici omogenei, ma anche a reti di relazioni che collegano i diversi soggetti coinvolti, o elementi che derivano dalla riproposizione di antiche relazioni ai fini del turismo culturale o di filiere produttive.

Queste unità territoriali sono intese come luoghi di esercizio di visioni strategiche condivise e quindi delimitate prevalentemente sulla base di programmazione di strategie di intervento sul territorio e di condivisione di obiettivi di sviluppo e valorizzazione di risorse, seppure eterogenee.

I documenti strategici posti alla base dei Progetti Integrati del POR Campania, i Distretti Industriali, i Piani di sviluppo dei Parchi, le esperienze legate alla programmazione negoziata, configurano rappresentazioni di strategie condivise da diversi attori. Le stesse articolazioni per aree sub-provinciali dei Piani Territoriali di Coordinamento approvati o in elaborazione da parte delle Province, costituiscono un riferimento utile per armonizzare la delimitazione dei STS e le relative strategie di sviluppo con le politiche urbanistiche che dovranno misurarne gli effetti fisici.

Il ruolo della Regione è quello di coordinare e programmare i processi di sviluppo e di trasformazione dei diversi Sistemi Locali. Si tratta di armonizzare le visioni che "dal basso", stanno portando a forme di auto-rappresentazione e identificazione di dimensioni sovracomunali dello sviluppo, con le azioni legate a politiche settoriali della Regione che consentono di registrare effetti territoriali rilevanti.

Il PTR, nel processo di co-pianificazione con le Province e con i singoli STS, intende armonizzare le strategie, promuovere visioni strategiche dello sviluppo condivise, considerare il quadro delle articolazioni territoriali proposte come un riferimento delle politiche settoriali e delle proposte di riorganizzazione amministrativa degli Enti locali (Unioni di Comuni, consorzi, forme associative, ecc.)⁶⁶.

Gli effetti sulla pianificazione urbanistica di area vasta e sui Piani urbanistici comunali di tali politiche restano compiti delle Province.

Tali delimitazioni sono state oggetto di confronto con i diversi attori coinvolti nel governo del territorio e con lo sviluppo locale in modo da diventare il riferimento condiviso per gli

⁶⁶ In merito a tali argomentazioni appare coerente a tale approccio l'art. 7 della Legge Regionale "Norme per il Governo del Territorio" che recita: 2. I comuni possono procedere alla pianificazione in forma associata, anche per ambiti racchiusi nei patti territoriali e contratti d'area.

interventi dei diversi soggetti, a partire dalle stesse Province.

La proposta così formulata di identificazione dei STS consegna alle Conferenze di Pianificazione previste dalle “Norme per il Governo del territorio” del PTR, la trama per attivare le Conferenze di Programmazione che accompagneranno il processo di riorganizzazione territoriale che può essere sintetizzato in tre fasi: **programmazione, elaborazione tecnico-progettuale, gestione.**

- La fase di programmazione è finalizzata al riconoscimento delle delimitazioni proposte, alla lettura delle eventuali criticità di confine (presenza di temi unificanti che riguardano più STS, strategie che coinvolgono dimensioni inter-provinciali, ecc.) ed all'elaborazione di un documento strategico in cui sono sintetizzati gli indirizzi Programmatici di sviluppo.

La matrice strategica descritta nel successivo paragrafo, rappresenta un primo contributo di riflessione sulla presenza e sul peso relativo dei vari indirizzi strategici assunti a base del PTR, all'interno dei singoli STS, e può costituire un primo punto di partenza da assumere alla base della Conferenza di Pianificazione e momento iniziale di definizione di un documento strategico per lo sviluppo locale.

Il documento strategico viene valutato e approvato dalla regione alla quale spetta il compito di coordinamento delle attività promosse dai diversi enti locali.

- **Nella fase tecnico progettuale** la regione può intervenire con finanziamenti e contributi allo scopo di favorire ed incentivare le progettualità locali. In questa fase una volta definite le strategie si attivano iniziative di animazione del territorio (manifestazioni di interesse, incontri con imprenditori e soggetti interessati, etc.).
- La terza fase che implica **la gestione degli interventi, la promozione degli investimenti** si può concretizzarsi con la creazione di una Agenzia di sviluppo locale.

I STS proposti non implicano un'univoca definizione istituzionale (Unione di Comuni, Consorzi, ecc.) o una omogenea e uguale attività di sostegno, per tutti i STS, tramite organismi come le Agenzie di sviluppo locale o altri strumenti simili. Saranno evidentemente i contenuti delle politiche da attivare, il loro grado di maturazione operativa, a determinare, di volta in volta, lo strumento più adeguato.

Il sistema di STS, senza diventare una gabbia rigida, con confini definiti “col coltello”, è un modo di concepire la Regione Campania, innanzitutto da parte della Regione stessa, poi delle Province e dei Comuni, evitando la proliferazione di aggregazioni derivate da esigenze di settore o determinate da orientamenti episodici.

L'articolazione di strategie costruite “dal basso”, in rapporto alle articolazioni per STS del territorio regionale, deriva strettamente dalle finalità territoriali del PTR, dalla necessità di costruire un quadro di riferimento per la pianificazione territoriale delle Province, e per coordinare l'azione stessa della Regione sul territorio, in rapporto ai vari canali di spesa, di incentivazione, ed alle competenze di diversi assessorati.

Tale approccio non esclude, anzi postula, letture strategiche più complessive e legate alle tendenze generali del mercato, dei settori produttivi portanti, di una programmazione economica regionale che traguardi le grandi tematiche del mercato del lavoro, dei fattori anche immateriali e sociali che favoriscono gli investimenti, delle relazioni interregionali.

Metodo adottato

Si è proceduto ad una verifica delle delimitazioni a partire dalle analisi dei:

a) *Programmi di sviluppo.*

Avviati dalle comunità territoriali locali negli ultimi dieci anni attraverso processi di auto aggregazione e di progettazione territoriale attuale nell'ambito dei numerosi programmi previsti dalle norme sulla programmazione negoziata e di altre programmazioni e procedimenti che consentivano una forte autonomia degli enti locali e dei partenariati socio economici nella definizione degli ambiti di programma e nella identificazione dei contenuti programmatici e strategici.

In particolare sono stati quindi analizzati:

- Patti Territoriali nazionali e comunitari;
- Contratti d'Area;
- GAL;
- Progetti Integrati del POR Campania.

b) *Piani urbanistici e piani e programmi di sviluppo socio economico.*

Anche questi piani spesso hanno avuto fasi di concertazione ed ascolto del territorio.

In particolare sono stati analizzati:

- Preliminari o Piani territoriali di coordinamento (PTC)
- Piani di Sviluppo Socio Economico (PSSE)
- Programmi di Recupero Urbano per lo Sviluppo Sostenibile dei Territori (PRUSST)

c) *Processi di identificazione degli ambiti delle aree naturali protette nazionali e regionali.*

In particolare sono stati analizzate le perimetrazione e i processi di formazione dei:

- Parchi naturali nazionali
- Parchi naturali regionali

d) *Comunità Montane.*e) *Distretti Industriali.*

Nella attuale fase di stesura della Proposta del PTR, sono state, inoltre, schedate tutte le perimetrazioni d'ambito dei molteplici organismi sovracomunali esistenti in Campania.

Le analisi e gli incontri con i comuni facenti parte dei nove STS hanno evidenziato la opportunità/necessità di contemplare nel modello di riorganizzazione istituzionale/ amministrativa / urbanistica, per un verso dei "soprasistemi" e, per altro verso, la ricerca di coerenza tra STS e Unione dei Comuni, ai sensi del Dlgs. n. 267/2000.

Tali Unioni dei Comuni rappresentano una indubbia novità positiva soprattutto nelle aree interne soggette a fenomeni di abbandono dei centri urbani appenninici dove potrebbero contribuire al rafforzamento della struttura urbana e di servizi necessari a contrastare il fenomeno.

La messa in coerenza degli ambiti delle Unioni di comuni con i STS dovrà essere effettuata identificando propedeuticamente gli Ambiti ottimali in coerenza con gli STS evitando gli accavallamenti su Sistemi diversi.

Ogni STS potrà essere caratterizzato da una o più Unioni di comuni atteso che le finalità prevalentemente di alleanza amministrativa dell'Unione, sono diverse e complementari da quelle più complesse che sostengono la formazione di Sistemi territoriali per lo sviluppo.

E' evidente la necessità di far riferimento a Macrosistemi per affrontare le politiche di sviluppo a grande scala.

Si riportano i Sistemi territoriali di sviluppo proposti e i relativi comuni di appartenenza.

A - SISTEMI A DOMINANTE NATURALISTICA

A1 – ALBURNI: Aquara, Bellosguardo, Castelcivita, Controne, Corleto Manforte, Ottati, Petina, Postiglione, Rossigno, Sant'Angelo a Fasanella, Sicignano degli Alburni.

A2 - ALTO CALORE SALERNITANO: Campora, Castel San Lorenzo, Felitto, Laurino, Magliano Vetere, Monteforte Cilento, Piaggine, Sacco, Stio, Valle dell'Angelo.

A3 - ALENTO MONTE STELLA: Agropoli, Casal Velino, Castellabate, Cicerale, Laureana Cilento, Lustra, Montecorice, Ogliastro Cilento, Omignano, Perdifumo, Pollica, Prignano Cilento, Rutino, San Mauro Cilento, Serramentana, Sessa Cilento, Stella Cilento, Torchiara.

A4 - GELBISON CERVATI: Cannalonga, Castelnuovo Cilento, Ceraso, Gioi, Moio della Civitella, Novi Velia, Orria, Perito, Salento, Vallo della Lucania.

A5 – LAMBRO E MINGARDO: Alfano, Ascea, Camerata, Celle di Bulgheria, Centola, Cuccaro Vetere, Futani, Laurito, Montano Antilia, Pisciotta, Roccagloriosa, Rofrano, San Giovanni a Piro, San Mauro la Bruca.

A6 - BUSSENTO: Casaleto Spartano, Caselle in Pittari, Ispani, Morigerati, Santa Marina, Sapri, Torraca, Torre Orsaia, Tortorella, Vibonati.

A7 - MONTI PICENTINI TERMINIO: Acerno, Bellizzi, Castiglione dei Genovesi, Giffoni Sei Casali, Giffoni Valle Piana, Montecorvino Pugliano, Montecorvino Rovella, Olevano sul Tusciano, San Cipriano Picentino, San Mango Piemonte.

A8 - PARTENIO: Altavilla Irpina, Candida, Capriglia Irpina, Cervinara, Chianche, Grottolella, Manocalzati, Montefalcione, Montefredane, Montefusco, Montemiletto, Ospedaletto d'Alpinolo, Pannarano, Parolise, Petruro Irpino, Pietrastornina, Prata di Principato Ultra, Pratola Serra, Roccabascerana, Rotondi, San Martino Valle Caudina, San Potito Ultra, Santa Paolina, Sant'Angelo a Scala, Summonte, Torrioni, Tufo.

A9 – TABURNO: Airola, Apollosa, Arpaia, Bonea, Bucciano, Campoli del Monte Taburno, Cautano, Dugenta, Foglianise, Forchia, Frasso Telesino, Limatola, Melizzano, Moiano, Montesarchio, Paolisi, Paupisi, Sant'Agata dei Goti, Solopaca, Tocco Caudio, Torrecuso, Vitulano.

A10 – MATESE: Ailano, Alife, Capriati al Volturno, Castello del Matese, Ciorlano, Fontegreca, Gallo Matese, Gioia Sannitica, Letino, Piedimonte Matese, Prata Sannita, Pratella, Raviscanina, San Gregorio Matese, San Potito Sannitico, Sant'Angelo d'Alife, Valle Agricola.

A11 – MONTE SANTA CROCE: Caianiello, Conca della Campania, Galluccio, Marzano Appio, Mignano Montelungo, Presenzano, Rocca d'Evandro, Roccamonfina, San Pietro Infine, Teano, Tora e Picilli.

A12 – TERMINIO CERVIALTO: Bagnoli Irpino, Calabritto, Caposele, Cassano Irpino, Castelfranci, Castelvete sul Calore, Chiusano San Domenico, Fontanarosa, Lapio, Luogosano, Mirabella Eclano, Montella, Montemarano, Nusco, Paternopoli, Pietradefusi, Salza Irpina, San Mango sul Calore, Sant'Angelo all'Esca, Senerchia, Sorbo Serpico, Taurasi, Torre le Nocelle, Venticano, Volturara Irpina.

B - SISTEMI A DOMINANTE RURALE-CULTURALE

B1 - VALLO DI DIANO: Atena Lucana, Buonabitacolo, Casalbuono, Monte San Giacomo,

Montesano sulla Marcellana, Padula, Pertosa, Polla, Sala Consilina, San Pietro al Tanagro, San Rufo, Sant'Arzenio, Sanza, Sassano, Teggiano.

B2 - ANTICA VOLCEI: Auletta, Buccino, Caggiano, Campagna, Castelnuovo di Conza, Colliano, Contursi Terme, Laviano, Oliveto Citra, Palomonte, Ricigliano, Romagnano al Monte, Salvitelle, San Gregorio Magno, Santomenna, Valva.

B3 - PIETRELCINA: Pago Veiano, Pesco Sannita, Pietrelcina.

B4 - VALLE DELL'UFITA: Ariano Irpino, Bonito, Carife, Casalbore, Castel Baronia, Flumeri, Frigento, Gesualdo, Greci, Grottaminarda, Melito Irpino, Montaguto, Montecalvo Irpino, San Nicola Baronia, San Sossio Baronia, Savignano Irpino, Scampitella, Sturno, Trevico, Vallata, Valle Saccarda, Villanova del Battista, Pungoli.

B5 - ALTO TAMMARO: Campolattaro, Casalduni, Castelpagano, Circello, Colle Sannita, Fragneto l'Abate, Fragneto Monforte, Morcone, Reino, Santa Croce del Sannio, Sassinoro.

B6 - TITERNO: Amorosi, Castelvenere, Cerreto Sannita, Cusano Mutri, Faicchio, Guardia Sanframondi, Pietraraja, Ponte, Pontelandolfo, Puglianello, San Lorenzello, San Lorenzo Maggiore, San Lupo, San Salvatore Telesino, Teleso Terme.

B7 - MONTE MAGGIORE: Alvignano, Baia e Latina, Caiazzo, Calvi Risorta, Camigliano, Castel Campagnano, Castel di Sasso, Dragoni, Formicola, Giano Vetusto, Liberi, Piana di Monte Verna, Pietramelara, Pietravairano, Pontelatone, Riardo, Roccaromana, Rocchetta e Croce, Ruviano, Vairano Patenora.

B8 - ALTO CLANIO: Avella, Baiano, Domicella, Lauro, Liveri, Marzano di Nola, Moschiano, Mugnano del Cardinale, Pago Valle di Lauro, Quadrelle, Quindici, Sirignano, Sperone, Taurano.

C - SISTEMI A DOMINANTE RURALE-MANIFATTURIERA

C1 - ALTA IRPINIA: Andretta, Aquilonia, Bisaccia, Cairano, Calitri, Conza della Campania, Guardia Lombardi, Lacedonia, Lioni, Monteverde, Morra de Sanctis, Rocca San Felice, Sant'Andrea di Conza, Sant'Angelo dei Lombardi, Teora, Torella dei Lombardi, Villamaina.

C2 - FORTORE: Apice, Baselice, Buonalbergo, Castelfranco in Miscano, Castelvete in Val Fortore, Foiano di Val Fortore, Ginestra degli Schiavoni, Molinara, Montefalcone di Val Fortore, Paduli, San Bartolomeo in Galdo, San Giorgio la Molarata, San Marco dei Cavoti, Sant'Arcangelo Trimonte.

C3 - SOLOFRANA: Aiello del Sabato, Cesinali, Contrada, Forino, Montoro Inferiore, Montoro Superiore, San Michele di Serino, Santa Lucia di Serino, Santo Stefano del Sole, Serino, Solofra.

C4 - VALLE IRNO: Baronissi, Bracigliano, Calvanico, Fisciano, Mercato San Severino, Pellezzano.

C5 - AGRO NOCERINO SARNESE: Angri, Castel San Giorgio, Corbara, Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Pagani, Roccapiemonte, San Marzano sul Sarno, San Valentino Torio, Sant'Egidio Monte Albino, Sarno, Scafati, Siano.

C6 - PIANURA INTERNA CASERTANA: Bellona, Cancellone, Carinola, Falciano del Massico, Francolise, Grazzanise, Pastorano, Pignataro Maggiore, Santa Maria la Fossa, Sparanise, Vitulazio.

C7 - COMUNI VESUVIANI: Cercola, Massa di Somma, Ottaviano, Poggioreale, Pollena Trocchia, San Giuseppe Vesuviano, San Sebastiano al Vesuvio, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Striano, Terzigno, Volla.

C8 - AREA GIUGLIANESE: Calvizzano, Giugliano in Campania, Marano di Napoli, Mugnano di Napoli, Qualiano, Villaricca.

D - SISTEMI URBANI

D1 - SISTEMA URBANO BENEVENTO: Arpaia, Benevento, Calvi, Castelpoto, Ceppaloni, San Giorgio del Sannio, San Leucio del Sannio, San Martino Sannita, San Nazario, San Nicola Manfredi, Sant'Angelo a Cupolo.

D2 - SISTEMA URBANO AVELLINO: Atripalda, Avellino, Mercogliano, Monteforte Irpino.

D3 - SISTEMA URBANO NAPOLI: Napoli

D4 - SISTEMA URBANO CASERTA E ANTICA CAPUA: Arienzo, Capodrise, Capua, Casagiove, Casapulla, Caserta, Castel Morrone, Cervino, Curti, Durazzano, Macerata Campania, Maddaloni, Marcianise, Portico di Caserta, Recale, San Felice a Cancelli, San Marco Evangelista, San Nicola la Strada, San Prisco, San Tammaro, Santa Maria a Vico, Santa Maria Capua Vetere, Valle di Maddaloni.

D5 - AREA URBANA DI SALERNO: Cava dei Tirreni, Pontecagnano Faiano, Salerno

E - SISTEMI A DOMINANTE URBANO-INDUSTRIALE

E1 - NAPOLI NORD-EST: Acerra, Afragola, Bruscianno, Caivano, Cardito, Casalnuovo di Napoli, Castello di Cisterna, Crispano, Pomigliano d'Arco.

E2 - NAPOLI NORD: Arzano, Casandrino, Casavatore, Casoria, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Melito di Napoli, Sant'Antimo.

E3 - NOLANO: Camposano, Carbonara di Nola, Casamarciano, Cicciano, Cimitile, Comiziano, Mariglianella, Marigliano, Nola, Palma Campania, Roccarainola, San Gennaro Vesuviano, San Paolo Belsito, San Vitaliano, Saviano, Scisciano, Tufino, Visciano.

E4 - SISTEMA AVERSANO: Aversa, Carinara, Casal di Principe, Casaluce, Casapesenna, Cesa, Frignano, Gricignano d'Aversa, Lusciano, Orta di Atella, Parete, San Cipriano d'Aversa, San Marcellino, Sant'Arpino, Succivo, Teverola, Trentola Ducenta, Villa di Briano, Villa Literno.

F - SISTEMI COSTIERI A DOMINANTE PAESISTICO AMBIENTALE CULTURALE

F1 - LITORALE DOMITIO: Castel Volturno, Cellole, Mondragone, Sessa Aurunca.

F2 - AREA FLEGREA: Bacoli, Monte di Procida, Pozzuoli, Quarto.

F3 - MIGLIO D'ORO - TORRESE STABIESE: Boscoreale, Boscotrecase, Castellammare di Stabia, Ercolano, Pompei, Portici, San Giorgio a Cremano, Torre Annunziata, Torre del Greco, Trecase.

F4 - PENISOLA SORRENTINA: Agerola, Casola di Napoli, Gragnano, Lettere, Massa Lubrense, Meta, Piano di Sorrento, Pimonte, Santa Maria la Carità, Sant'Agello, Sant'Antonio Abate, Sorrento, Vico Equense.

F5 - ISOLE MINORI: Anacapri, Barano d'Ischia, Capri, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Procida, Serrara Fontana.

F6 - MAGNA GRECIA: Albanella, Altavilla Silentina, Capaccio, Giungano, Roccadaspide, Trentinara.

F7 - PENISOLA AMALFITANA: Amalfi, Atrani, Cetara, Conca dei Marini, Furore, Maiori, Minori, Positano, Praiano, Ravello, Scala, Tramonti, Vietri sul Mare.

F8 - PIANA DEL SELE: Battipaglia, Eboli, Serre.

I STS come riferimento del POR e delle politiche settoriali della Regione Campania

I Sistemi Territoriali di Sviluppo costituiscono una significativa opportunità per la Regione Campania di affrontare la programmazione dei fondi comunitari 2007/2013 in un quadro di pianificazione unitario, frutto di un processo di concertazione ormai radicato nelle norme e nelle prassi regionali.

Le esperienze della programmazione negoziata degli anni '90 e la successiva esperienza dei PI tematici e dei PIT⁶⁷ del POR 2000/6, studiati in occasione del presente documento, sono state poste alla base della identificazione di 45 STS.

L'identificazione condivisa nel territorio della Campania in un certo numero di STS, dotati di Documenti strategici per l'attuazione di politiche di sviluppo coerenti con le "Dominanti", consente un diverso approccio alla Programmazione dei Fondi Comunitari per il periodo 2007/2013. In primo luogo, attraverso una coerenza stretta tra la Pianificazione e le Politiche di Governo dei territori regionale, da un lato, e la Programmazione Europea, nazionale e regionale dei fondi per lo sviluppo, dall'altro, in un quadro unitario di strategie condivise.

L'esperienza del POR 2000/2006 può costituire una grande risorsa per la prossima fase di programmazione per lo sviluppo, se le scelte regionali e degli altri attori istituzionali procederanno in parziale continuità con la programmazione in corso, correggendo gli errori determinati dalla assenza di conoscenza e programmazione regionale e da una concertazione istituzionale e socio-economica effettuata in tempi troppo stretti, e senza una analisi ed una proposta di maglia larga condivisa.

Il processo avviato con il POR 2000/06 ha costituito già un importante risultato costituendo esso stesso un banco di sperimentazione e di razionalizzazione di politiche già avviate. Dalle analisi effettuate, infatti, risulta che molti PIT hanno in corso processi coerenti con le dominanti di Sviluppo individuate negli omologhi STS.

Altri Sistemi sono parzialmente coerenti e/o hanno manifestato interesse⁶⁸ a consolidare e razionalizzare i raggruppamenti comunali le politiche di sviluppo così come proposti dal presente documento.⁶⁹

Le Province campane hanno quasi completato la formazione dei Piani Territoriali di Coordinamento (PTC) e dei Piani di Sviluppo Socio Economico (PSSE) che risultano in linea di massima coerenti con il Presente Documento e che consentiranno, una volta completato l'iter procedurale, di accompagnare in un quadro complessivo di coerenze anche urbanistiche, la prossima Programmazione comunitaria.

Si rende quindi possibile una convergenza di varie tipologie di finanziamenti nella attuazione delle politiche tracciate nei 45 STS, assegnando ad ogni territorio un numero adeguato e proporzionato di risorse per il perseguimento degli obiettivi tracciati, a vario livello di approfondimento, dai vari strumenti di Pianificazione e Programmazione, evitando alcune sovrapposizioni o disomogeneità del POR 2000/2006.

Si rende possibile la convergenza, su un unico programma di sviluppo strategico condiviso dalle Istituzioni e dal Partenariato socio economico territoriale dei STS, di più tipologie di

⁶⁷ Da ora in poi per semplificare, identificheremo i Progetti Integrati di interesse di questo scritto come PIT ovvero Progetti integrati strettamente collegati ad un ambito territoriale, esulando i PI tematici dalle questioni trattate

⁶⁸ negli incontri condotti durante il lavoro del progetto Post-it ANCI/Regione.

⁶⁹ I circa venti Progetti Integrati "coerenti" costituiscono un importante Laboratorio territoriale che può essere già da oggi utilizzato per rafforzare e migliorare i processi avviati e sperimentare nuove forme di intervento e consolidamento dei processi, dotandoli di incentivi e di strumenti adatti a ciò; promovendo e finanziando, ad esempio, la nascita di Società o Agenzie per lo Sviluppo Territoriale. (o la trasformazione di Soggetti giuridici già esistenti e riconosciuti dagli attori locali come validi strumenti operativi).

risorse importanti come i fondi Europei 2007/2013, i fondi CIPE per lo sviluppo e una percentuale dei fondi di Bilancio regionale da vincolare all'attuazione di interventi coerenti con i Progetti Integrati proposti dai STS.

In tal caso andrebbero unificati i tempi di programmazione che dovrebbero coincidere con i sette anni di programmazione comunitaria 2007/13.

Anche se la programmazione in atto intorno all'attuazione del POR ha un carattere strategico rilevante, non va trascurata l'intera programmazione ordinaria, che continua ad avere un ruolo significativo per lo sviluppo, e su cui la programmazione europea andrà ad innestarsi o a sovrapporsi.

L'individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo, costituisce un contributo in questo senso. Partendo da ciò si è proceduto ad individuare, nelle attività dei vari settori regionali, tutti i provvedimenti o piani e/o programmi che sottintendono tali attività, e che si basano su individuazioni di ambiti territoriali utilizzati come unità territoriali della programmazione.

Gli ambiti sono identificabili in rapporto a tre livelli:

- Un primo livello che raccoglie tutti gli ambiti che nascono da esigenze amministrative / gestionali, là dove esiste comunque un ente o un organismo che amministra o gestisce territorialmente questi ambiti, per esempio le Comunità Montane.
- Un secondo livello che raccoglie tutti quegli ambiti che nascono da esigenze programmatiche, sotto il profilo delle politiche di sviluppo locale (dai distretti industriali ai patti territoriali) oltre che dalla programmazione Europea (dalle iniziative comunitarie alle azioni innovatrici pianificate attraverso i fondi strutturali), le unità territoriali offrono una valida base territoriale di riferimento.
- Un terzo livello che raccoglie tutti gli ambiti che nascono da attività settoriali, che non sottintendono dei veri e propri ambiti territoriali, ma che prendono come base il comune singolo, per esempio classificazioni come il rischio sismico, idrogeologico, vulcanico, ecc., oppure finanziamenti settoriali ai comuni, come per le aree PIP, piani urbani traffico, piani urbani parcheggio, ecc.

Queste delimitazioni, che partono dai comuni singoli, anche se non definiscono degli ambiti territoriali codificati, in alcuni casi, costituiscono vere e proprie aree omogenee di programmazione.

I Sistemi Territoriali di Sviluppo proposti nel presente Quadro Territoriale di Riferimento, in particolare, possono essere un'opportunità da cogliere per un coordinamento tra le varie strutture regionali (settori e/o assessorati) affinché si abbia una programmazione territoriale che assuma riferimenti territoriali omogenei, limitando l'eccessiva proliferazione d'ambiti.

Tale coordinamento potrà essere sviluppato anche nell'ambito delle necessarie verifiche di coerenza tra PTR e Piani settoriali regionali previste dall'Art.14 della Legge Regionale "Norme per il Governo del Territorio". In questo senso si prevede di attivare dei tavoli tecnici con gli Assessorati, e con i Settori regionali, a partire dall'Assessorato agli Enti Locali.

I STS non necessariamente coincidono con le varie suddivisioni territoriali della Regione, ma rappresentano unità di base, da aggregare o suddividere.

Risulta evidente nelle analisi condotte dal Presente documento, quanto sia ostacolato lo sviluppo di alcuni territori da confini amministrativi che non coincidono con la naturale e storicamente confermata, vocazione all'aggregazione dei STS. In alcuni casi, la modifica di alcune perimetrazioni consente una forte semplificazione e razionalizzazione delle prassi operative adattando le divisioni amministrative alle naturali propensioni alla aggregazione dei

territori.

Una volta accettato il principio e le procedure per la formazione degli STS tutte le Amministrazioni devono tenerne conto nel corso di atti di programmazione e regolamentazione proponendo, se necessario, perimetrazioni di sovrasisistema o di sottosistema, senza sovrapposizioni che risulterebbero ingestibili soprattutto in virtù della attuale forte articolazione delle competenze e della diffusa pratica delle concertazione indispensabile per portare a termine azioni e programmazioni sempre più complesse.

Percorso di approvazione e validazione

- 1) Raccordo del PTR con i processi di formazione dei PTC e dei PSSE provinciali:
 - 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 gli STS e i Documenti strategici.

Andamenti demografici e produttivi:

Considerazioni complessive sulla Campania

Si è ritenuto utile approfondire nella costruzione del terzo Quadro Territoriale di Riferimento, alcuni essenziali elementi di conoscenza statistica. Si sono presi in esame i dati statistici relativi a:

- **Andamenti demografici** 81-91 e 91-01
- **Patrimonio edilizio** (abitazioni) 81-91 e 91-01, tale dinamica è stata confrontata con l'andamento delle famiglie nello stesso periodo.
- **Unità locali ed addetti** nell'industria, commercio e servizi nel periodo 81-91 e 91-01
- **Superficie agricola e aziende** del periodo 90-00.

Andamenti demografici

Nella Campania, nel decennio '81-'91, si registra un incremento della popolazione pari a +3,06%. Nel decennio successivo, tale incremento si riduce notevolmente registrando un

+0,29%. Ci troviamo, quindi di fronte ad un tendenziale fenomeno di stabilizzazione, che, come vedremo è caratterizzato dalla riduzione della popolazione nell'ultimo decennio nelle aree metropolitane costiere, da un incremento significativo delle stesse nella fascia intermedia sia nel primo che nel secondo decennio, da un'inversione di tendenza nelle aree interne che passano da un modesto incremento positivo ad un modesto decremento medio.

Lo studio dell'andamento delle abitazioni si è rivelato particolarmente interessante e significativo, soprattutto se correlato a quello analogo della popolazione e delle famiglie nello stesso periodo intercensuario.

Si sono considerati due tipi di raggruppamento delle abitazioni:

1. Le abitazioni occupate da residenti;
2. Il totale delle abitazioni, sia occupate sia non occupate.

Nella Regione Campania, nel decennio 1981-1991, si registra un incremento pari a +18,6% per le abitazioni occupate da residenti ed un analogo incremento del totale delle stesse, pari a +19,3%.

Nel decennio '91 - '01 si registra un'inversione di tendenza con un incremento del +10,0% delle abitazioni occupate da residenti, a fronte di un incremento della popolazione pari a solo +0,29%; il totale delle abitazioni è ugualmente in crescita per un valore di +8,0%

Lo studio sulla composizione delle famiglie completa la riflessione sui fenomeni di sviluppo della popolazione nella regione Campania, rivelandosi particolarmente interessante e complementare, in relazione a quello analogo sulla crescita della popolazione e delle abitazioni nello stesso periodo intercensuario. Nella Regione Campania, nel decennio '81-'91 si registra un incremento pari a +6,5%, notevolmente superiore alla crescita della popolazione residente dello stesso periodo intercensuario. Nel decennio successivo si conferma la tendenza con un incremento del +10,2% delle famiglie a fronte di un incremento della popolazione pari a solo +0,29% ed in linea con l'incremento delle abitazioni occupate da residenti pari a 10,0%.

Andamenti produttivi (industria, commercio e servizi)

Lo studio sulla dinamica delle attività economiche nella regione Campania nel periodo 91-01, registra un incremento delle U.L. pari a 9,22% ed un incremento molto più contenuto degli addetti pari a 1,63%.

Analizzando nello specifico i dati relativi alla dinamica dal 1991 al 2001 nel settore industriale, rileviamo un incremento, relativo all'intera regione, delle U.L. pari a 10,58% mentre i dati relativi agli addetti evidenziano un andamento negativo pari a - 14,66; nel settore del commercio il trend complessivo delle U.L. e degli addetti risulta negativa; nel settore servizi e istituzioni si rileva una percentuale di crescita per le unità locali pari a 24,12% mentre la percentuale relativa agli addetti è pari a 12,8%.

Andamenti produttivi nel settore agricolo (90-00)

L'agricoltura campana si pone tra i settori più importanti dell'economia regionale, partecipando al valore aggiunto complessivo della regione con il 3,6% circa e rappresentando, nel 2000, circa il 3,3% del PIL regionale. Anche nel panorama agricolo nazionale essa si presenta in una posizione di rilievo, difatti si valuta che la produzione vendibile a prezzi costanti nel 2001 rappresenti il 6,7% della produzione agricola nazionale e si collochi ai primi posti tra le regioni agricole italiane. In termini assoluti la produzione a prezzi costanti ammonta, per il 2001 a 2.807 milioni di euro circa registrando un aumento inferiore all'1% rispetto all'anno precedente.

Dall'analisi del 5° Censimento generale dell'agricoltura (2000) è possibile riscontrare, in sintesi, la presenza complessiva di circa 250.000 aziende agricole, zootecniche e forestali, con una superficie agricola utilizzata (SAU) di circa 599.900 ettari. Rispetto al Censimento del 1990, il numero delle aziende risulta diminuito di 25.908 unità (-9,44%), a fronte di una riduzione della superficie totale di 97.916 ettari (-9,89%), di cui 63.301 ettari di SAU (-9,42%). La riduzione del numero di aziende e la contrazione delle superfici aziendali sono state tra loro proporzionali, cosicché le superfici medie delle aziende localizzate in Campania sono rimaste praticamente invariate rispetto ai valori osservati dal precedente Censimento. Il valore medio della SAU resta di 2,4 ettari. Anche l'incidenza della SAU sulla superficie totale delle aziende è variata di poco, aumentando dal 66,7 al 67,1%.

Considerazioni per STS aggregati secondo le “dominanti”

A - Sistemi a dominante naturalistica

Andamenti demografici

Nel loro complesso i sistemi a dominante naturalistica registrano un'incremento della popolazione pari a +1,78% nel primo ed un decremento pari a -1,07% nel secondo periodo intercensuario.

In generale, tutti i sistemi a dominante naturalistica registrano una diminuzione della percentuale di crescita della popolazione.

In particolare, il sistema A1 – Alburni, presenta una costante e cospicua diminuzione della popolazione che dal -4,39% del periodo '81-'91, registra un'ulteriore diminuzione, pari a -12,81% nel secondo decennio di riferimento. Viceversa è il sistema A7 – Monti Picentini Terminio a registrare la più alta, costante e consistente crescita della popolazione nei due periodi di riferimento, ovvero: +13,00% tra '81-'91 e +12,99% tra '91-'01.

Andamenti del patrimonio edilizio

La diminuzione della popolazione residente nell'ultimo periodo intercensuario, seppure contenuta, corrisponde ad un'incremento sia delle abitazioni occupate da residenti (+6,09%) sia del totale delle stesse (+8,23%).

Questo fenomeno si registra per tutti i sistemi con un picco di crescita per il sistema A7 – Monti Picentini Terminio che, ad un +12,99% di popolazione in più, fa corrispondere un incremento del +20,4% di abitazioni occupate da residenti ed un analogo +20,7% del totale delle abitazioni.

Si segnalano come andamenti peculiari quelli dei sistemi:

- A1 – Alburni, dove ad un consistente decremento delle abitazioni occupate da residenti (-5,3%), corrisponde un'incremento del +1,3% del totale delle stesse;
- A3 – Alento Monte Stella, dove ad un notevole incremento delle abitazioni occupate da residenti (+14,8%), corrisponde un più contenuto, seppure considerevole, incremento del +7,9% del totale delle stesse;
- A6 – Bussento, dove ad un notevole incremento delle abitazioni occupate da residenti (+8,0%), corrisponde un considerevole incremento del +19,0% del totale delle stesse;

L'andamento descritto è relativo al decennio 1991-2001, costituisce un'inversione di tendenza notevole, se viene paragonata a quella del decennio precedente.

Infatti, tutti i sistemi a dominante naturalistica, registrano consistenti decrementi del loro trend di crescita:

	abit.occupate	Totale abit.
1981-1991	+24,1%	+25,01%
1991-2001	+6,09%	+8,23%

Questa tendenza riguarda tutti i sistemi; si sottolineano le variazioni più consistenti, registrate nei sistemi: A12-Terminio Cervialto, A5-Lambro e Mingendo, A1-Alburni.

L'andamento delle famiglie, nell'ultimo periodo intercensuario, rende comprensibile l'analogo trend di crescita delle abitazioni occupate da residenti.

Infatti, ad una crescita pari a +6,09% delle abitazioni occupate corrisponde una crescita del +6,93% dei nuclei familiari. Questo fenomeno, di un analogo trend di crescita tra le abitazioni occupate e le famiglie, si registra per quasi tutti i sistemi a dominante naturalistica. È ancora il sistema A1 – Alburni a presentare la singolarità di un decremento delle famiglie (-8,7%) superiore a quello delle abitazioni occupate (-5,3%).

L'andamento del numero delle famiglie, nell'ultimo decennio, e l' analogia di questo con le abitazioni occupate è una condizione nuova rispetto al periodo precedente. Infatti tra il 1981 e 1991, nelle stesse aree, si registrava un incremento delle famiglie pari a +7,8% a fronte di un incremento delle abitazioni occupate pari a +24,1%.

Andamenti produttivi (industria, commercio e servizi)

Nella loro totalità, i sistemi a dominante naturalistica registrano un incremento delle U.L., pari a +5,4%, inferiore della tendenza regionale (+9,22%); l'andamento del numero degli addetti presenta un notevole incremento, pari a +24,16%, soprattutto in rapporto con il dato regionale (+1,63%).

Contribuiscono significativamente a questa tendenza i sistemi:

- A7 – Monti Picentini Terminio (+20,41% U.L. e +37,99% add.);
- A4 – Gelbison Cerviati (+15,4% U.L. e +63,03% add.);
- A5 – Lambro e Mingardo (+9,89% U.L. e +37,37% add.).

L'analisi settoriale rivela:

- **Settore Industriale:** Decremento sia delle U.L. (-8,82%) sia degli addetti (-0,49%). È significativo l'andamento del settore nei sistemi: A7 – Monti Picentini Terminio (+19,56% U.L. e +15,38% add.), A9 - Taburno (+21,26% U.L. e +18,71% add.). In generale tutti i sistemi confermano la tendenza al decremento delle U.L. nel settore con un decremento sostanziale del numero degli addetti. I sistemi che registrano le più alte diminuzioni percentuali di U.L. sono: A8 – Partenio, A11 – Monte Santa Croce, A6 – Bussento, A1 – Alburni ed A2 – Alto Calore Salernitano.
- **Settore Commerciale:** Decremento delle U.L. (-1,29%) mentre si osserva un incremento degli addetti (+6,17%). Il fenomeno riguarda la maggior parte dei sistemi ad eccezione dei sistemi A7 – Monti Picentini Terminio ed A6 – Bussento che registrano indici positivi sia per le U.L. sia per gli addetti nel settore.
- **Settore Servizi – Istituzioni:** Notevole incremento sia delle U.L. (+22,46%) sia degli addetti (+50,77%). Tutti i sistemi appartenenti ai sistemi suddetti registrano un notevole incremento sia delle U.L. sia degli addetti nel settore, ad eccezione del sistema A1 – Alburni che ad una crescita del +10,93% delle U.L. corrisponde un decremento pari a -9,71% degli addetti. È rilevante la crescita degli addetti nel settore dei sistemi A7 – Monti Picentini Terminio (+84,88%) e A4 – Gelbison Cerviati (+113,75% add.).

Andamenti produttivi nel settore agricolo (90-00)

Il sistema a dominante naturalistica, seppur in presenza di andamenti decrescenti, ha registrato livelli di riduzione sia del numero di aziende (-3,29%) sia della SAU (-6,40%) a fronte di una superficie agricola territoriale che si è ridotta di 28.619 ettari (-7,82%). Tali dati sono inferiori a quelli registrati a livello medio regionale. I valori medi sono stati caratterizzati dall'andamento di alcuni ambiti territoriali nei quali, al contrario, si è registrata un certo aumento della SAU; in particolare il Bussento (+18,56%), l'Alto Calore salernitano (+32,26%) e il Taburno (+4,11%). Nelle stesse aree, essendo diminuito il numero di aziende, si è registrata anche una crescita della SAU media. Complessivamente, quindi, il sistema ha mostrato nel periodo intercensuario segnali incoraggianti in termini di stabilità del settore agricolo.

B - Sistemi a dominante rurale-culturale

Andamenti demografici

I sistemi a dominante rurale-culturale registrano un'incremento della popolazione pari a +1,61% nel primo decennio ed un decremento pari a -3,14% nel secondo periodo intercensuario.

In generale, tutti i sistemi a dominante rurale-culturale registrano una diminuzione della percentuale di crescita della popolazione nell'ultimo decennio, ad eccezione del sistema B8 – Alto Clanio che registra un incremento pari a +3,92% nel primo e pari a +4,4 nel secondo decennio.

La più consistente riduzione della popolazione residente avviene nel sistema B5 – Alto Tammaro con un decremento pari a -14,54% nell'ultimo periodo di riferimento.

Andamenti del patrimonio edilizio

La diminuzione della popolazione residente, relativa all'ultimo decennio, seppure contenuta, corrisponde ad un incremento sia delle abitazioni occupate da residenti (+3,29%) sia del totale delle stesse (+6,41%).

Questo fenomeno si registra in quasi tutti i sistemi, con un picco di crescita per il sistema B2 – Antica Volcei che, ad un decremento di popolazione pari a -0,17%, fa corrispondere un incremento del +11,65% di abitazioni occupate da residenti ed un più contenuto +11,65% del totale delle abitazioni.

Si segnalano gli indici di crescita delle abitazioni nei sistemi: B3 – Pietrelcina dove, ad una diminuzione della popolazione pari a -3,63% corrisponde una diminuzione di -0,7% delle abit. occupate ed un incremento del totale delle stesse, pari a +2,09%; B5 – Alto Tammaro che presenta un trend negativo di tutti e due i parametri di riferimento (-6,6% di abit. occupate e -4,9% nel totale delle stesse); B1 – Vallo di Diano e B4 – Valle dell'Ufita che ad una crescita molto contenuta delle abitazioni occupate corrispondono una crescita significativa del totale delle stesse.

Tuttavia, questi andamenti sottolineano un'inversione di tendenza rispetto al decennio precedente.

Infatti, nel periodo 1981-1991, a fronte di un contenuto incremento della popolazione residente (+1,61%), si registravano notevoli incrementi sia delle abitazioni occupate (+25,91%) sia del totale delle stesse (+6,85%). Questo trend di crescita è ascrivibile, con lievi differenziazioni, a tutti i sistemi.

Anche l'andamento delle famiglie, nei due periodi intercensuari, presenta notevoli differenze. Nell'ultimo periodo intercensuario, diventa comprensibile l'analogo trend di crescita delle abitazioni occupate da residenti. Infatti, ad una crescita pari a +3,29% delle abitazioni occupate corrisponde una crescita del + 4,1% dei nuclei familiari. Questo fenomeno di un analogo trend di crescita tra le abitazioni occupate e le famiglie si registra per tutti i sistemi a dominante rurale-culturale.

Viceversa, nel periodo precedente, il notevole incremento delle abitazioni (+25,9% abit. occupate e +6,85% totale abit.) non si riscontrava in un analogo trend di crescita né delle famiglie (+7,0%) né della popolazione residente (+1,61%).

Andamenti produttivi (industria, commercio e servizi)

Nella loro totalità, i sistemi a dominante rurale-culturale registrano un incremento delle U.L., pari a +5,31%, inferiore della tendenza regionale (+9,22%); l'andamento del numero degli addetti presenta un notevole incremento, pari a +19,59%, soprattutto in rapporto con il dato regionale (+1,63%).

Contribuiscono significativamente a questa tendenza i sistemi:

- B5 – Alto Tammaro (+11,25% U.L. e +56,87% add.);
- B1 – Vallo di Diano (+11,01% U.L. e +35,66% add.);
- B3 – Pietrelcina (+21,6% U.L. e +38,6% add.);
- B6 – Tiverno (+5,68% U.L. e +24,19% add.);
- B7 – Monte Maggiore (+4,20% U.L. e +17,98% add.).

L'analisi settoriale rivela:

- **Settore Industriale:** Consistente decremento delle U.L. (-2,15%) e lieve decremento degli addetti (-0,29%). È significativo l'andamento del settore nei sistemi: B2 – Antica Volcei (-35,37% U.L. e -43,42% add.), B7 – Monte Maggiore (-25,18% U.L. e +2,57% add.); B4 – Valle dell'Ufita (-6,29% U.L. e -15,58% add.). I sistemi che registrano i più alti incrementi percentuali di U.L. sono: B1 – Vallo di Diano (+17,46% U.L. e +17,88% add.) e B5 – Alto Tammaro (+16,03% U.L. e +34,26% add.).
- **Settore Commerciale:** Decremento delle U.L. (-1,51%) mentre si osserva un notevole incremento degli addetti (+10,53%). Il fenomeno riguarda la maggior parte dei sistemi ad eccezione dei sistemi: B8 – Alto Clanio (-13,91% U.L. e -0,49% add.); B2 – Antica Volcei (-6,24% U.L. e -1,12% add.) e B6 – Tiverno (-9,15% U.L. e -3,6% add.), che registrano indici negativi sia per le U.L. sia per gli addetti nel settore.
- **Settore Servizi – Istituzioni:** Notevole incremento sia delle U.L. (+19,27%) sia degli addetti (+39,51%). Tutti i sistemi appartenenti ai sistemi suddetti registrano un notevole incremento sia delle U.L. sia degli addetti nel settore. È rilevante la crescita degli addetti nel settore dei sistemi.
B1 – Vallo di Diano (+54,77% add.), B2 – Antica Volcei (+42,21% add.), B3 – Pietrelcina (+78,10% add.) e B5 – Alto Tammaro (+93,73%).

Andamenti produttivi nel settore agricolo (90-00)

Il settore agricolo dei sistemi che definiscono l'ambito a dominante rurale-culturale è caratterizzato da andamenti decrescenti che si sono manifestati sia nella riduzione del numero di aziende (-3,98%) sia in quella della SAU (-6,19%). Anche per questo ambito, tuttavia, i valori, seppur negativi, risultano certamente inferiori a quelli medi del sistema regionale, prospettando, pertanto, una situazione di lieve debolezza. Tale circostanza è stata influenzata

dal rafforzamento strutturale di alcune aree che hanno registrato un aumento della SAU: in particolare, l'Alto Tammaro (+2,39%) e il Vallo di Diano (+0,69%).

C - Sistemi a dominante rurale manifatturiera

Andamenti demografici

I sistemi a dominante rurale manifatturiera, nel loro complesso, presentano una notevole crescita della popolazione residente tra il 1981 ed il 1991 (+15,53%). Questa crescita continua nel decennio successivo, anche se, con una flessione sostanziale e pari a +6,22%.

Il fenomeno della diminuzione della percentuale di crescita riguarda tutti i sistemi a dominante rurale – industriale con le seguenti diversificazioni:

- Aumento della popolazione in entrambi i decenni di riferimento nei sistemi: C8 – area Giuglianese (+25,66% e + 24,27%); C4 – Valle dell'Irno (+14,00% e +9,02%); C3 – Solofrana (+8,72% e +7,26%); C7 – Comuni Vesuviani (+18,07% e +2,93%); C5 – Agro Noverino Sarnese (+8,29% e +2,04%).
- Diminuzione della popolazione nei sistemi: C6 – Pianura interna Casertana (+5,57% e – 0,34%); C2 – Fortore (-2,11% e –9,33%); C1 – Alta Irpinia (-5,75% e –13,19%).

Andamenti del patrimonio edilizio

Nell'ultimo periodo intercensuario, la crescita della popolazione residente (+6,22%), corrisponde ad un'incremento notevole sia delle abitazioni occupate da residenti (+13,44%) sia del totale delle stesse (+11,74%).

Questo fenomeno si registra in quasi tutti i sistemi, con un picco di crescita per il sistema C8 – Area Giuglianese che, ad un +24,27% di popolazione in più, fa corrispondere un incremento del +36,5% di abitazioni occupate da residenti ed un più contenuto +30,0% del totale delle abitazioni.

Si segnalano gli indici di crescita delle abitazioni nei sistemi: C2 – Fortore, dove ad una diminuzione della popolazione pari a –9,33%, corrisponde una diminuzione di –1,6% delle abitazioni occupate mentre crescono le abit. in totale di + 1,91%; C1 – Alta Irpinia dove ad una diminuzione della popolazione pari a –13,19%, corrisponde una diminuzione di –0,8% delle abitazioni occupate mentre crescono notevolmente le abit. in totale di + 16,8%.

Questo tipo di trend di crescita rappresenta una sostanziale conferma rispetto a quello del periodo precedente ('81-'91), ovvero ad una sostanziale crescita della popolazione residente corrispondono notevoli aumenti sia delle abitazioni occupate sia del totale delle stesse. Tuttavia, dal confronto analitico dei dati relativi ai due periodi intercensuari, risulta che, nell'ultimo decennio, il trend di crescita appare notevolmente inferiore in tutti i sistemi a dominante rurale-manifatturiera. Infatti, nel loro insieme, questa tipologia di sistemi registrava una crescita della popolazione residente pari a +15,53% alla quale corrispondeva ancora un'incremento notevole sia delle abitazioni occupate da residenti (+33,4%) sia del totale delle stesse (+31,86%).

L'andamento delle famiglie, nell'ultimo periodo intercensuario, rende comprensibile l'analogo trend di crescita delle abitazioni occupate da residenti.

Infatti, ad una crescita pari a +13,44% delle abitazioni occupate corrisponde una crescita del + 16,4% dei nuclei familiari. Questo fenomeno di un analogo trend di crescita tra le abitazioni occupate e le famiglie si registra per tutti i sistemi a dominante rurale-manifatturiera.

Viceversa, nel periodo precedente, il notevole incremento delle abitazioni (+33,4% abit. occupate e +31,8% totale abit.) non si riscontrava in un analogo trend di crescita né delle

famiglie (+17,7%) né della popolazione residente (+15,53%).

Andamenti produttivi (industria, commercio e servizi)

Nella loro totalità, i sistemi a dominante rurale-manifatturiera registrano un incremento delle U.L., pari a +5,86%, inferiore della tendenza regionale (+9,22%); l'andamento del numero degli addetti presenta un notevole incremento, pari a +14,77%, soprattutto in rapporto con il dato regionale (+1,63%).

Contribuiscono significativamente a questa tendenza i sistemi:

- C8 – area Giuglianese (+19,44% U.L. e +16,78% add.);
- C4 – Valle dell'Irno (+9,87% U.L. e +9,8% add.);
- C7 – Comuni Vesuviani (+28,71% U.L. e +27,4% add.);
- C6 – Pianura interna Casertana (+2,24% U.L. e +19,0% add.);
- C3 – Solofrana (+1,26% U.L. e +6,51% add.).

L'analisi settoriale rivela:

- **Settore Industriale:** Ad un lieve incremento delle U.L. (+1,72%) corrisponde un notevole decremento degli addetti (-7,58%). Tuttavia, il risultato del totale dei sistemi non descrive adeguatamente il fenomeno. Infatti, la quasi totalità dei sistemi registra una flessione considerevole sia delle U.L. sia degli addetti del settore industriale, ad eccezione del sistema C7 – Comuni Vesuviani (+61,82% U.L. e +23,87% add.) e del sistema C8 – area Giuglianese (+16,78% U.L. e -11,03% add.). I sistemi C2 – Fortore e C1 – Alta Irpinia registrano le più consistenti perdite di U.L. nel settore industriale.
- **Settore Commerciale:** Decremento sia delle U.L. (-0,89%) sia del numero degli addetti (-0,54%). Il fenomeno riguarda la maggior parte dei sistemi ad eccezione dei sistemi: C8 – area Giuglianese (+12,75% U.L. e +15,21% add.); C7 – Comuni Vesuviani (+16,6% U.L. e +6,43% add.) e C4 – Valle dell'Irno (+1,9% U.L. e +6,00% add.) che registrano indici positivi sia per le U.L. sia per gli addetti nel settore.
- **Settore Servizi – Istituzioni:** Notevole incremento sia delle U.L. (+18,74%) sia degli addetti (+42,62%). Tutti i sistemi appartenenti ai sistemi suddetti registrano un notevole ed analogo incremento sia delle U.L. sia degli addetti nel settore. È rilevante la crescita degli addetti nel settore del sistema C2 – Fortore (+81,43%).

Andamenti produttivi nel settore agricolo (90-00)

L'ambito territoriale ha risentito, a livello regionale, della maggiore contrazione di superficie agricola che dal 1990 al 2000 si è ridotta di 31.329 ettari (-17,00%) e che si è tradotta in una riduzione della SAU di 19.831 ettari (-13,86%); inoltre, essendo il sistema caratterizzato, al contempo, da un elevato numero di aziende, sebbene questo si sia ridotto (-13,68%), la SAU media rimane a livelli estremamente bassi a testimonianza di una debolezza strutturale del comparto agricolo caratterizzato da una marcata polverizzazione aziendale.

D - Sistemi urbani

Andamenti demografici

Particolarmente interessante si rivela l'andamento della popolazione nei sistemi urbani della regione. Infatti, anche se il dato complessivo indica una flessione della popolazione pari a -6,0% tra il 1981 e 1991 e pari a -3,29% nel decennio successivo, sono notevoli le diversità di crescita o diminuzione della popolazione nei vari sistemi:

- I due sistemi con costante, anche se più contenuta, diminuzione della popolazione nei due periodi di riferimento sono: il sistema D3 – Sistema urbano di Napoli, che riduce l'indice negativo di $-13,59\%$ per il periodo '81-'91, ad un più contenuto, ma ancora significativo $-6,93\%$ nell'ultimo periodo intercensuario; il Sistema D5 – Area urbana di Salerno, che conferma una stabile perdita di popolazione che varia da un $-1,93\%$ per il primo ed un $-1,88\%$ per il secondo periodo di riferimento;
- Il sistema D1 – sistema urbano di Benevento, che registra una notevole perdita di popolazione passando da un indice positivo e pari a $+3,96\%$ per il periodo '81-'91 ad un indice negativo dello $-0,33\%$ nel periodo '91-'01; il sistema D2 – Sistema urbano di Avellino che registra lo stesso tipo di andamento con una ancora più consistente perdita di popolazione ($+6,95\%$ nel primo e $-0,04\%$ nel secondo periodo intercensuario);
- Il sistema D4 – Sistema urbano Caserta e Antica Capua è l'unico sistema urbano a conservare l'andamento di crescita della popolazione, registrando un indice positivo e pari a $+7,73\%$ nel primo ed ugualmente positivo ($+6,47\%$) nel secondo periodo di riferimento.

Andamenti del patrimonio edilizio

Nell'ultimo periodo intercensuario, nei sistemi urbani, al decremento della popolazione residente ($-3,29\%$), corrisponde un incremento significativo sia delle abitazioni occupate da residenti ($+7,07\%$) sia del totale delle stesse ($+4,10\%$).

Questo fenomeno si registra per tutti i sistemi con un picco di crescita per il sistema D4 – Sistema urbano di Caserta che, ad un $+6,47\%$ di popolazione in più, fa corrispondere un incremento del $+14,5\%$ di abitazioni occupate da residenti ed un più contenuto $+11,2\%$ del totale delle abitazioni.

Tutti gli altri sistemi, pur registrando diminuzioni significative della popolazione, presentano un incremento, proporzionalmente, consistente sia delle abitazioni occupate sia del loro totale. Il confronto con i dati analoghi, registrati nel precedente periodo intercensuario, si rivela particolarmente interessante nell'insieme dei sistemi urbani riguardo a:

- Il trend di crescita del totale delle abitazioni si dimezza nell'ultimo decennio ($+8,8\%$ al '81-'91, $+4,10\%$ al '91-'01)
- Il trend di crescita delle abitazioni occupate, sostanzialmente uguale, non esplicita il vero fenomeno rilevato, ovvero la notevole diminuzione della percentuale di abitazioni occupate nell'ultimo decennio per tutti i sistemi, ad eccezione del sistema D3 di Napoli, che passa da un $+0,2\%$ del primo ad un $+4,7\%$ nell'ultimo periodo intercensuario. Quest'ultimo dato confrontato con la diminuzione del totale delle abitazioni nello stesso sistema ($+2,0\%$ nel primo e $+0,6\%$ nell'ultimo periodo intercensuario), rivela la tendenza a costruire meno occupando le abitazioni già esistenti.

L'andamento delle famiglie, nello stesso periodo intercensuario, rende comprensibile l'analogo trend di crescita delle abitazioni occupate da residenti.

Infatti, ad una crescita pari a $+7,07\%$ delle abitazioni occupate corrisponde una crescita del $+7,7\%$ dei nuclei familiari. Questo fenomeno di un analogo trend di crescita tra le abitazioni occupate e le famiglie si registra per tutti i sistemi urbani.

Viceversa, nel periodo precedente, l'incremento delle abitazioni ($+7,0\%$ abit. occupate e $+8,8\%$ totale abit.) non si riscontrava in un analogo trend di crescita né delle famiglie ($-3,9\%$) né della popolazione residente ($-6,0\%$).

Andamenti produttivi (industria, commercio e servizi)

Nella loro totalità, i sistemi urbani registrano un incremento delle U.L. pari a +9,55%, paragonabile alla tendenza regionale (+9,22%); l'andamento del numero degli addetti presenta invece una notevole diminuzione, pari a -13,34%, soprattutto in rapporto al dato regionale (+1,63%).

Contribuiscono significativamente a questa tendenza i sistemi:

- D3 – Sistema urbano di Napoli (-1,19% U.L. e -24,11% add.);
- D2 – Sistema urbano di Avellino (+12,0% U.L. e -2,23% add.);
- D5 – Area urbana di Salerno (+26,13% U.L. e -9,21% add.).

Sono i sistemi urbani di Caserta e Benevento a registrare alti valori in positivo sia delle U.L. sia degli addetti: D1 – sistema urbano di Benevento (+32,2% U.L. e +14,04% add.); D4 – Sistema urbano Caserta e Antica Capua (+22,4% U.L. e +15,86% add.).

L'analisi settoriale rivela:

- **Settore Industriale:** Ad un consistente incremento delle U.L. (+14,20%) corrisponde un notevole decremento degli addetti (-29,12%). La quasi totalità dei sistemi rispecchia questo andamento, registrando un incremento considerevole delle U.L. ed una consistente perdita di addetti del settore industriale. Il sistema D3 – Sistema urbano di Napoli è l'unico sistema urbano con indici negativi sia delle U.L.(-3,46%) sia degli addetti (-36,02%). Anche nel settore industriale il sistema D1 – sistema urbano di Benevento è l'unico a registrare alti valori in positivo delle U.L. ed una minore crescita degli addetti (+81,99% U.L. e +6,08% add.);
- **Settore Commerciale:** Decremento sia delle U.L. (-7,89%) sia del numero degli addetti (-14,36%). Il fenomeno si presenta diversificato tra i vari sistemi urbani, ovvero: D4 - Caserta e Antica Capua registra un incremento (+7,36% U.L. e +9,55% add.); è ancora il sistema D3 – Sistema urbano di Napoli l'unico sistema urbano con alti indici negativi sia delle U.L.(-19,53%) sia degli addetti (-25,2%); anche il sistema D2 – Sistema urbano di Avellino registra una flessione (-4,74% U.L. e -6,00% add.). Infine i due sistemi che presentano un consistente incremento delle U.L. ed un decremento degli addetti sono: D1 – sistema urbano di Benevento (+9,76% U.L. e -2,10% add.); D5 – Area urbana di Salerno (+15,54% U.L. e -1,58% add.).
- **Settore Servizi – Istituzioni:** Notevole incremento delle U.L. (+28,42%) e decremento degli addetti (-7,36%). Il dato complessivo si riscontra in tutti i sistemi urbani, per quanto riguarda l'andamento delle U.L., con il picco del sistema D5 – Area urbana di Salerno che registra un incremento pari a +39,93%. Viceversa l'andamento degli addetti deve il suo valore negativo solo al sistema D3 – Sistema urbano di Napoli (-20,43%), mentre tutti gli altri sistemi urbani registrano valori positivi anche per quanto riguarda gli addetti.

Andamenti produttivi nel settore agricolo (90-00)

I sistemi urbani, insieme a i sistemi a dominante urbano-industriale, sono quelli in cui, ovviamente, il settore agricolo mostra la maggiore debolezza. Le cause sono riconducibili al carico demografico che grava sulle zone più fertili e alle componenti che incidono sui valori della rendita dei suoli. In particolare, è stata consistente sia la riduzione della SAT (-19,72) e della SAU (-24,81), sia del numero di aziende agricole (-21,38). I dati, che si attestano su valori doppi rispetto alla media regionale, mostrano ampiamente la debolezza del settore agricolo nei sistemi di questo ambito territoriale.

E - Sistemi a dominante urbano-industriale

Andamenti demografici

Interessante si rivela l'andamento della popolazione anche nei sistemi a dominante urbano - industriale della regione. Infatti, sono gli unici tipi di sistema ad avere, nella loro totalità, lo stesso tipo di andamento della popolazione, sempre positivo in entrambi i periodi intercensuari (+ 11,47% nel primo e +4,86% nel secondo periodo). La tendenza alla diminuzione del trend positivo nell'ultimo decennio, presente in tutti i sistemi, è particolarmente rilevante nei sistemi: E1 – Napoli nord-est (+15,99% per il periodo '81-'91 e +5,46% per l'ultimo decennio) ed il sistema E2 – Napoli nord (+11,00% per il periodo '81-'91 e +2,87% per l'ultimo decennio).

Andamenti del patrimonio edilizio

Nell'ultimo periodo intercensuario, la contenuta crescita della popolazione residente (+4,86%), corrisponde ad un' incremento notevole sia delle abitazioni occupate da residenti (+14,70%) sia del totale delle stesse (+11,87%). Questo fenomeno si registra per tutti i sistemi a dominante urbano - industriale.

Tuttavia, questo fenomeno, risulta ridimensionato se paragonato a quello, analogo, del decennio precedente. Infatti, nel periodo '81-'91, il trend di crescita era di +25,4% per le abitazioni occupate e +27,0% per il totale delle stesse.

L'andamento delle famiglie, negli stessi periodi intercensuari, rende comprensibile il trend di crescita delle abitazioni occupate da residenti.

Infatti, nel primo decennio, la consistente crescita della popolazione residente (+11,47%) corrisponde ad una cospicua crescita sia delle famiglie (+18,7%) sia delle abitazioni occupate (+25,4%).

Nell'ultimo decennio, ad una crescita pari a +14,0% delle abitazioni occupate corrisponde una crescita del + 14,8% dei nuclei familiari. Questo fenomeno di un analogo trend di crescita tra le abitazioni occupate e le famiglie si registra per tutti i sistemi a dominante urbano-industriale.

Tuttavia, la lettura dell'andamento delle famiglie per ogni sistema, rivela:

- i sistemi E4 – Aversano e E3 – Nolano registrano andamenti sostanzialmente costanti
- i sistemi E1 – Napoli nord-est e E2 – Napoli nord, registrano un significativo decremento del numero delle famiglie, ascrivibile al notevole decremento della popolazione residente nello stesso periodo di riferimento.

Andamenti produttivi (industria, commercio e servizi)

Nella loro totalità, i sistemi a dominante urbano-industriale registrano un incremento delle U.L. pari a +12,93%, superiore alla tendenza regionale (+9,22%); anche l'andamento del numero degli addetti presenta un consistente incremento, pari a +7,08%, soprattutto in rapporto al dato regionale (+1,63%).

Contribuiscono significativamente a questa tendenza tutti i sistemi ed in particolare:

- E4 – Sistema Aversano (+17,93% U.L. e +27,09% add.);
- E1 – Napoli nord est (+15,36% U.L. e +1,02% add.);
- E3 - Nolano (+13,56% U.L. e +10,97% add.);
- E2 – Napoli nord (+7,2% U.L. e +0,7% add.).

L'analisi settoriale rivela:

- **Settore Industriale:** Ad un notevole incremento delle U.L. (+34,26%) corrisponde un consistente decremento degli addetti (-8,90%). La quasi totalità dei sistemi rispecchia questo andamento, registrando un incremento considerevole delle U.L. ed una consistente perdita di addetti del settore industriale. Il sistema E4 – Sistema Aversano, è l'unico sistema urbano con indici positivi sia delle U.L.(+39,96%) sia degli addetti (+9,7%). Significativo appare l'andamento del settore industriale del sistema E1 – Napoli nord est, dove ad un considerevole incremento delle U.L., pari a +58,55%, segue un altrettanto considerevole decremento degli addetti, pari a -21,43%;
- **Settore Commerciale:** Decremento sia delle U.L. (-0,63%) sia del numero degli addetti (-1,03%). Il fenomeno si presenta diversificato tra i vari sistemi, ovvero: E4 – Sistema Aversano (-4,85% U.L. e +0,54% add.); E1 – Napoli nord est (+7,94% U.L. e +7,77% add.); E3 - Nolano (-3,35% U.L. e +9,85% add.); E2 – Napoli nord (-1,87% U.L. e -14,27% add.).
- **Settore Servizi – Istituzioni:** Notevole incremento delle U.L. (+20,22%) e degli addetti (+32,47%). Il dato complessivo si riscontra in tutti i sistemi, con il picco del sistema E4 – Sistema Aversano, che registra un incremento pari a +42,52% delle U.L. ed anche degli addetti(+53,65%).

Andamenti produttivi nel settore agricolo (90-00)

Il sistema si attesta su valori dai quali emerge il basso livello di ruralità, testimoniato da valori decrescenti, molto inferiori alla media regionale. Quest'ambito ha registrato, relativamente all'analisi effettuata dal confronto intercensuario, sia una riduzione delle aziende (-22,40%), sia della SAT (-20,98%) e della SAU (-23,86%). Poiché la contrazione della SAU è stata leggermente maggiore di quella delle aziende, si è ridotta lievemente anche la SAU media (-1,88%). Molto significativa è, invece, è la riduzione delle giornate lavorative che, attestandosi a -61,78%, rappresenta una contrazione che è tra le più forti a livello regionale.

F - Sistemi costieri a dominante paesistico ambientale culturale

Andamenti demografici

L'andamento della popolazione, nei sistemi a dominante paesistico ambientale della regione, si rivela indicativo di tre tipi di trend nei vari sistemi, che non corrispondono al indicazione del totale degli stessi (+3,23% nel periodo '81-'91 e -1,64% nel periodo '91-'01).

- Trend di crescita della popolazione nel sistema F5 – Isole minori (+6,95% nel periodo '81-'91 e +10,98% nel periodo '91-'01);
- Trend di crescita della popolazione in diminuzione nei sistemi: F1- Litorale Domitio (+15,84% nel periodo '81-'91 e +7,09% nel periodo '91-'01); F2 – Area Flegrea (+7,79% nel periodo '81-'91 e +3,36% nel periodo '91-'01); F4 – Penisola Sorrentina (+9,53% nel periodo '81-'91 e +3,13% nel periodo '91-'01); F6 – Magna Grecia (+7,94% nel periodo '81-'91 e +3,67% nel periodo '91-'01) F8 – Piana del Sele (+12,29% nel periodo '81-'91 e +5,79% nel periodo '91-'01);
- Tendenza alla diminuzione nel sistema F3 – Miglio d'oro torrese stabiese (-3,24% nel periodo '81-'91 e -9,02% nel periodo '91-'01) e F7 – Penisola Amalfitana (-2,87% nel periodo '81-'91 e -2,05% nel periodo '91-'01).

Andamenti del patrimonio edilizio

Nell'ultimo decennio, i sistemi costieri a dominante paesistica ambientale registrano un'andamento della popolazione residente (-1,64%) al quale corrisponde un'incremento sia

delle abitazioni occupate da residenti (+10,21%) sia del totale delle stesse (+6,60%). Questo fenomeno riguarda tutti i sistemi, con il picco dei sistemi F5 – Isole minori (+26,3% abit. occup. e +18,8% tot.) e F1 – Litorale Domitio (+20,5% abit. occup. e +10,2% tot.). Si segnala l'andamento del sistema F3 – Miglio d'oro torrese stabiese dove una consistente perdita di popolazione (-9,02%) corrisponde ad un lieve incremento delle abitaz. occup. (+3,1%) ed un minore incremento del totale delle stesse (+1,7%). Tuttavia, questi andamenti rappresentano un'inversione di tendenza, se paragonati al precedente periodo intercensuario: un'andamento della popolazione residente pari a +3,23% al quale corrisponde un'incremento sia delle abitazioni occupate da residenti (+18,37%) sia del totale delle stesse (+18,92%). L'andamento delle famiglie, nell'ultimo periodo intercensuario, rende comprensibile l'analogo trend di crescita delle abitazioni occupate da residenti. Infatti, ad una crescita pari a +10,21% delle abitazioni occupate corrisponde una crescita del +9,0% dei nuclei familiari. Questo fenomeno di un analogo trend di crescita tra le abitazioni occupate e le famiglie si registra per tutti i sistemi costieri a dominante paesistico ambientale. Anche questo fenomeno presenta un'inversione di tendenza, paragonato al decennio precedente, considerando che ad una crescita pari a +18,37% di abitazioni occupate corrispondeva un contenuto +7,8% di nuclei familiari.

Andamenti produttivi (industria, commercio e servizi)

Nella loro totalità, i sistemi costieri registrano un incremento delle U.L. pari a +13,06%, superiore alla tendenza regionale (+9,22%); anche l'andamento del numero degli addetti presenta un consistente incremento, pari a +10,78%, soprattutto in rapporto al dato regionale (+1,63%).

Contribuiscono significativamente a questa tendenza tutti i sistemi ed in particolare:

- F5 – Isole minori (+21,49% U.L. e +26,29% add.);
- F1 – Litorale Domitio (+16,07% U.L. e +17,5% add.);
- F2 – Area Flegrea (+17,64% U.L. e +8,78% add.);
- F6 – Magna Grecia (+28,55% U.L. e +36,98% add.);
- F4 – Penisola Sorrentina (+16,21% U.L. e +21,99% add.);
- F7 – Penisola Amalfitana (+11,45% U.L. e +25,34% add.)

L'analisi settoriale rivela:

- **Settore Industriale:** Ad un notevole incremento delle U.L. (+21,47%) corrisponde un consistente decremento degli addetti (-12,32%). Questo andamento è notevolmente diversificato nei vari sistemi: incremento sia delle U.L. sia degli addetti per i sistemi F6 ed F4; incremento delle U.L. e decremento degli addetti per i sistemi F1, F3 ed F8; decremento consistente di entrambi per i sistemi F2 ed F7: ed, infine, un lieve decremento delle U.L. con un notevole incremento degli addetti per il sistema F5;
- **Settore Commerciale:** Incremento sia delle U.L. (+0,70%) sia del numero degli addetti (+5,45%). Il fenomeno si rispecchia in tutti i sistemi ad eccezione del sistema F3 – Miglio d'oro torrese stabiese (-10,02% U.L. e -11,76% add.). Il picco di crescita si registra nel sistema F5 – Isole minori (+22,81% U.L. e +43,03% add.);
- **Settore Servizi – Istituzioni:** Notevole incremento delle U.L. (+25,21%) e degli addetti (+23,85%). Il dato complessivo si riscontra in tutti i sistemi, con il picco del sistema F2 – Area Flegrea, che registra un incremento notevole, pari a +43,63%, delle U.L. ed anche degli addetti(+48,18%).

Andamenti produttivi nel settore agricolo (90-00)

Osservando i dati territoriali, emerge che, il sistema è stato caratterizzato da una riduzione del numero di aziende (-8,91%), certamente inferiore alla media regionale, a cui è corrisposta una lievissima contrazione della SAU (-1,96%). Come conseguenza di tali tendenze si è verificata una crescita della SAU media (+7,62%). Il sistema, pertanto, seppur in presenza di alcune tendenze negative generalizzate per la Regione Campania, ha mostrato una certa stabilità. L'andamento del settore agricolo, in quest'area, ha risentito particolarmente del dinamismo e della forza sia di aree in cui è fortemente aumentata la SAU, come l'Area Flegrea, sia di aree in cui si è rafforzato il numero di aziende come la Piana del Sele (+31,67%). Rispetto alla media regionale il sistema sembra essere quello più forte in relazione al settore agricolo.

Principali orientamenti strategici e STS

Sintesi degli orientamenti strategici dei PI e PIT

I Progetti Integrati (P.I.) costituiscono uno strumento innovativo di pianificazione di interventi per lo sviluppo territoriale introdotto dalla Regione Campania nell'ambito della programmazione dei Fondi Strutturali comunitari per il periodo 2000-2006.

I Progetti Integrati sono stati definiti dal Quadro Comunitario di Sostegno per le Regioni Italiane dell'Obiettivo 1 2000-2006 e dal Programma Operativo Regionale della Campania 2000-2006 come un "complesso di azioni intersettoriali, strettamente coerenti e collegate tra di loro, che convergono verso un comune obiettivo di sviluppo del territorio". Essi rappresentano l'elaborazione finale di un processo che ha previsto il coinvolgimento di tutte le parti, politiche, economiche e sociali, implicate in quella accurata valutazione delle criticità e delle opportunità di sviluppo del territorio necessaria per l'elaborazione di una strategia, sintetizzata in un'idea forza "esplicitata e condivisa secondo le procedure partenariali della programmazione e della concertazione socio-istituzionale, ed attuata secondo il principio della sussidiarietà e della valorizzazione del ruolo delle autonomie locali e territoriali"⁷⁰.

I Progetti Integrati consentono di rispondere efficacemente ai principi posti alla base delle nuove politiche comunitarie e nazionali di sviluppo: sussidiarietà, concertazione, integrazione degli interventi e concentrazione delle risorse finanziarie, sostenibilità ambientale, pari opportunità.

Al termine di una fase di concertazione istituzionale che ha visto impegnate l'Amministrazione Regionale e le singole Amministrazioni Provinciali, sono stati identificati gli ambiti territoriali e tematici per l'attuazione dei Progetti Integrati in Campania nel periodo 2000-2006. Tali ambiti possono essere così rappresentati: Città Capoluogo, Grandi Attrattori Culturali, Itinerari Culturali Regionali, Parchi Naturali, Distretti Industriali, Sistemi Locali a Vocazione Industriale o Turistica. Dall'analisi effettuata sembra evidente che il settore turistico assume importanza prioritaria nelle ipotesi di sviluppo della regione. Infatti, con le sole eccezioni dei Progetti Integrati che perseguono lo sviluppo di distretti e sistemi locali a connotazione industriale, tutti gli altri ambiti identificati mirano, direttamente o indirettamente, ad accrescere l'attrattività del territorio ed a rafforzarne la competitività mediante la diversificazione dell'offerta turistica, il potenziamento della capacità ricettiva, il miglioramento della qualità del contesto ambientale urbano e naturale, dei prodotti e dei servizi proposti. Di tale strategia generale sarà importante tener conto in ogni successiva attività di pianificazione dello sviluppo in Campania.

Una prima analisi dei fattori che hanno contraddistinto la fase di predisposizione dei Progetti Integrati, oramai in dirittura d'arrivo, consente di proporre alcuni spunti di riflessione mediante cui evidenziare alcuni elementi di positività e criticità di tali strumenti di programmazione. Ciò potrà essere utile tanto

⁷⁰ Complemento di Programmazione del POR Campania 2000-2006.

in fase di attuazione degli stessi quanto in fase di successiva pianificazione di interventi di sviluppo territoriale.

Il rispetto dei principi di sussidiarietà e concertazione si è sostanziato nella partecipazione di tutti gli Enti Locali, competenti per territorio, rispetto a ciascun Progetto Integrato, a Tavoli di Concertazione istituiti per l'elaborazione e l'attuazione di strategie condivise di sviluppo locale (i Tavoli hanno visto la partecipazione di rappresentanti della Regione Campania, delle Province, dei Comuni, delle Comunità Montane, delle Soprintendenze, delle Autorità di Bacino, di soggetti portatori di interessi collettivi espressi dal territorio). Ciò ha consentito di tener conto delle reali esigenze delle comunità locali e di inserire gli interventi delle singole realtà territoriali in un quadro unitario di respiro più ampio. A fronte di ciò è da rilevare, però, come le esperienze fatte dimostrino che, in molti casi, il livello di coinvolgimento di soggetti non istituzionali (Associazioni sindacali, di categoria, ambientaliste, ecc.), risolvendosi nell'espressione di pareri consultivi acquisiti solo al termine della fase di progettazione, non ha avuto un ruolo forte nella definizione di strategie ed interventi.

L'integrazione degli interventi è stata garantita dalla necessità della loro reciproca complementarietà rispetto al raggiungimento della strategia di sviluppo individuata per ciascun territorio o ambito tematico. A tal fine gli interventi hanno dovuto presentare caratteri di forte interdipendenza prevedendo iniziative, funzionalmente collegate, di natura infrastrutturale, di aiuto alle imprese, di miglioramento delle competenze e dell'occupabilità, di ricerca scientifica, di promozione territoriale o settoriale. I Progetti Integrati rappresentano anche il contesto in cui è possibile il ricorso congiunto a risorse economiche rese disponibili da Fondi Strutturali comunitari differenti⁷¹ che, pur avendo finalità diverse, possono, nel quadro d'insieme della strategia individuata, perseguire con maggiore efficacia l'obiettivo generale di creare significative discontinuità in relazione alle dinamiche che hanno determinato condizioni di criticità ambientale, economica e sociale nelle aree in ritardo di sviluppo. D'altra parte, la complessità della progettazione integrata ha determinato difficoltà di gestione di tipo procedurale e tecnico per molti Enti Locali carenti dal punto di vista delle risorse umane e delle competenze professionali e non coinvolti in precedenti esperienze di utilizzo dei Fondi Strutturali. È pur vero che la progettazione integrata ha favorito il coinvolgimento delle realtà locali più marginali in processi di pianificazione di scala vasta, con il duplice vantaggio di poter beneficiare di iniziative ad elevata complessità e di notevole importo finanziario altrimenti non sostenibili (si pensi ai progetti di marketing territoriale o alle grandi infrastrutturazioni di servizio realizzati da Enti sovraordinati) e di usufruire di assistenza tecnica attivata a supporto dell'intero Progetto Integrato.

Ulteriore elemento di positività dell'esperienza della progettazione integrata in Campania è costituito dal fatto che la qualità progettuale può risultare migliorata nell'ambito di un processo valutativo che prevede una prima fase di verifica con eventuali richieste di modifiche ed integrazioni o prescrizioni da parte dei soggetti istituzionali cui è demandata la valutazione degli aspetti economici, sociali ed ambientali (Nucleo Regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici ed Autorità Ambientale della Regione Campania).

Un elemento da valutare con attenzione per ogni successivo atto di programmazione è individuabile in quei casi di Progetti Integrati che interessano aree territoriali parzialmente sovrapposte⁷². In fase di verifica dei risultati raggiunti dovranno essere analizzati con cura gli effetti sinergici di strategie di sviluppo differenti che, se da un lato potranno determinare risultati positivi di diversificazione delle opzioni di crescita del territorio e di predisposizione di azioni di sistema, dall'altro potranno risolversi in conflitti che riducono l'efficacia delle singole strategie. Ad esempio sarà interessante la verifica degli effetti finali dell'attuazione di quei casi di apparente conflittualità quali quelli di Progetti Integrati per lo sviluppo di distretti industriali in territori in cui sono contestualmente realizzati

⁷¹ Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, Fondo Europeo Agricolo di Orientamento e Garanzia, Fondo Sociale Europeo, Strumento Finanziario di Orientamento per la Pesca.

⁷² Ciò vale anche nel caso di sovrapposizione territoriale tra Progetti Integrati ed altri istituti della programmazione negoziata (Patti Territoriali, Contratti d'Area, Contratti di Programma, ecc.).

Progetti Integrati per la valorizzazione delle risorse culturali e naturali in un'ottica di sviluppo economico fondato sul turismo sostenibile. Analogo discorso può essere fatto per i casi di aree della regione in cui si realizzano sovrapposizioni potenzialmente vantaggiose tra Progetti Integrati diversi aventi come obiettivi la valorizzazione delle risorse culturali, quella del patrimonio naturale o, ancora, quella dei prodotti eno-gastronomici.

Un secondo argomento di approfondimento potrebbe essere quello relativo agli effetti di interferenza positiva o negativa tra singole categorie di progetti finanziati nell'ambito di Progetti Integrati differenti. Un caso di notevole interesse per le ricadute economiche che possono determinarsi, anche in modo del tutto imprevisto, è quello del potenziamento del sistema della ricettività in Campania. Infatti, considerando l'insieme delle risorse rese disponibili nel complesso dei Progetti Integrati per i privati interessati a realizzare o ad ampliare strutture di ospitalità turistica, si deve rilevare come non risulta chiaro se sia stata condotta un'accurata analisi di confronto tra stime attendibili di incremento dei flussi turistici in regione e numero complessivo di posti letto realizzati. Soffermandosi brevemente su alcuni aspetti che hanno caratterizzato i Progetti Integrati relativi ai diversi ambiti territoriali e tematici identificati, è da rilevare, in primo luogo, come le idee forza dei P.I. relativi ad un determinato ambito sono risultate spesso simili pur in contesti territoriali e culturali differenti. Ciò potrebbe anche voler significare una difficoltà di discostamento delle strategie di sviluppo da modelli precostituiti e, quindi, una bassa propensione verso ipotesi innovative (certamente caratterizzate da un più elevato livello di rischio).

Volendo illustrare, a titolo puramente esemplificativo, alcuni elementi che possono costituire spunti di riflessione sull'esperienza in atto con la progettazione integrata nei singoli ambiti identificati, si riporta, di seguito, qualche considerazione (con particolare attenzione agli aspetti inerenti la sostenibilità ambientale).

I Progetti Integrati relativi ai Grandi Attrattori Culturali (Paestum-Velia, Certosa di Padula, Pompei-Ercolano, Reggia di Caserta, Napoli Grande Attrattore, Campi Flegrei) hanno consentito di concentrare le risorse economiche su punti nodali di indubbia attrattività e sono stati sostenuti da accurati studi del territorio che hanno consentito di pervenire, in generale, ad una progettazione strategica ed esecutiva di buon livello.

Nell'ambito territoriale rappresentato dalle Città Capoluogo (Napoli, Salerno, Caserta, Avellino, Benevento) la progettazione integrata è stata ispirata al miglioramento della qualità urbana, anche attraverso la riqualificazione degli invasi spaziali, l'incremento della dotazione del verde pubblico, il miglioramento degli assetti viari, la creazione di aree pedonalizzate e, più in generale, disegni complessivi di riassetto urbano. Tuttavia si è potuta osservare, con poche eccezioni, una tendenza alla concentrazione degli interventi nelle aree centrali, con poca attenzione per la riqualificazione delle periferie.

Nei Distretti Industriali (Solofra, Nocera Inferiore-Gragnano, S. Marco dei Cavoti, Grumo Nevano-Aversa, S. Giuseppe Vesuviano, S. Agata dei Goti-Casapulla, Calitri) l'attenzione è stata posta soprattutto sui settori tessile – abbigliamento, calzaturiero, conciario ed agroalimentare. In alcuni casi la scelta dell'area e del settore di intervento non sono apparsi frutto di un'attenta analisi delle vocazioni territoriali e di una reale partecipazione degli operatori e delle comunità locali ai processi decisionali. Ulteriore fattore di criticità è ravvisabile nel fatto che in diverse aree industriali della regione, si è puntato con convinzione su un settore della produzione, quello del tessile – abbigliamento, che soffre in questi anni di una forte crisi dovuta alla concorrenza di Paesi Terzi. Ciò costituisce, senza alcun dubbio, una scelta caratterizzata da un elevatissimo coefficiente di rischio che può essere ridotto solo mediante il miglioramento della qualità di processi e prodotti. In generale, tutti i Progetti Integrati dei Distretti Industriali hanno puntato sull'ampliamento e sul miglioramento della dotazione infrastrutturale delle aree di localizzazione industriale, nonché sul miglioramento delle competenze degli operatori dei settori produttivi di riferimento e dei soggetti in cerca di occupazione. In particolare il miglioramento delle dotazioni infrastrutturali delle aree produttive potrebbe consentire una riduzione delle esternalità ambientali negative connesse alle emissioni in aria, acqua e suolo. Tuttavia, non sufficiente attenzione sembra essere stata riservata agli investimenti nella ricerca applicata all'innovazione tecnologica. Difficoltà di natura tecnica e procedurale si sono registrate anche rispetto ai tentativi proposti al fine di favorire la diffusione di impianti di produzione di energia

da fonti rinnovabili e della certificazione ambientale (ISO 14001 o EMAS II). In ogni caso il successivo monitoraggio del grado di realizzazione di tali iniziative progettuali assume notevole valore al fine di misurare il livello di attenzione dei settori della produzione industriale rispetto alle tematiche inerenti il miglioramento delle prestazioni ambientali, inteso anche come fattore di competizione sui mercati, e, quindi, di indirizzare le successive attività di pianificazione settoriale (ad esempio consentendo di orientare i processi decisionali in modo prioritario verso la sensibilizzazione - ipotesi sensibilità bassa - o verso gli aiuti all'acquisizione di impianti con migliori "prestazioni ambientali" - ipotesi sensibilità alta). Interessante sarà, poi, il monitoraggio della risposta degli operatori rispetto agli aiuti economici alla delocalizzazione da siti inadeguati, previsti nella quasi totalità dei casi.

Problemi di coerenza interna sembrano mostrare i Progetti Integrati dedicati ai Sistemi Locali a Vocazione Industriale (S.S. Appia, Area Giuglianese, Polo Orafo, Valle dell'Irno, Protofilieri Provinciali, Area Nolana-Clanio, Città del Fare) che per lo più hanno incentivato la realizzazione o l'adeguamento di tratti stradali a servizio di aree interessate da interventi di infrastrutturazione per l'insediamento di unità di produzione. Spiccano alcuni casi isolati di attenzione per la ricerca di eccellenza a supporto dei settori della produzione.

I Progetti Integrati a sostegno dello sviluppo nei Parchi Naturali (Cilento e Vallo di Diano, Vesuvio, Matese, Monti Picentini, Partenio, Taburno-Camposauro, Roccamonfina Foce Garigliano, Campi Flegrei, Monti Lattari, Fiume Sarno) e quelli relativi agli Itinerari Culturali Regionali (Regio Tratturo-Avellino, Regio Tratturo-Benevento, Direttrice Monti Trebulani-Matese, Valle dell'Ofanto, Litorale Domitio, Antico Clanis, Antica Volcei, Antica Capua) hanno proposto strategie di sviluppo centrate sull'attivazione di flussi turistici sostenibili mediante la valorizzazione del territorio basata sul binomio natura-cultura e sul miglioramento dei servizi di accoglienza. Si intende in tal modo generare opportunità di crescita economica e sociale e di miglioramento della qualità della vita in ambiti spesso rimasti ai margini delle politiche di sviluppo regionale, quali quelli dei comuni appenninici. In tali ambiti la progettazione integrata ha rappresentato anche un quadro di riferimento per la sperimentazione di nuove modalità di intervento sul territorio, caratterizzate dalla ricerca di un migliore inserimento nel contesto naturale e culturale (ad esempio mediante il frequente ricorso alle tecniche dell'ingegneria naturalistica o tramite il recupero delle tecniche e dei materiali tradizionali negli interventi sul patrimonio edilizio nei centri storici o in ambito rurale). In tale ottica, anche nel settore della ricettività, si è cercato di favorire lo sviluppo di un sistema di ospitalità diffusa, costituito da piccole e piccolissime realtà a distribuzione capillare, in grado di generare ricadute dirette sulle comunità locali (ad esempio con la crescita delle strutture di B&B, affittacamere, ecc.). Il rischio insito in tali strategie, da monitorare con particolare attenzione negli anni a venire, è quello di una crescita non regolata delle "pressioni ambientali" indotte dal turismo (eccessiva infrastrutturazione, perdita di identità culturale, aumento dei rifiuti, perdita di suoli e biodiversità, ecc.). Ciò anche in considerazione del fatto che, in molti dei contesti territoriali interessati, non sono ancora radicati nelle comunità e nelle amministrazioni locali i concetti relativi alla conservazione della natura, come evidenziato anche dalla carenza di progettualità su tale tematismo. Inoltre non può sfuggire che, in alcuni territori, l'attuale livello di marginalizzazione è tale da rendere difficoltosa la competizione con altri attrattori più organizzati e meglio inseriti nelle dinamiche di *incoming*.

I Progetti Integrati dei Sistemi Locali a Vocazione Turistica (Agro Monti Picentini, Borgo Terminio-Cervialto, Pietrelcina, Piana del Sele, Penisola Sorrentina Amalfitana, Isole del Golfo, Filiera Termale, Filiera Enogastronomica, Portualità Turistica) hanno visto l'elaborazione di strategie mediante cui rilanciare territori e settori tradizionali del turismo campano, ma anche favorire la diversificazione dell'offerta mediante interventi in aree scarsamente valorizzate o relativi a tematismi emergenti. In quest'ottica agli interventi di rilancio di sistemi turistici già affermati, come quelli gravitanti intorno alle risorse termali e al culto religioso, o di riqualificazione di ambiti territoriali di eccellenza, come quelli rappresentati dalle isole della provincia napoletana o dalla penisola amalfitana-sorrentina, si affiancano quelli a sostegno della valorizzazione dei prodotti tipici delle aree interne e di alcuni territori appenninici fino ad oggi caratterizzati da flussi turistici con ricadute economiche poco significative per le comunità locali. Uno degli obiettivi principali della strategia complessiva nel settore turistico è quello della destagionalizzazione e del decongestionamento delle aree sature mediante l'incremento delle opzioni di fruizione. Tuttavia il potenziamento del sistema dell'ospitalità

in aree a bassa utilizzazione, senza alcuna ipotesi di riconversione e disincentivazione nelle aree a forte congestionamento, può risolversi in un effetto di pura sommazione inefficace rispetto all'obiettivo perseguito, quando non addirittura dannoso per gli equilibri territoriali delle aree interne.

Sintesi degli orientamenti delle politiche dei distretti industriali e dei PIP finanziati

Si è ritenuto opportuno descrivere, seppure sinteticamente, le strategie in atto nel campo delle politiche per i sistemi produttivi nel settore industriale.

Si rileva una forte incidenza di politiche industriali derivanti da programmi che aspirano ad integrare sviluppo produttivo e territorio (Progetti Integrati delle aree dei distretti Industriali e Progetti integrati dei sistemi a vocazione industriali. Si registra, accanto a tali politiche, le possibilità localizzative di attività industriali degli agglomerati ASI, e una miriade di PIP finanziati. Dal punto di vista geografico si registra una forte presenza di aree interessate da strategie (PIT) nella piana campana, nell'area delle colline beneventane, nel Fortore, e in Alta Irpinia, mentre le aree interne sono fortemente segnate dall'offerta di suoli nei PIP e in agglomerati ASI.

Occorre anche ricordare la presenza di contratti d'area dell'area Torrese Stabiese, di Benevento-Airola, del "Cratere salernitano" e del "Cratere Avellinese".

Alcuni STS risultano pienamente investiti da strategie dei PIT, altri solo dalla presenza più o meno intensiva, più o meno rilevante di aree per la localizzazione di attività produttive.

Rispetto alle strategie, occorre ricordare l'evoluzione che hanno subito i Comitati Distrettuali. Individuati come "Luoghi di concertazione istituzionalizzata" con il compito di definire il programma di sviluppo del distretto, hanno assunto il compito di definire, nell'ambito dei PIT, la proposta del Progetto Integrato di Distretto.

Oggi davanti alle politiche industriali regionali si pone la ricerca di un equilibrio tra politiche attente al potenziamento delle filiere e dei settori e politiche attente al radicamento territoriale, e alle relazioni tra territorio e imprese.

Più problematica in questo quadro appare la ridefinizione e l'integrazioni con le strategie dei STS del ruolo degli agglomerati ASI. Ma altrettanto importante ed urgente appare l'interpretazione del ruolo da affidare alla miriade di PIP finanziati, che vengono riportati nella tabella seguente. Non si tratta di negare l'"aspirazione locale" ad un PIP, ma s'impone la necessità di una loro gerarchizzazione in rapporto alle politiche di sviluppo dei diversi STS. È questo sicuramente anche un terreno di confronto con le Province nella definizione dei PTCP.

Le aree rurali caratterizzate da filiere produttive tipiche e i STS

Le aree rurali e i "sistemi agricoli" della regione Campania

La definizione di un modello di sviluppo delle aree rurali richiede una precisa caratterizzazione di queste aree e delle differenziazioni riscontrabili al loro interno. Le componenti economiche, le caratteristiche sociali della popolazione e le caratteristiche fisiche del territorio interagiscono tra loro e determinano uno specifico sistema geografico di relazioni da cui dipendono la maggiore/minore capacità di rapportarsi con il mercato e le potenzialità di sviluppo. In queste aree un ruolo fondamentale è svolto dal settore agricolo, infatti, l'economia delle aree rurali e la loro differenziazione si basa sull'individuazione di sistemi agricoli differenti.

In Campania, si possono distinguere due tipologie di sistemi agricoli⁷³:

- Sistema intensivo agricolo e agroindustriale;
- Sistema rurale a forte integrazione ambientale.

⁷³ Cfr. Piano di Sviluppo Rurale 2000-2006, Regione Campania.

Sistema intensivo agricolo e agroindustriale

Il sistema intensivo agricolo e agroindustriale riguarda la fascia costiera dalla foce del Garigliano (Sessano) alla Piana del Sele. Esso ha un'estensione di 310.600 ettari, con una SAU di 142.000 ettari e un cospicuo numero di aziende distribuite in 146 comuni. Il sistema agricolo di questi comuni si caratterizza per una forte intensità colturale che, in alcuni casi, associata ad una buona qualità delle risorse ambientali⁷⁴, si riflette in un'elevata produttività delle risorse. Le filiere dominanti sono quelle ortofrutticole, con alcune aree in cui ha trovato pieno sviluppo la zootecnia industriale intensiva.

Le caratteristiche socio-economiche dei comuni, che rientrano in tale sistema agricolo intensivo, indicano un tessuto economico piuttosto articolato, un'alta densità ed una forte espansione demografica, in cui, quindi, vi è forte competizione tra tradizionale utilizzo agricolo dei terreni e diversificazione delle attività.

Le problematiche che caratterizzano l'agricoltura di queste aree riguardano sia le relazioni tra agricoltura e settori a valle, sia l'impatto che un'agricoltura fortemente intensiva determina sull'ambiente, causando una forte pressione sulle risorse naturali e una crescita insostenibile.

Sistema rurale a forte integrazione ambientale

Riguarda tutte le realtà agricole in cui l'agricoltura riveste un ruolo di centralità nell'economia e nel sistema ambientale, ossia la gran parte del territorio campano (77%) e il 26% della popolazione regionale. In sostanza, riguarda l'intera provincia di Avellino e Benevento e la parte collinare e montana delle province di Caserta, Napoli e Salerno. Queste aree si caratterizzano per una maggiore qualità delle risorse naturali e una maggiore ruralità del territorio, che connotano in senso sostenibile i processi di sviluppo locale: l'attività agricola può utilmente collegarsi ad una funzione ambientale e orientarsi al soddisfacimento delle nuove istanze di "consumo ambientale" e salubrità dei prodotti.

All'interno di tale sistema è possibile individuare tre sub sistemi:

Sub-Sistema agricolo e rurale a basso sviluppo

Riguarda la fascia montana che dall'alto casertano si estende fino all'area del Cilento, circa 812.000 ettari. L'agricoltura, che presenta caratteri estensivi, costituisce per queste zone una componente importante del sistema economico, con una percentuale di attivi del 28%, dato di gran lunga superiore rispetto alla media regionale. Le filiere dominanti vanno da quelle cerealicole a quelle zootecniche e olivicole estensive: queste, se integrate alla tutela e valorizzazione delle risorse ambientali e paesaggistiche e alle produzioni tipiche possono dare corpo ad una certa prospettiva di sviluppo.

Sub-Sistema agricolo intermedio

Tale territorio comprende l'area appenninica a ridosso della fascia costiera intensiva e alcune aree pianeggianti interne; la sua estensione è di circa 205.000 ettari, di cui 104.000 ettari di SAU e comprende, in particolare, comuni delle province di Benevento e Avellino. Anche in queste zone l'agricoltura rappresenta, all'interno del sistema economico, un settore importante, soprattutto in termini occupazionali.

Per le caratteristiche fisiche del territorio e la prossimità ai maggiori centri urbani, per l'ampio sviluppo delle produzioni tipiche e di qualità certificata, questa tipologia di sistema presenta una chiara vocazione al turismo rurale e all'ecoturismo, anche di tipo pendolare.

⁷⁴ Si tratta prevalentemente di aree di pianura.

Sub-Sistema agricolo a prevalente funzione paesaggistico-ambientale

Riguarda i territori della Costiera Amalfitana, della Penisola Sorrentina e delle isole, ha un'estensione di circa 31.000 ettari. Questo sistema si differenzia dai precedenti per una maggiore articolazione dell'economia che vede un notevole sviluppo dei servizi, una forte polverizzazione aziendale, un alto impatto ambientale, inoltre, l'intensità colturale assume, in queste aree costiere, dimensioni molto più elevate rispetto alla media regionale.

Le filiere dominanti sono rappresentate dalla vitivinicola, oleicola e agrumicola; le produzioni sono molto limitate, dati gli alti costi dovuti alle caratteristiche fisiche di tali aree, per cui la prospettiva dell'agricoltura è legata alla possibilità di un'offerta di prodotti di alto livello qualitativo. Questo significa che l'agricoltura deve essere necessariamente integrata con gli altri settori, in particolare con l'ambiente e con il turismo, per proporre un'offerta integrata basata sulle specificità locali.

Gli elementi caratterizzanti l'attuale fase della politica comunitaria per lo sviluppo rurale⁷⁵ si sintetizzano, essenzialmente, nei seguenti punti: preferenza rurale e sviluppo sostenibile; approccio integrato, diversificazione e concentrazione; programmazione e semplificazione; sussidiarietà e partenariato; finanziamento e gestione.

Su questa scia si muove anche la Legge nazionale di Orientamento che, fra l'altro, riconosce pienamente il ruolo multifunzionale dell'attività agricola e dà alle Regioni la possibilità di individuare sul proprio territorio distretti rurali ed agroalimentari al fine di creare le condizioni istituzionali per una efficace attuazione del modello di politica rurale comunitaria.

L'insieme dei mutamenti richiamati hanno contribuito alla nascita di un nuovo paradigma definito della "moderna ruralità" che colloca il mondo rurale in una posizione di centralità strategica come ambito territoriale a duplice valenza:

- Con funzione di riequilibrio-complementarietà, rispetto alle inefficienze del modello urbano-centrico;
- Con funzione di riserva di risorse ambientali, storiche, culturali e umane considerate fondamentali per uno sviluppo sostenibile ed una migliore qualità della vita.

Tali impostazioni portano alla definizione di modelli di sviluppo orientati ad una diversificazione funzionale delle attività economiche locali, che si collegano tra loro in un rapporto di complementarietà e di sinergia in modo da creare "sistemi integrati di offerta" di beni e servizi⁷⁶ la cui richiesta di fruibilità alimenta una crescente "domanda di ruralità".

L'affermazione progressiva del modello della "moderna ruralità", che peraltro ha avviato un flusso costante e crescente di risorse verso le aree rurali, pone in evidenza la necessità di riconoscere e di sostenere le specificità territoriali al fine di evidenziare le potenzialità di sviluppo per le aree in ritardo e di decodificare, al contempo, quei meccanismi autopropulsivi di sviluppo che proprio dal territorio vengono espressi, seppur attraverso forme e intensità differenti.

In tale scenario assume particolare rilevanza il ruolo delle produzioni agroalimentari tipiche, a cui è stato assegnato un marchio collettivo di qualità.

L'elemento caratterizzante le aree rurali si traduce molto spesso nella diffusa presenza di pratiche agricole che, al di là della valenza economica, sono anche la materializzazione di

⁷⁵ Come emerso dalla Conferenza sullo sviluppo rurale di Cork.

⁷⁶ Quali i prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato, il paesaggio, l'ambiente, le tradizioni, la storia, la cultura rurale, etc.

valori storici e socio-culturali stratificati nel tempo ed incorporati nel territorio. L'espressione più marcata di tale ricchezza geografica è rappresentata dai prodotti tipici, soprattutto da quelli "griffati" con un marchio collettivo di qualità⁷⁷.

L'attribuzione di un marchio deriva, infatti, dalla volontà di mettere in evidenza la qualità di alcuni prodotti e le specificità di un'area formalizzando un vantaggio competitivo che il territorio stesso possiede. In tal senso, un prodotto tipico, in quanto espressione di "specifici" valori materiali ed immateriali "distintivi" del contesto di riferimento, diviene testimone del sistema di valori del territorio stesso e può rappresentare certamente un "volano" dello sviluppo locale.

Di tali considerazioni la pianificazione territoriale deve tener conto, al fine di salvaguardare, e valorizzare, gli ambiti geografici caratterizzati da produzioni tipiche, in quanto questa attenzione significa assecondare i locali processi di sviluppo locale, in cui l'immagine legata ai prodotti tipici (in termini di paesaggio, di opportunità per il turismo eno-gastronomico, persino di equilibrio demografico e carichi insediativi) diventa sinonimo dell'immagine del territorio nel suo complesso.

Le aree rurali caratterizzate da filiere produttive tipiche

Il successo dei prodotti con riconosciute connotazioni di tipicità è legato non solo a fattori economici legati alle singole imprese, ma anche all'influenza di variabili di contesto e relazionali che si sviluppano all'interno ed all'esterno della filiera e del territorio di origine.

Per tale motivo, i partenariati locali dovranno tenere conto delle variabili che condizionano la filiera in un'ottica territoriale integrata, superando, dunque, la dimensione delle singole imprese. Queste, difatti, sono collocate all'interno di un più complesso spazio economico, ed interagiscono con esso in un processo dinamico e costruttivo di reciproco condizionamento che si estende oltre l'operato di singoli e si accumula nel tempo, arricchendo, di fatto, il patrimonio del prodotto e del territorio.

emerge con chiarezza che la produzione tipica e di qualità di un territorio può rappresentare una componente non marginale nell'attivazione di meccanismi di sviluppo dell'economia locale, in considerazione delle capacità di innescare sinergie con altre attività economiche e risorse territoriali. È tuttavia necessario sostenere lo sviluppo e la valorizzazione commerciale di tali produzioni attraverso una coerente concertazione e condivisione territoriale delle scelte programmatiche riferite allo sviluppo rurale.

È in tale quadro logico che si inserisce la strategia dell'intervento integrato in favore delle filiere agricole ed agroalimentari tipiche della Campania.

L'obiettivo che l'Amministrazione intende perseguire con l'implementazione dei PIF è rappresentato dal miglioramento delle condizioni competitive dei sistemi produttivi agroalimentari, al fine di migliorare le performances commerciali, con specifico riferimento alle produzioni che hanno ottenuto il riconoscimento di un marchio comunitario⁷⁸.

STS interessati dalle filiere:

Filiera Viniviticola

⁷⁷ Regolamento (CEE) n. 2081/92 del Consiglio del 14 luglio 1992 relativo alle Indicazione Geografica Protetta (I.G.P.) e alle Denominazioni d'origine Protetta (D.O.P.) per la protezione di prodotti agricoli ed alimentari, Regolamento (CEE) n 2082/92 che disciplina le Specialità Tradizionali Garantite (S.T.G) e le Attestazione di Specificità (A.S.).

⁷⁸ ai sensi dei Regolamenti 2081 e 2082 del 1992; ai sensi della legge 10 febbraio del 1998 n.164 (DOC, DOCG e IGT); a queste vanno aggiunte: le produzioni la cui procedura di riconoscimento del marchio territoriale è in via di perfezionamento, a seguito della positiva conclusione della relativa istruttoria regionale; le produzioni del settore della pesca.

Marchio DOCG Taurasi coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A8 – Partendo, STS. A12 – Terminio Cervialto

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B4- Valle dell'Ufita

Marchio DOC Aglianico del Taburno e Taburno coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A9 - Taburno

Sistema a dominante rurale-culturale, STS. B6 – Titerno

Sistemi Urbani: STS. D1 - Sistema Urbano Benevento

Marchio DOC Aversa coinvolge:

Sistemi a dominante urbano-industriale: STS. E4 – Sistema Aversano, STS. E2 – Napoli Nord

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C8 - Area Giuglianese

Marchio Campi Flegrei coinvolge

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F5 - Isole Minori, STS. F2 -Area Flegrea

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C8 - Area Giuglianese

Sistemi Urbani: STS. D3 - Sistema Urbano Napoli

Marchio DOC Capri coinvolge:

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F5 - Isole Minori

Marchio DOC Castel San Lorenzo coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A1 – Alburni, STS. A2 - Alto Calore

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F6 - Magna Grecia

Marchio DOC Cilento coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A2 - Alto Calore, STS. A3 - Alento Monte Stella, STS. A4 - Gelbison Cervati, STS. A5 - Lambro e Mingardo, STS. A6 - Bussento

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F6 - Magna Grecia

Marchio DOC Costa d'Amalfi coinvolge:

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F7 - Penisola Amalfitana

Marchio DOC Falerno del Massico coinvolge:

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale:, STS. F1 - Litorale Domitio

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C6 - Pianura interna casertana

Marchio DOC Fiano di Avellino coinvolge:

Sistemi Urbani: STS. D2 - Sistema Urbano Avellino

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C3 - Zona Solofrana

Sistema a dominante naturalistica: STS. A8 – Partendo, STS. A12 – Terminio Cervialto

Marchio DOC Galluccio coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A11 – Monte Santa Croce

Marchio DOC Greco di Tufo coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A8 - Partenio

Marchio DOC Guardia Sanframondi coinvolge:

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B6 - Titerno

Marchio DOC Ischia coinvolge:

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F5 - Isole Minori

Marchio DOC Penisola Sorrentina coinvolge:

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F3 - Miglio d'Oro - Torresestabiense, STS. F4 - Penisola Sorrentina

Marchio DOC Sannio coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A9 - Taburno

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B3 – Pietrelcina, STS. B5 – Alto Tammaro, STS. B6 – Titerno

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C2 – Fortore

Sistemi urbani: STS. D1 - Sistema Urbano Benevento

Marchio DOC Sant'Agata dei Goti coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A9 - Taburno

Marchio DOC Solopaca coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A9 - Taburno

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B6 - Titerno

Marchio DOC Vesuvio coinvolge:

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C7 - Comuni Vesuviani

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F3 - Miglio d'Oro - Torresestabiense

Linee di indirizzo strategico per la filiera vitivinicola

La progettazione integrata proposta nella presente fase di programmazione richiede un salto di qualità, intervenendo sulle variabili di contesto e sul più generale miglioramento delle condizioni competitive dell'intero settore, puntando sulle produzioni di pregio. A tal fine, le iniziative individuali, che rappresentano la necessaria base per rafforzare il profilo strutturale delle unità produttive, dovranno essere supportate da iniziative indirizzate alla razionalizzazione della filiera ed alla creazione di sinergie tra gli operatori del settore lungo i diversi stadi della filiera. I piani integrati dovranno rafforzare le filiere produttive territoriali intervenendo principalmente sui fattori che ne limitano le potenzialità.

Un primo impegno dovrà essere rivolto alla valorizzazione del patrimonio autoctono ed all'adeguamento ai disciplinari di produzione di un maggior numero di viticoltori. In generale, dovrà essere promossa la diffusione dell'associazionismo produttivo e dovrà essere stimolata la creazione di strutture comuni di vinificazione. Inoltre, considerato che i nodi critici appaiono principalmente quelli legati alla fase della commercializzazione, l'intervento dovrà concentrarsi anche sulla razionalizzazione del sistema distributivo. Occorrerà intervenire, inoltre, sull'innovazione tecnologica finalizzata al miglioramento della qualità del prodotto, alla sperimentazione produttiva, alla riduzione dei costi produttivi e, soprattutto, al miglioramento della qualità.

Dovranno essere infine promosse iniziative a carattere immateriale volte alla valorizzazione delle produzioni ed alla loro promozione sia sui mercati locali che su quelli extra regionali. In tal senso si ritiene strategico rafforzare e diffondere iniziative a carattere territoriale volte a stimolare la conoscenza del prodotto vitivinicolo in un più ampio disegno di valorizzazione turistica delle aree di produzione.

Filiera Olivicolo-Olearia

Marchio Dop Penisola Sorrentina coinvolge:

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F3 -Miglio d'Oro - Torresestabiense, STS. F4 - Penisola Sorrentina, STS. F5 - Isole Minori. Comuni interessati.

Marchio Dop Colline Salernitane coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A1 – Alburni, STS. A2 - Alto Calore, STS. A7 - Monti Picentini

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B1 - Vallo di Diano, STS. B2 - Antica Volcei

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C4, STS. C5 - Agro Nocerino Sarnese

Sistemi Urbani: STS. D5 - Sistema Urbano Salerno

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F6 - Magna Grecia, STS. F7 - Penisola Amalfitana, STS. F8 - Piana del Sele

Marchio Dop Cilento coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A2 - Alto Calore, STS. A3 - Alento Monte Stella, STS. A4 - Gelbison Cervati, STS. A5 - Lambro e Mingardo

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B1 - Vallo di Diano

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F6 - Magna Grecia

Linee di indirizzo strategico per la filiera olivicolo-olearia

Il sostegno e la promozione delle produzioni di qualità rappresentano l'obiettivo prioritario degli interventi strutturali nella filiera olivicolo-olearia. È possibile individuare alcune priorità d'intervento per la progettazione integrata. La frammentazione e la disorganizzazione del settore rappresentano elementi critici sui quali l'intervento integrato deve agire con forza, stimolando la messa in comune di risorse ed esperienze in grado di garantire il raggiungimento di adeguate masse critiche che rendano possibile lo sviluppo di azioni efficaci di promozione e valorizzazione del prodotto. Senza dubbio gli anelli deboli della catena sono quelli finali, se è vero, come osservato, che consistenti quote di produzione vengono commercializzate sfuse e che pochi operatori si presentano sui mercati regionali (e ancor meno su quelli locali) con marchio proprio. Deve essere posta grande enfasi, essendovi grossi margini d'intervento proprio in questa fase della trasformazione olearia regionale, con evidenti impatti non solo sullo sfruttamento del potenziale olivicolo ma, più in generale, sulle potenzialità occupazionali e commerciali derivanti dallo sviluppo della fase di trasformazione ed imbottigliamento.

Peraltro, la valorizzazione delle produzioni locali non può prescindere dalla diffusione di strategie di marketing basate su marchi di qualità che rendano riconoscibile il prodotto locale e consentano di incrementare il valore aggiunto dell'intera filiera.

Si richiede, da un lato, un maggiore sforzo sull'adeguamento delle competenze e delle professionalità degli addetti e degli imprenditori, affinché si affermi una cultura d'impresa capace di veicolare conoscenze tecniche ed un approccio strategico alla gestione aziendale, attraverso mirati interventi di formazione; dall'altro, interventi di adeguamento strutturale presso le aziende olivicole e della trasformazione olearia.

Infine, la valorizzazione commerciale delle produzioni deve passare attraverso una più diffusa adozione dei disciplinari produttivi nelle aree interessate dalle Dop e da interventi volti a differenziare il prodotto di qualità, rendendolo riconoscibile attraverso una maggiore diffusione di marchi aziendali e territoriali e curando il confezionamento e l'etichettatura dei prodotti. Tale passaggio rappresenta l'indispensabile premessa per garantire l'accesso ed il successo dei prodotti di qualità sugli scaffali del dettaglio specializzato e della GDO. Occorre

dunque puntare sul rafforzamento, tra le imprese olearie, delle funzioni di marketing e commerciali.

Filiera Zootecnica

Marchio IGP Vitellone Bianco Dell'Appennino Centrale coinvolge:

L'intero territorio della provincia di Benevento, nello specifico:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A9 - Taburno

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B3 – Pietrelcina, STS. B5 – Alto Tammaro, STS. B6 – Titerno

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C2 – Fortore

Sistemi Urbani: STS. D1 - Sistema Urbano Benevento

L'intero territorio della provincia di Avellino, nello specifico:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A8 – Partendo, STS. A12 – Terminio Cervialto

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B4 - Valle dell'Ufita, STS. B8 - Alto Clanio

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C1 - Alta Irpinia, STS. C3 – Solofrana

Sistemi urbani: STS. D2 - Sistema Urbano Avellino

Linee di indirizzo strategico per la filiera zootecnica

L'intervento integrato è rivolto, da un lato, a migliorare l'organizzazione della filiera, la cui frammentazione non consente di sviluppare adeguate sinergie tra gli operatori della produzione e della trasformazione esponendoli eccessivamente ai mutevoli fattori esogeni; dall'altro, a promuovere la valorizzazione commerciale del prodotto di qualità attraverso iniziative sinergiche che vedano il coinvolgimento degli operatori della filiera sulle tematiche di maggior criticità per il settore: miglioramento qualitativo; sistemi di tracciabilità; razionalizzazione del settore; ricerca e sviluppo; marketing e comunicazione.

Va dunque implementato l'approccio interprofessionale, cioè il coinvolgimento attivo e coordinato dei componenti della filiera. In tal senso, occorre promuovere iniziative comuni per la valorizzazione del prodotto e per una più massiccia adozione dei disciplinari produttivi e della certificazione di qualità. L'approccio integrato coinvolge anche la fase della ricerca di nuovi prodotti a maggior contenuto di servizio, a supporto delle politiche di marketing indirizzate al soddisfacimento degli stili alimentari dei consumatori.

Le iniziative individuali andranno principalmente indirizzate al miglioramento degli aspetti qualitativi del prodotto, attraverso interventi di adeguamento strutturale sulle stalle, sul patrimonio genetico, sull'innovazione tecnologica, sull'alimentazione e sulle tecniche di allevamento. Tale azione andrà supportata da investimenti formativi per l'adeguamento delle competenze professionali e delle capacità manageriali degli operatori della filiera.

Più in generale, si tenderà a promuovere l'adozione di disciplinari produttivi che assicurino il miglioramento della qualità dei prodotti e la loro standardizzazione promuovendo, altresì, lo sviluppo di formule associazionistiche tra gli allevatori. A tale scopo, anche attraverso iniziative di assistenza e formazione, dovrà essere stimolato lo sviluppo e la diffusione di una cultura imprenditoriale e di approcci più consapevoli rispetto alle problematiche relative alla valorizzazione e commercializzazione del prodotto.

Si dovrà inoltre puntare alla razionalizzazione del sistema distributivo per garantire il rispetto della catena del freddo ed una maggiore efficienza nella logistica in uscita dall'impresa di trasformazione, nonché alla riduzione dei tempi di stoccaggio e dei passaggi intermedi che incidono negativamente sulla qualità e la salubrità del prodotto finito (accordi commerciali,

piattaforme di distribuzione, ecc.).

Filiera Zootecnica-Lattiero-Casearia

Marchio DOP Mozzarella di Bufala Campana coinvolge:

L'intero territorio della provincia di Caserta; nello specifico:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A10 – Matese, STS. A11 – Monte Santa Croce.

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B7 - Monte Maggiore.

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C6 - Pianura Interna Casertana.

Sistemi Urbani: STS. D4 - Sistema Urbano Caserta e Antica Capua.

Sistemi a dominante urbano-industriale: STS. E4 - Sistema Aversano.

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F1 - Litorale Domitio.

Intero territorio della provincia di Salerno, nello specifico:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A1 – Alburni. STS. A3 - Alento Monte Stella, STS. A4 - Gelbison Cervati, STS. A5 – Lambro e Mingardo, STS. A6 – Bussento, STS. A7 - Monti Picentini Terminio.

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B1 - Vallo di Diano, STS. B2 - Antica Volcei

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C4 - Valle Irno, STS. C5 - Agro Nocerino Sarnese

Sistemi Urbani: STS. D5 - Area Urbana di Salerno

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F6 - Magna Grecia, STS. F7 - Penisola Amalfitana, STS. F8 - Piana del Sele

Sistema a dominante naturalistica: STS. A9 - Taburno

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B6 - Titerno

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C8 - Area Giuglianese

Sistema a dominante urbano-industriale: STS. E1 - Napoli Nord –Est

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F2 -Area Flegrea

Linee di indirizzo strategico Filiera Zootecnica-Lattiero-Casearia comparto Bufalino

L'intervento integrato deve essere principalmente orientato al miglioramento delle caratteristiche qualitative del prodotto ed al mantenimento degli standard qualitativi desiderati su tutta l'area Dop.

Tale obiettivo rappresenta una condizione essenziale al fine di implementare politiche volte alla valorizzazione commerciale. In tal senso, dovranno essere compiuti sforzi verso la diffusione della certificazione del prodotto e verso interventi volti a migliorare le condizioni di igiene e benessere degli animali, dei luoghi di lavorazione e trasformazione.

Tali iniziative dovranno essere associate ad un forte impegno rivolto al miglioramento delle competenze professionali degli operatori (in particolare sulle tecniche di mungitura, sull'alimentazione, sul rispetto delle norme in materia di igiene e di ambiente), da un lato, e delle strutture aziendali, dall'altro, attraverso l'adeguamento e la realizzazione di locali idonei ed una più diffusa adozione di processi di meccanizzazione nella fase di mungitura e di trasformazione.

Per completare gli interventi diretti alle singole aziende, non va trascurata un'azione mirata al miglioramento della selezione genetica, finalizzata al miglioramento delle performances produttive e qualitative, nonché alla diffusione delle tecniche di destagionalizzazione dei parti.

Più in generale, l'intervento integrato mira a razionalizzare ed ottimizzare le relazioni tra gli attori della filiera, per consentire di promuovere la valorizzazione commerciale del prodotto Dop anche sui mercati extra regionali ed esteri. A tal fine è necessario promuovere iniziative

di marketing a supporto delle strategie di penetrazione commerciale.

Infine, occorre esplorare sino in fondo, con opportuni incentivi alle aziende ed iniziative a carattere comune, le potenzialità derivanti dallo sfruttamento del patrimonio zootecnico anche nel settore delle carni. In tal senso si ritiene necessario promuovere iniziative pilota per la valorizzazione della carne bufalina e per una sua più massiccia presenza sul mercato.

Marchio DOP Caciocavallo Silano coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A1 – Alburni, STS. A2 - Alto Calore, STS. A3 - Alento Monte Stella, STS. A4 - Gelbison Cervati, STS. A5 - Lambro e Mingardo, STS. A6 – Bussento, STS. A7 - Monti Picentini, STS. A8 – Partendo, STS. A9 – Taburno, STS. A10 – Matese, STS. A11 – Monte Santa Croce, STS. A12 – Terminio Cervialto

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B1 - Vallo di Diano, STS. B2 - Antica Volcei, STS. B4- Valle dell’Ufita, STS. B5- Alto Tammaro, STS. B6 – Titerno, STS. B7 - Monte Maggiore, STS. B8 - Alto Clanio

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C1 - Alta Irpinia, STS. C2 – Fortore, STS. C3 - Zona Solofrana, STS. C4 - Valle dell’Irno, STS. C5 - Agro Nocerino

Sistemi Urbani: STS. D1 - Sistema Urbano Benevento, STS. D2 - Sistema Urbano Avellino, STS. D5 - Sistema Urbano Salerno

Sistema a dominante urbano-industriale: STS. E3 - Nolano

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F3 - Miglio d’Oro-Torrese-stabiese, STS. F4 - Penisola Sorrentina, STS. F6 - Magna Grecia, STS. F7 - Penisola Amalfitana, STS. F8 - Piana del Sele.

Linee di indirizzo strategico Filiera Zootecnica-Lattiero-Casearia per il comparto bovino

L’obiettivo generale è quello di intervenire sui fattori critici della filiera che ostacolano lo sviluppo e la piena valorizzazione delle produzioni lattiero-casearie regionali.

La presenza di un marchio Dop e l’auspicato riconoscimento per il prodotto Fior di Latte rappresentano dei punti di partenza sui quali costruire idonee strategie per lo sviluppo integrato dell’intera filiera.

A tal fine, occorre intervenire sugli aspetti qualitativi del prodotto caseario, attraverso interventi di adeguamento strutturale sulle stalle, sul patrimonio genetico, sull’innovazione tecnologica, sull’alimentazione e sulle tecniche di allevamento. Tale azione andrà supportata da investimenti formativi per l’adeguamento delle competenze professionali e delle capacità manageriali degli operatori della filiera.

Più in generale, si tenderà a promuovere l’adozione di disciplinari produttivi che assicurino il miglioramento della qualità dei prodotti e la loro standardizzazione. A tal proposito val la pena rammentare che, sebbene l’area di produzione della Dop Caciocavallo Silano ricomprenda una vasta area del territorio regionale, ancora pochi sono i produttori che hanno adottato il relativo disciplinare: la percentuale di imprese certificate si mantiene su livelli estremamente bassi rispetto al potenziale e ciò non consente di adottare adeguate misure di valorizzazione sui mercati regionali ed extra-regionali.

L’intervento integrato dovrà inoltre ridurre i vincoli di natura tecnico produttiva ed i vari problemi di coordinamento tra i settori della produzione, trasformazione e della distribuzione.

È inoltre necessario puntare su una maggiore integrazione tra i vari soggetti della filiera al fine di raggiungere adeguate economie di scala e sviluppare sinergie per governare le

variabili competitive con maggiore autonomia in un settore il più delle volte ancora controllato dai mediatori.

Una particolare attenzione, ai fini delle politiche di valorizzazione del prodotto di qualità, va rivolta ai sistemi di tracciabilità ed alla garanzia della sicurezza alimentare. Difatti, la recente vicenda della “mucca pazza”, oltre a determinare una sensibile contrazione del consumo di carni rosse (peraltro già tendenziale da più di un decennio) ha ulteriormente sensibilizzato il consumatore sulla sicurezza alimentare e sull'origine dei prodotti e sulle tecniche di produzione. In tal senso il Regolamento CE n. 820/97, poi sostituito dal Reg. CE 1760/00, istituisce un sistema di identificazione e di registrazione dei bovini e l'adozione di un sistema di l'etichettatura delle carni e dei prodotti a base di carni imponendo l'obbligo, per ogni singolo pezzo di carne bovina venduta, informazioni “anagrafiche” sul capo abbattuto ed informazioni sul macello.

La Regione Campania ha anche inteso rafforzare la possibilità di fornire ulteriori informazioni “volontarie” sulle modalità di allevamento e sulla qualità della carne, allo scopo di contribuire alla valorizzazione delle produzioni locali di pregio. Naturalmente tale iniziativa può essere efficace solo attraverso il coinvolgimento e la responsabilizzazione di tutti gli attori della filiera (dall'allevatore al macellaio). In tal senso, per iniziativa dell'Assessorato all'Agricoltura, è stato recentemente siglato un accordo tra l'AIA, le Organizzazioni che rappresentano la produzione agricola, quelle che rappresentano la macellazione e quelle che rappresentano la vendita della carne. Tale accordo definisce gli impegni che le diverse componenti della filiera carni assumono nella realizzazione del sistema.

La programmazione integrata sviluppata in ambito locale dovrà tenere conto dei contenuti di tale accordo.

Filiera Ortofrutticola

Marchio DOP Pomodoro San Marzano coinvolge:

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C4 - Valle dell'Irno, STS. C5 - Agro Nocerino Sarnese

Sistema a dominante urbano-industriale: STS. E1 - Napoli Nord -Est, STS. E3 - Nolano

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F3 -Miglio d'Oro-Torrese-stabiese, STS. F4 - Penisola Sorrentina.

Linee di indirizzo strategico per la filiera Ortofrutticola – pomodoro

L'intervento integrato deve essere in grado di creare una forte integrazione tra la fase di produzione, di commercializzazione e di conservazione del prodotto in un'ottica di filiera. È indispensabile che non vadano compromesse le potenzialità di un prodotto di chiara fama, come il S. Marzano, rafforzate dal riconoscimento della denominazione d'origine.

Occorre dunque intervenire sui fattori che causano una progressiva riduzione delle superfici investite al prodotto di qualità, mirando ad una significativa inversione di tendenza e ad una più diffusa adesione al disciplinare da parte degli agricoltori e dei trasformatori. A tal fine occorre anzitutto intervenire sull'ammodernamento delle strutture produttive e di trasformazione, incentivando la diffusione di impiantistica specializzata ed incentivando la diffusione di nuove tecniche di conservazione, imballaggio e trasporto.

Occorre inoltre puntare sull'aggiornamento e la formazione degli operatori e sulle capacità imprenditoriali e di marketing al fine di garantire il successo delle iniziative volte alla

valorizzazione commerciale dei prodotti.

Proposta - Marchio IGP Carciofo di Pestum coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A3 - Alento Monte Stella, STS. A7 - Monti Picentini,

Sistemi a dominante rurale-culturale: STS. B2 - Antica Volcei. Comuni interessati

Sistemi Urbani: STS. D5 - Sistema Urbano Salerno

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F6 - Magna Grecia, STS. F8 - Piana del Sele

Linee di indirizzo strategico per la filiera Ortofrutticola – Carciofo

Il ridotto “peso” economico detenuto dai prodotti ortofrutticoli come il Carciofo di Paestum è principalmente imputabile agli esigui quantitativi di prodotto marchiato commercializzato: sia per la polverizzazione che contraddistingue la base produttiva (aziende agricole di modesta dimensione) che per la mancanza di strutture di commercializzazione, che rendono particolarmente critiche le attività legate alla vendita e alla penetrazione sui mercati al di fuori del bacino territoriale di produzione.

Le linee d’indirizzo strategico per l’intervento integrato sono, ovviamente, legate al riconoscimento del Marchio Igp che consentirebbe di implementare strategie di valorizzazione commerciale basate, appunto, su un marchio che identifichi il prodotto e sia di immediata riconoscibilità da parte dei consumatori.

In ogni caso, e prescindendo dalla registrazione del marchio Igp, è evidente che le possibilità di sviluppare il settore (e questo ragionamento riguarda tutte le produzioni agricole di pregio, ma non riconosciute a livello comunitario) sono legate alla capacità di aggregazione della base produttiva, alla standardizzazione qualitativa ed alla creazione di condizioni di contesto (infrastrutture, organizzazione, logistica, servizi commerciali e di assistenza, ecc.).

Marchio IGP Nocciola tonda di Giffoni coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A7 - Monti Picentini

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C4 - Valle dell’Irno.

Linee di indirizzo strategico per la filiera Ortofrutticola – Nocciola

La progettazione integrata mira principalmente ad intervenire sulle variabili di contesto e sul più generale miglioramento delle condizioni competitive dell’intero settore, puntando sulle produzioni di pregio già riconosciute, ma incentivando anche iniziative volte alla valorizzazione di produzioni di pregio che, al momento, non possono fregiarsi di marchi riconosciuti.

Affinché siano percorribili strategie basate sulla valorizzazione delle produzioni di pregio occorre, comunque, intervenire anche sulle strutture aziendali produttive e della trasformazione al fine di diffondere la difesa integrata e le tecniche agronomiche innovative, razionalizzare gli impianti, riqualificandoli e riducendo il fenomeno delle coltivazioni promiscue, garantire la standardizzazione qualitativa del prodotto agricolo, promuovere il miglioramento genetico delle cultivar locali e, per quanto attiene alla trasformazione, migliorare le tecnologie degli impianti di prima lavorazione, favorendo processi di integrazione e concentrazione produttiva.

Alle iniziative individuali, che rappresentano la necessaria base per rafforzare il profilo

strutturale delle unità produttive e migliorare la qualità delle produzioni, dovranno essere associate iniziative indirizzate alla razionalizzazione della filiera ed alla creazione di sinergie tra gli operatori del settore lungo i diversi stadi della filiera. La logica è quella di rafforzare le filiere produttive territoriali intervenendo principalmente sui fattori che ne limitano le potenzialità.

L'efficacia dell'intervento integrato andrà assicurata sviluppando le reti relazionali tra gli operatori della filiera e favorendo l'associazionismo e la gestione comune di fasi critiche del processo produttivo. Vanno, in tal senso, stimolati gli investimenti in iniziative comuni per la gestione della logistica e per l'implementazione di strategie comuni di valorizzazione e commercializzazione.

Si intende inoltre favorire la diffusione delle politiche di commercializzazione con marchio proprio tanto per il prodotto fresco quanto per i trasformati, onde consentire agli operatori del settore di presentarsi con un'adeguata massa critica in grado di riequilibrare i rapporti con i settori a valle e di affrontare la competizione sui mercati extra-locali. Occorrerà intervenire, inoltre, sull'innovazione finalizzata al miglioramento della qualità del prodotto, alla sperimentazione produttiva, alla riduzione dei costi produttivi e, soprattutto, al miglioramento della qualità.

Marchio IGP Limone di Sorrento coinvolge:

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F4 - Penisola Sorrentina, STS. F5 - Isole Minori.

Marchio IGP Limone Costa d'Amalfi coinvolge:

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F7 - Penisola Amalfitana.

Linee di indirizzo strategico per la filiera Ortofrutticola – Limone

Il settore, negli ultimi anni, ha mostrato una certa sensibilità verso politiche volte alla valorizzazione della produzione ed all'integrazione tra gli operatori che si muovono lungo la filiera. L'intervento integrato deve supportare tali politiche, incentivando una più diffusa aggregazione tra gli operatori del settore e mirando alla concentrazione produttiva.

Va inoltre sostenuta una intensa azione volta alla manutenzione, al rinnovo ed al miglioramento degli impianti, in considerazione non solo dei positivi effetti sulla qualità delle produzioni e sulla gestione economica delle imprese, ma anche del fondamentale ruolo ambientale e paesaggistico svolto dalla limonicoltura.

Uno dei fattori limitanti per lo sviluppo delle produzioni regionali di qualità è rappresentato dalla relativamente ridotta massa critica di ciascun areale. Di conseguenza si ritiene indispensabile intervenire per migliorare il coordinamento e la organizzazione di azioni di valorizzazione comuni, sensibilizzando i produttori dei territori coinvolti ad aderire ai disciplinari approvati.

Marchio IGP Castagna di Montella coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A1 – Alburni

Linee di indirizzo strategico per la filiera Ortofrutticola – Castagna

L'intervento integrato deve mirare al complessivo miglioramento delle performances

aziendali, sia del settore agricolo sia di quello delle successive fasi di trasformazione, valorizzando nel contempo la funzione ambientale e di tutela del territorio e del paesaggio dei castagneti. A tale obiettivo deve essere associata la razionalizzazione del settore, con particolare riferimento all'integrazione tra i diversi stadi della filiera, allo scopo di consentire la realizzazione di interventi di valorizzazione delle produzioni di qualità sui mercati extra-regionali.

Operativamente occorre recuperare la produttività dei castagneti attualmente abbandonati o condotti in modo irrazionale (interventi di miglioramento delle tecniche agronomiche, lotta alle malattie e perfezionamento delle tecniche di lavorazione e conservazione), al fine di migliorare la produzione sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo. Iniziative a carattere individuale andranno anche indirizzate verso la successiva fase di trasformazione, mirando all'adeguamento tecnologico ed alla qualità delle produzioni.

Occorre inoltre favorire una maggiore concentrazione produttiva lungo tutti gli stadi della filiera, e di favorire forme di cooperazione ed associazionismo tra gli operatori della filiera allo scopo di migliorare l'approccio complessivo al mercato ed implementare efficacemente azioni di valorizzazione dei prodotti della filiera.

In quest'ottica l'obiettivo è di stimolare un migliore collegamento tra la fase produttiva, quella di trasformazione e quella di commercializzazione, integrando le conoscenze e le competenze dei singoli attori e sviluppando politiche di marketing basate su marchi propri che consentono una migliore riconoscibilità delle produzioni presso i mercati al dettaglio (specializzato e moderno).

Parallelamente, in considerazione delle molteplici funzioni assolte dalla castanicoltura, vanno promosse forme di diversificazione del reddito in attività complementari ed affini a quella produttiva.

Marchio IGP Mela Annurca Campana coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A1 – Alburni, STS. A9 - Taburno

Sistema a dominante rurale-culturale: STS. B6 – Titerno

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C8 - Area Giuglianesa

Sistemi Urbani: STS. D4 - Sistema Urbano Caserta e Antica Capua

Sistemi a dominante urbano-industriale: STS. E2 – Napoli Nord

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F2 -Area Flegrea

Linee di indirizzo strategico per la filiera Ortofrutticola – Mela

Il rafforzamento della filiera va assicurato, anzitutto, attraverso forti investimenti volti al miglioramento della qualità del prodotto e, soprattutto, del raggiungimento di livelli standard minimi. Tale elemento rappresenta un nodo critico per implementare strategie volte a promuovere la valorizzazione commerciale del prodotto.

Tali strategie dovranno fondarsi sull'integrazione tra i produttori locali, anche attraverso lo sviluppo dell'associazionismo, e sullo sviluppo di capacità organizzative in grado di promuovere con maggiore attenzione e competenza le attività di commercializzazione e di marketing. L'intervento integrato, non deve essere limitato alla razionalizzazione della fase di vendita vera e propria, ma deve puntare anche sul miglioramento delle tecniche, sull'assistenza e fornitura di servizi organizzativi, tecnici e di marketing necessari ad un'offerta qualificata, in grado di sostenere la concorrenza in termini di prezzo da parte dei Paesi con costi di produzione sicuramente più contenuti, ed allo stesso tempo capace di cogliere le opportunità sul fronte qualitativo.

Occorre puntare, dunque, sulla qualità dei prodotti offerti, che non deve riguardare soltanto le caratteristiche del prodotto ma anche la qualità dei servizi aggiuntivi di carattere commerciale e tecnologico in generale.

Infine, relativamente alla razionalizzazione della distribuzione, occorre puntare sulla organizzazione e strutturazione dei servizi logistici prestando particolare attenzione ai moderni sistemi d'immagazzinamento e di trasporto ed alla realizzazione dei servizi necessari alla commercializzazione quali la selezione, il confezionamento, il mix offerto, ecc.

Proposta - Marchio IGP Albicocca Vesuviana coinvolge:

Sistema a dominante rurale-manifatturiera: STS. C7 - Comuni Vesuviani

Sistema a dominante urbano-industriale: STS. E3 - Nolano

Sistemi Costieri a dominante paesistico, ambientale, culturale: STS. F3 - Miglio d'Oro-Torrese-stabiese

Linee di indirizzo strategico per la filiera Ortofrutticola – Albicocca

È obiettivo dell'intervento integrato quello di accrescere la remuneratività e la competitività dei prodotti offerti, attraverso idonee iniziative volte al miglioramento della qualità dei prodotti e dei servizi lungo tutta la filiera, esaltando le potenzialità della produzione locale e migliorando la rispondenza della stessa alle richieste di mercato.

Ad iniziative mirate al settore agricolo, con particolare riferimento alla razionalizzazione degli impianti e delle tecniche produttive, con sviluppo della cosiddetta agricoltura integrata, vanno previste iniziative volte a promuovere un rapporto più stretto tra i diversi stadi della filiera.

Particolare attenzione deve essere riposta sui moderni sistemi d'immagazzinamento e di trasporto e sulla realizzazione dei servizi necessari alla commercializzazione quali la selezione, il packaging, il mix offerto, ecc.

È inoltre necessario supportare le politiche di sviluppo integrato attraverso azioni volte a creare un sistema organizzato ed efficace relativo all'organizzazione e gestione di marchi di qualità per garantire e certificare gli standard qualitativi.

Proposta - Marchio Dop Fico Bianco del Cilento coinvolge:

Sistema a dominante naturalistica: STS. A3 - Alento Monte Stella, STS. A4 - Gelbison Cervati, STS. A5 - Lambro e Mingardo, STS. A6 – Bussento

Linee di indirizzo strategico per la filiera Ortofrutticola – Fico

È obiettivo dell'intervento integrato quello di accrescere la remuneratività e la competitività dei prodotti offerti, attraverso idonee iniziative volte al miglioramento della qualità dei prodotti e dei servizi lungo tutta la filiera, esaltando le potenzialità della produzione locale e migliorando la rispondenza della stessa alle richieste di mercato.

L'intervento integrato deve sostenere politiche volte alla valorizzazione della produzione ed all'integrazione tra gli operatori che si muovono lungo la filiera, incentivando una più diffusa aggregazione tra gli operatori del settore e mirando alla concentrazione produttiva.

Il miglioramento ed il mantenimento di livelli standard della qualità del prodotto è un obiettivo che va realizzato, anzitutto, intervenendo sul settore primario attraverso una intensa azione volta alla manutenzione, al rinnovo ed al miglioramento degli impianti, in

considerazione dei positivi effetti sulla qualità delle produzioni e sulla gestione economica delle imprese.

Ad iniziative mirate al settore agricolo, vanno previste iniziative volte a promuovere un rapporto più stretto tra i diversi stadi della filiera. Particolare attenzione deve essere riposta sui moderni sistemi d'immagazzinamento e di trasporto e sulla realizzazione dei servizi necessari alla commercializzazione quali la selezione, il packaging, il mix offerto, ecc.

È inoltre necessario supportare le politiche di sviluppo integrato attraverso azioni volte a creare un sistema organizzato ed efficace relativo all'organizzazione e gestione di marchi di qualità per garantire e certificare gli standard qualitativi.

Politiche dei trasporti e STS

Si riporta di seguito un sintetico esame dei STS in rapporto all'attuale dotazione infrastrutturale in termini di accessibilità, e ai programmi previsti dal Piano regionale dei trasporti.

STS A1 - ALBURNI

Accessibilità

Circonda i Monti Alburni e comprende la zona nord del Parco Nazionale del Cilento.

Il confine nord è lambito dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria con gli svincoli di Contursi, Sicignano degli Alburni e Petina-Auletta. In corrispondenza dello svincolo di Sicignano si dirama il raccordo autostradale Sicignano-Potenza. Sempre a nord è attraversato dalla SS 19 delle Calabrie, mentre all'estremità sud dalla SS 166 degli Alburni.

La linea ferroviaria che lo percorre, parallelamente al tracciato dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, è la Salerno-Battipaglia-Potenza con le stazioni di Contursi Terme e Sicignano degli Alburni. In corrispondenza della stazione di Sicignano si dirama la linea ferroviaria per Lagonegro attualmente dismessa. La restante parte del territorio, attualmente, non è servita da alcuna linea ferroviaria.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano che dista circa 23 km di autostrada dallo svincolo di Contursi a quello di Battipaglia, più altri 4 km dallo svincolo di Battipaglia sino allo scalo, da percorrere all'interno dell'abitato di Bellizzi.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- il potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;
- collegamento del Vallo di Diano con l'area costiera Cilentana;
- adeguamento della SS 166 degli Alburni.

Per il sistema ferroviario l'*opzione* progettuale prevista è:

- ripristino della linea Sicignano-Lagonegro: tratta Sicignano-Montesano.

STS A2 - ALTO CALORE SALERNITANO

Accessibilità

Si estende all'interno della provincia di Salerno, parallelamente alla costa, dal comune di Monteforte Cilento sino a Laurino, Valle dell'Angelo e Piaggine.

È percorso, da ovest verso est, dalla SS 166 degli Alburni che attraversa il comune di Castel S. Lorenzo.

Lo svincolo autostradale più vicino in linea d'aria, rispetto ad un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale, è quello di Atena Lucana raggiungibile attraverso la SS 166, che dista circa 27 km.

Non vi è alcuna linea ferroviaria che attraversa il territorio.

Le stazioni ferroviarie più prossime sono quelle di Rutino, Omignano-Salento, Vallo della Lucania-Castelnuovo e Casal Velino della linea Salerno-Paola, il cui tracciato è parallelo all'estensione del sistema territoriale in questione, ma esterno ad esso.

Attualmente l'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino che dista circa 100 km da un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale.

Programmazione

Per il sistema stradale l'*invariante* progettuale è:

- il collegamento Vallo di Diano-area costiera Cilentana: realizzazione nuovo asse (codice intervento 30).

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà quello di Pontecagnano che dista circa 60 km di autostrada dallo svincolo di Atena Lucana a quello di Battipaglia.

STS A3 - ALENTO MONTE STELLA

Accessibilità

Si estende lungo la costa salernitana dal comune di Agropoli sino a Casalvelino, spingendosi verso l'interno sino al confine dei comuni di Cicerale, Rutino, Lustra e Omignano.

È attraversato a nord dalla SS 18 Tirrena inferiore che giunge sino a Reggio Calabria, e lambito lungo la costa dalla 267 del Cilento.

Lo svincolo autostradale più prossimo è quello di Eboli dell'A3 che dista circa 35 km in linea d'area da un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale.

La linea ferroviaria che lo percorre, parallelamente al tracciato della SS 18, è la Salerno-Paola con le stazioni di Agropoli-Castellabate, Torchiara, Rutino, Omignano-Salento e Vallo della Lucania-Castelnuovo. Il territorio lungo la costa, attualmente, non è servito da alcuna linea ferroviaria.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano che dista circa 7 km di autostrada dallo svincolo di Eboli a quello di Battipaglia, a cui vanno aggiunti i 35 km per raggiungere lo svincolo di Eboli ed altri 4 km dallo svincolo autostradale di Battipaglia fino allo scalo, da percorrere all'interno dell'abitato di Bellizzi.

Per quanto riguarda i collegamenti via mare i porti di Agropoli, San Marco (frazione di Castellabate) e Acciaroli (frazione di Pollica), sono attualmente collegati al porto di Salerno mediante il Metrò del Mare che effettua servizio nei mesi estivi.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- strada di collegamento variante alla SS 18 all'altezza dello svincolo di Paestum al comprensorio aree industriali di Agopoli, Capaccio, Ogliaastro Cilento e Giungano.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS A4 - GELBISON CERVATI

Accessibilità

Si estende all'interno della provincia di Salerno, comprendendo la parte sud del Parco Nazionale del Cilento, fin quasi ad arrivare alla costa.

È lambito, lungo il versante ovest, dalla SS 18 che attraversa il territorio da Castelnuovo Cilento a Ceraso. In prossimità di Castelnuovo Cilento, sempre dalla SS 18 si dirama la SS 447 di Palinuro verso sud.

Per accedere all'autostrada è necessario percorrere più di 35 km, in linea d'area e da un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale, per raggiungere lo svincolo di Buonabitacolo.

La linea ferroviaria che lo percorre, parallelamente al tracciato della SS 18, è la Salerno-Paola con le stazioni di Omignano-Salento, Vallo della Lucania-Castelnuovo e Casal Velino. La restante parte del territorio non è servita da alcuna linea ferroviaria.

L'aeroporto più vicino è quello di Pontecagnano che dista più di 80 km di autostrada dallo svincolo di Buonabitacolo a quello di Battipaglia, a cui vanno aggiunti altri 4 km da percorrere all'interno dell'abitato di Bellizzi, prima di raggiungere lo scalo.

Programmazione

Non sono previsti interventi né per il sistema stradale né per quello ferroviario.

STS A5 - LAMBRO E MINGARDO

Accessibilità

Si estende lungo la costa salernitana dal comune di Ascea sino a San Giovanni a Piro, nel golfo di Policastro spingendosi verso l'interno sino al confine dei comuni di Rofrano, Montano Antilia, e Cuccaro Vetere.

È attraversato, da ovest ad est, dalla SS 18 Tirrena inferiore che giunge sino a Reggio Calabria, e attraversa le località di Cuccaro Vetere, Futani, Lauria, Torre Orsaia e Policastro. La costa è lambita dalla SS 447 di Palinuro da cui si dirama la SS 562 dir del Golfo di Policastro che si connette alla SS 18 in corrispondenza di Policastro.

Gli svincoli autostradali più prossimi sono quelli di Buonabitacolo e Lagonegro nord dell'A3, dei quali il secondo capita al di fuori del territorio regionale. Entrambi distano circa 32 km in linea d'area da un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale.

La linea ferroviaria che lo percorre, abbastanza centrale rispetto all'estensione del sistema territoriale, è la Salerno-Paola con le sei stazioni di Ascea, Pisciotta-Palinuro, Caprioli, S. Mauro la Bruca, Centola e Celle Bulgheria-Roccagloriosa.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- strada a scorrimento veloce in variante alla SS 18: nuova realizzazione tra i comuni di Butani e Centola;
- completamento della SS 447 variante di Pisciotta.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS A6 - BUSSENTO

Accessibilità

Si trova all'estremità sud del confine regionale lungo il golfo di Policastro.

È attraversato dalla SS 18 Tirrena inferiore che ne traccia il confine ovest e corre lungo la

costa proseguendo verso Reggio Calabria, e dalla SS 517 Bussentina che da Policastro si distacca dalla SS 18 e si dirige verso nord in direzione Caselle in Pittari.

L'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria non attraversa il territorio del sistema in questione ma è tangente al confine nord-est. Lo svincolo più vicino, in linea d'area, rispetto ad un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale, è Lagonegro nord che si trova al di fuori del territorio regionale e ad una distanza di circa 14 km.

La linea ferroviaria Salerno-Paola serve solo la costa del sistema territoriale, mentre tutta l'area interna è sprovvista di collegamenti su ferro. Le sei stazioni che ricadono all'interno del territorio sono ben cinque: Torre Orsaia, Policastro Bussentino, Capitello, Vibonati e Sapri.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- completamento SS 517 var tra Caselle in Pittari e Buonabitacolo;
- SS 517 "Bussentina"-adeguamento dello svincolo di Caselle in Pittari con eliminazione dell'intersezione a raso e sistemazione di un'ampia zona in frana.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS A7 - MONTI PICENTINI TERMINIO

Accessibilità

Si estende nel salernitano sino al confine con la provincia di Avellino, lungo il territorio dei comuni di Giffoni sei Casali, Giffoni Vallepiiana e Acerno, a nord, e a sud lungo San Mango Piemonte, San Cipriano Picentino, Montecorvino Pugliano e Bellizzi.

È attraversato dalla SS 164 delle Croci di Acerno che, dalla località Croci di Acerno, al confine nord del sistema territoriale, mette in comunicazione i comuni di Acerno, Montecorvino Rovella e Bellizzi. Inoltre dal comune di Giffoni Vallepiiana si dirama la SP 25 che conduce fino a Salerno.

L'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è tangente al confine sud del sistema territoriale. Gli svincoli più vicini sono Pontecagnano e Battipaglia.

La linea ferroviaria Salerno-Battipaglia, il cui tracciato è parallelo all'autostrada A3, serve solo l'estremità sud del sistema territoriale, mentre tutto il resto del territorio è sprovvisto di collegamenti su ferro. Solo la stazione di Montecorvino ricade all'interno del territorio del sistema territoriale, anche se sia quella di Pontecagnano che quella di Battipaglia distano appena 7 km la prima e circa 4 la seconda, dalla stazione di Montecorvino.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano che si trova, rispetto allo svincolo di Battipaglia, percorrendo la SS 18 in direzione nord, a circa 4 km, dei quali 3 km sono percorsi all'interno dell'abitato della città di Bellizzi, prima di raggiungere lo scalo.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- il potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;
- la realizzazione della strada di collegamento Acerno-Montecorvino.

Per il sistema ferroviario l'*opzione* progettuale prevista è:

- sviluppo della Metropolitana di Salerno: tratta Pontecagnano-Battipaglia.

STS A8 - PARTENIO

Accessibilità

Si estende a nord della provincia di Avellino sino al confine con il beneventano, a ridosso del Parco Regionale del Partenio.

È attraversato dalla SS 374 di Summonte che, in prossimità del comune di Roccabascerana punta verso sud in direzione Avellino, dalla SS 88 che collega Benevento ad Avellino e dalla SS 371 della Valle del Sabato che collega la SS 371, in corrispondenza del comune di Altavilla, alla SS 7 nel comune di Prata di Principato. La SS 7 attraversa il sistema territoriale due volte: lungo il confine nord-ovest, attraverso i comuni di Rotondi, Cervinara, San Martino Valle Caudina e Roccabascerana, e lungo il confine est attraverso i comuni di Candida, Montefalcione e San Potito.

Il tracciato dell'autostrada A16 Napoli-Avellino-Canosa è parallelo alla SS 7. Lo svincolo a servizio del sistema territoriale è quello di Avellino Est.

Le linee ferroviarie a servizio di questo sistema territoriale sono tre:

- la Canello-Benevento ad ovest, con gli svincoli di Rotondi-Paolisi, Cervinara, S. Martino Valle Caudina-Monte Sarchio e Tufara Valle-Arpaiese-Ceppaloni;
- la Salerno-Avellino-Benevento che lo attraversa da nord a sud, con le stazioni di Cianche-Ceppaloni, Altavilla Irpina, Tupo, Prata-Pratola e Montefredane;
- la Avellino-Rocchetta S. Antonio-Lacedonia ad est, con le stazioni di Salza Irpina, Montefalcone e Montemiletto.

L'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino raggiungibile via autostrada percorrendo circa 55 km lungo l'A16 ed il raccordo A1-A3, dallo svincolo di Avellino Est, fino all'uscita di Capodichino.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- asse attrezzato S. Salvatore Telesino-Pianodardine (Fondo Valle Isclero): realizzazione tratta S. Agata dei Goti-Valle Caudina;
- collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di raccordo con la viabilità preesistente;
- asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine: realizzazione tratta S. Martino Valle Caudina-Roccabascerana.

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- velocizzazione del collegamento Napoli-Bari: tratta Canello-Benevento via Valle Caudina.

STS A9 - TABURNO

Accessibilità

Si estende ad est di Benevento a ridosso del Parco Regionale del Taburno, fino al confine con la provincia di Caserta.

È delimitato a nord dalla SS 372 Telesina, che lo attraversa dal comune di Solopaca a quello di Torrecuso, e a sud dalla SS 7 via Appia, da Forchia ad Apollosa. È attraversato, inoltre, dalla variante alla SS 265, ovvero la SS Fondo Valle Isclero.

Tra le strade della rete provinciale principale, è attraversato dalla SP 4 Vitulanese 1° tronco da Montesarchio per Vitulano, Foglianise sino al comune di Ponte.

Si trova all'incirca a metà strada tra il raccordo autostradale Benevento-A16 e l'autostrada A1 Napoli-Roma, entrambe raggiungibili attraverso l'Appia. Nel primo caso, percorrendo l'Appia in direzione Benevento ci si immette sulla tangenziale di Benevento e

successivamente sul raccordo autostradale; nel secondo caso, percorrendo l'Appia in direzione Caserta, arrivati al comune di Maddaloni, si imbecca la SS 265 e, attraverso lo svincolo Caserta Sud, l'autostrada A1.

Le linee ferroviarie a servizio di questo sistema territoriale sono due: la Caserta-Benevento-Foggia, che ne delimita il confine nord, e la Cancellone-Benevento che ne delimita quello sud.

La prima linea ferroviaria serve il territorio con otto stazioni, ovvero: Valle di Maddaloni, Frasso-Dugenta, Amorosi-Melizzano, Teleso-Cerreto, Solopaca, S. Lorenzo Maggiore, Ponte-Casalduni, Vitulano-Foglianise. La seconda linea ferroviaria serve il territorio con 5 stazioni di cui due cadono all'interno del confine del sistema territoriale e le restanti tre sono molto prossime. Esse sono: Arpaia, Rotondi-Paolisi, Cervinara, S. Martino Valle Caudina e Tufara Valle-Arpaia-Ceppaloni.

La zona interna del sistema territoriale è sprovvista di collegamenti ferroviari.

L'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino raggiungibile via autostrada percorrendo circa 25 km di raccordo A1-A3, dallo svincolo di Caserta Sud, fino all'uscita di Capodichino.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invariati* progettuali sono:

- ammodernamento della SS 372 da Benevento a Caianello e bretelle di collegamento alla viabilità principale;
- asse attrezzato S. Salvatore Telesino-Pianodardine (Fondo Valle Isclero): realizzazione tratte Dugenta-Maddaloni e S. Agata dei Goti-Valle Caudina;
- collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di raccordo con la viabilità preesistente;
- lavori di adeguamento della SS 87/88 "Valle Tammaro"; (
- strada a scorrimento veloce "Fondovalle Vitulanese";
- strada S.V. Fondo Valle Vitulanese, collegamento con la viabilità provinciale del Taburno e potenziamento con interventi di adeguamento funzionale (tratto Ponte-Foglianise);
- riammagliamento dei lotti realizzati della S. D. V. Fondo Valle Vitulanese: tratto Foglianise-Montesarchio.

Per il sistema ferroviario gli *invariati* progettuali sono:

- velocizzazione del collegamento Napoli-Bari: tratta Cancellone-Benevento via Valle Caudina.

STS A10 - MATESE

Accessibilità

È situato all'estremo nord della Regione Campania, al confine con la provincia di Isernia, tra il Parco Regionale di Roccamonfina ed il Parco Regionale del Matese.

È attraversato dalla SS 158 della Valle del Volturno, dal comune di Capriati al Volturno fino ad Alife, dove si immette nella SS 158 dir che, a sua volta, parte da Piedimonte Matese e si dirige verso Dragoni. Il confine sud è lambito dalla SS 372 Telesina.

Da Piedimonte Matese si diramano alcune strade provinciali da segnalare in quanto nel prossimo futuro saranno oggetto di interventi di adeguamento della sede stradale, tra cui la SP 290 ex statale Telesina che mette in comunicazione con Gioia Sannitica, e la SP 66 Piedimonte-Ponte dei Briganti-Villa Ortensia.

Lo svincolo autostradale più vicino è quello di Caianello sull'A1, raggiungibile attraverso la SS 372.

La linea ferroviaria che lo percorre è l'Alifana Piedimonte Matese-S. M. Capua Vetere con le stazioni di Piedimonte Matese e Alife. Inoltre, la linea Vairano-Isernia-Campobasso è molto prossima al confine ovest con le stazioni di Sesto Campano, Capriati Volturno e Venafro.

L'aeroporto più prossimo, in linea d'area, è quello di Grazzanise, ma quello più facilmente raggiungibile via autostrada/raccordo A1-A3, è quello di Napoli-Capodichino, percorrendo circa 60 km, dallo svincolo di Caianello, fino all'uscita di Capodichino.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- ammodernamento della SS 372 da Benevento a Caianello e bretelle di collegamento alla viabilità principale;
- variante alla SS 85;
- adeguamento della sede stradale della SP 83-SS 158-Ailano-Valle Agricola;
- adeguamento della sede stradale della SP 290;
- adeguamento della sede stradale della SP 66-Piedimonte Matese-Ponte dei Briganti-Villa Ortensia.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS A11 - MONTE SANTA CROCE

Accessibilità

È situato all'estremo nord della Regione Campania, al confine con le province di Frosinone ed Isernia, sulla Terra di Lavoro.

È attraversato dalla SS 430 del Garigliano, ad ovest, che incrocia la SS 6 Via Casilina in prossimità di Venafro. La SS 6 attraversa il sistema territoriale dal comune di Mignano Monte Lungo sino a Marzano Appio, posto a sud-ovest, in corrispondenza del quale continua verso sud parallelamente al confine fino a Teano, dove abbandona definitivamente il territorio del sistema territoriale in questione. Da est proviene la SS 372 Telesina che si connette all'autostrada A1 Napoli-Roma in corrispondenza dello svincolo di Caianello.

Gli svincoli autostradali a servizio del territorio sono due: Caianello, collocato in prossimità del confine est, e S. Vittore al confine nord.

Da Mignano Monte Lungo si dirama la SP 14 di collegamento con Roccamonfina e Sessa Aurunca, e da Roccamonfina la SP 91 di collegamento con la SS 6. Infine, la SP 31 Macchina-S. Giuliano – Cascano da Teano a Sessa Aurunca.

La linea ferroviaria a servizio del territorio è la Caserta-Roma con le stazioni di Teano, Riardo-Pietramelara, Vairano-Caianello, Tora-Presenzano, Mignano di Montelungo e Rocca d'Evandro-S. Vittore.

L'aeroporto più prossimo, è quello di Grazzanise raggiungibile percorrendo circa 20 km di autostrada, dallo svincolo di Caianello fino allo svincolo di Capua, proseguendo poi sulla SS 7 (Appia) fino all'abitato di Capua per 7 km e quindi sulla SS 264 fino allo scalo per altri 14 km.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- ammodernamento della SS 372 da Benevento a Caianello e bretelle di collegamento alla viabilità principale;
- adeguamento della sede stradale della SP 91-Borgonovo-Casale-Prov.le Teano-Roccamonfina;

- adeguamento della sede stradale della SP 31-2° Macchina-S. Giuliano-Cascano;
- adeguamento della sede stradale della SP 14-Sessa-Mignano Nord.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS A12 - TERMINIO CERVIALTO

Accessibilità

Si estende nella provincia di Avellino dai comuni di Mirabella Eclano, Venticano, Pietradefusi, e Torre le Nocelle a nord, sino ai comuni di Caposele, Calabritto e Senerchia a sud.

Il territorio è attraversato a nord dalla SS 90 delle Puglie, da Mirabella Eclano sino a Venticano, in corrispondenza del quale l'asse stradale si sdoppia nella SS 7 Appia che punta verso nord, e nella SP 234 che prosegue verso l'abitato di Torre le Nocelle. Più a sud è attraversato trasversalmente dalla SS 400 di Castelvete che mette in comunicazione, dal confine ovest verso quello est, i comuni di Chiusano di San Domenico, Montemarano, Castelfranci e Nusco. Parallelamente alla SS 400, un po' più a sud, verso l'abitato di Montella, si sviluppa il tracciato della SS 7 Appia.

Le due strade sono collegate tra loro dalla SS 164 delle Croci di Acerno che attraversa il sistema territoriale da nord a sud fino ad immettersi nella SS 303 del Formicolo, nel comune di Mirabella, che a sua volta, dopo meno di 2 km, si ricongiunge alla SS 90.

L'autostrada A16 Napoli-Avellino-Canosa lambisce il confine nord del sistema territoriale e nel comune di Venticano è ubicato lo svincolo tra il raccordo autostradale Benevento-A16 e l'autostrada A16.

La linea ferroviaria a servizio del territorio è la Avellino-Rocchetta-S. Antonio-Lacedonia con le stazioni di Salza Irpina, Montefalcione (esterna al territorio), Montemiletto, Taurasi, Lungosano, Partenopoli, Castelvete, Castelfranci, Montemarano, Cassano Irpino, Montella, Bagnoli Irpino e Nusco.

L'aeroporto più prossimo, è quello di Pontecagnano raggiungibile via autostrada percorrendo prima l'A16, poi il raccordo Avellino-Salerno e poi l'A3, fino allo svincolo di Battipaglia.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- strada Cianciulli-S. Silvestro fino alla viabilità PIP;
- viabilità PIP fino al collegamento con la SS 368 (Montella-Lago Laceno);
- viabilità del Calore :
- ampliamento ristrutturazione tratto Taurasi-Mirabella;
- realizzazione collegamento tra SS 164 e SP 190;
- realizzazione collegamento tra SS 164-innesto SS 303-SP 36;
- realizzazione collegamento tra SS 303 e SS 90;
- adeguamento dell'asse viario Calabritto-anello Bagnoli;
- adeguamento dell'asse viario Lioni-Caposele.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS B1 - VALLO DI DIANO

Accessibilità

Si estende all'estremità est del confine regionale nella provincia di Salerno.

È attraversato da nord a sud, parallelamente al tracciato dell'autostrada A3 Salerno-Reggio

Calabria, dalla SS 19 delle Calabrie che collega i comuni di Pertosa, Polla, Atena Lucana, Sala Consilina, Padula, Montesano e Casalbuono. Da ovest proviene la SS 166 degli Alburni che, in corrispondenza di Atena Lucana, si innesta nella SS 19, e da sud-est la SS 517 Bussentina che in prossimità dello svincolo di Buonabitacolo si congiunge alla SS 19. Da est, invece, proviene la SS 598 che si innesta nella SS 19 nello stesso punto della SS 166; da sud-est, infine, proviene la SS 103 di Val d'Angri che, dopo aver attraversato l'abitato di Montesano, si congiunge anch'essa alla SS 19.

È attraversato da sud a nord dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria con gli svincoli di Polla, Atena Lucana e Sala Consilina.

Non è servito da nessuna linea ferroviaria in esercizio. La Sicignano-Lagonegro, il cui tracciato è parallelo a quello dell'autostrada, è attualmente dismessa.

L'aeroporto più prossimo, è quello di Pontecagnano che dista circa 60 km di autostrada dallo svincolo di Atena Lucana a quello di Battipaglia, più altri 4 km dallo svincolo di Battipaglia sino allo scalo, da percorrere all'interno dell'abitato di Bellizzi.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- il potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;
- collegamento del Vallo di Diano con l'area costiera Cilentana : adeguamento della SS 166 degli Alburni;
- completamento SS 517 variante tra Caselle in Pittari e Buonabitacolo.

Per il sistema ferroviario l'*opzione* progettuale prevista è:

- ripristino della linea Sicignano-Lagonegro: tratta Sicignano-Montesano.

STS B2 - ALTO E MEDIO SELE

Accessibilità

Si estende dai monti Picentini sino al confine sud-est della regione comprendendo i comuni di Campagna, Contursi Terme, Castelnuovo di Conza, Laviano sino a Salvitelle e Caggiano.

È attraversato da nord a sud, dalla SS 91 della Valle del Sele fino al casello autostradale di Contursi dell'A3. In corrispondenza del comune di Contursi Terme la SS 91 devia verso ovest in direzione di Eboli. La SS 94 del varco di Pietrastretta attraversa il territorio da ovest verso est con una diramazione verso sud che si distacca 3 km a sud dell'abitato di Buccino; infine, la SS 19 delle Calabrie in prossimità del confine sud-ovest, varca il confine nei pressi del comune di Auletta.

L'autostrada A3 traccia il confine sud del sistema territoriale e lo serve con gli svincoli di Campagna, Contursi, Sicignano degli Alburni, Petina-Auletta. e Polla (esterno al territorio) In corrispondenza dello svincolo di Sicignano si dirama il raccordo autostradale Sicignano-Potenza (SSV 847 "Basentana") con lo svincolo di Buccino.

La linea ferroviaria a servizio del territorio è la Salerno-Battipaglia-Potenza, il cui tracciato è parallelo a quello del raccordo autostradale. Le stazioni ferroviarie ubicate nel territorio sono Buccino, S. Gregorio Magno, Ponte S. Cono, Romagnano e Balvano. La linea Sicignano-Lagonegro, il cui tracciato è parallelo a quello dell'autostrada, è attualmente dismessa. Il resto del territorio è sprovvisto di collegamenti ferroviari.

Attualmente l'aeroporto più prossimo è Napoli-Capodichino che dista circa 91 km di autostrada A3 e raccordo A1-A3, a partire dallo svincolo di Campagna.

Programmazione

Per il sistema stradale il principale *invariante* progettuale è:

- il potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

Per il sistema ferroviario l'*opzione* progettuale prevista è il ripristino della linea Sicignano-Lagonegro: tratta Sicignano-Montesano.

L'aeroporto più prossimo, è quello di Pontecagnano che dista circa 14 km di autostrada dallo svincolo di Campagna a quello di Battipaglia, più altri 4 km dallo svincolo di Battipaglia sino allo scalo, da percorrere all'interno dell'abitato di Bellizzi.

STS B3 - TANAGRO

Accessibilità

Si estende a nord-est di Benevento ed è costituito dai tre comuni Pago Veiano, Pesco Sannita e Pietrelcina.

Tra le strade principali sono da segnalare la SS 369 Appulo Fortorina che proviene dal confine regionale e la SS 212 della Val Fortore che attraversa Pietrelcina e raggiunge Benevento.

L'autostrada più vicina è l'A16 Napoli-Avellino-Canosa raggiungibile attraverso il raccordo Benevento-A16, a sua volta raggiungibile percorrendo la SS 212.

La linea ferroviaria a servizio del territorio è la Benevento-Campobasso con le stazioni di Pietrelcina, Cese e Pesco Sannita.

Attualmente l'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino che dista circa 95 km di raccordo Benevento-A16, autostrada A16 e raccordo A1-A3.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- ammodernamento tronco Pietrelcina-S. Marco dei Cavoti (SS 212/369 Fortorina);
- realizzazione di una bretella di collegamento tra le SS 212 e SS 87/88;
- strada di penetrazione e collegamento S. Giorgio la Molara-SS 90/bis;
- ammodernamento della SP "Beneventana" di collegamento tra la ex SS 212-Pesco Sannita.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà quello di Pontecagnano raggiungibile via autostrada percorrendo prima il raccordo Benevento-A16, poi l'autostrada A16, poi il raccordo Avellino-Salerno ed infine un tratto di A3, fino allo svincolo di Pontecagnano, per un totale di circa 76 km.

STS B4 - VALLE DELL'UFITA

Accessibilità

Si estende ad est di Benevento sino al confine regionale.

Tra le strade della rete principale vi è la SS 90 delle Puglie che proviene da Foggia, attraversa l'abitato di Ariano Irpino, ed in prossimità di Grignano, si dirama in due assi che si raccordano entrambi alla SS 91 della Valle del Sele, per poi uscire dal sistema territoriale in corrispondenza del comune di Grottaminarda. Da sud-est, invece, proviene la SS 303 del Formiccolo, mentre da ovest, la SS 90 bis delle Puglie che confluisce nella SS 90.

Il territorio è inoltre attraversato dall'autostrada A16 Napoli-Avellino-Canosa. Gli svincoli a servizio del sistema territoriale sono Grottaminarda, Vallata e Lacedonia, situato poco fuori il confine regionale.

La linea ferroviaria che attraversa il territorio è la Caserta-Benevento-Foggia con le stazioni di Montecalvo-Buonalbergo, Ariano Irpino, Pianerottolo d'Ariano, Svignano-Greci, Montaguto-Panni e Orsara di Puglia.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano raggiungibile via autostrada percorrendo prima l'A16, poi il raccordo Avellino-Salerno e poi l'A3, fino allo svincolo di Battipaglia

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: realizzazione asse Sicignano degli Alburni-Lioni-Grottaminarda-Faeto;
- asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: variante di Grottaminarda;
- SP 235 Fondo Valle Ufita e collegamento con Vallata;
- strada S. Vito-Apice Scalo-confine Prov. Avellino-strada del medio Ufita.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS B5 - ALTO TAMMARO

Accessibilità

Si estende a nord di Benevento sino al confine regionale.

Tra le strade della rete principale sono da segnalare due collegamenti sud-nord e nessun in direzione trasversale a questi. Gli assi stradali citati sono la SS 212 della Val Fortore più ad est e la SS 88 dei due Principati ad ovest.

L'autostrada più vicina è l'A16 Napoli-Avellino-Canosa raggiungibile attraverso il raccordo Benevento-A16, a sua volta raggiungibile percorrendo la SS 88 in direzione Benevento.

La linea ferroviaria a servizio del territorio è la Benevento-Campobasso con le stazioni di Fragneto-Monforte, Campolattaro, Pontelandolfo, S. Maria di Colle Serra, Morcone, S. Croce del Sannio e Sassinoro.

In linea d'area rispetto ad un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale, gli aeroporti Grazzanise e di Capodichino si trovano alla stessa distanza di circa 64 km.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- realizzazione di una bretella di collegamento tra le SS 212 e SS 87/88;
- lavori di adeguamento della SS 87/88 "Valle Tammaro";
- SSV Fondo Valle Tammaro-S. Croce del Sannio-Castelpagano-Colle S.;
- ammodernamento della SP "Beneventana" di collegamento tra la ex SS 212-Pesco Sannita.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS B6 - TITERNO

Accessibilità

Si estende a nord-ovest di Benevento sino al confine regionale.

È attraversato dalla SS 87 Sannitica che entra nel sistema territoriale in corrispondenza del comune di Amorosi, attraversa i comuni di Telesse, dove incrocia la SS 372 Telesina, Castelvenere, Guardia Sanframondi, San Lorenzo Maggiore e San Lupo ed, in prossimità di Pontelandolfo, si incontra con la SS 88 dei due Principati. Da sud proviene la SS Fondo Valle Isclero che si connette alla SS 372 Telesina in corrispondenza dell'abitato di S. Salvatore

Telesino.

L'autostrada più vicina è l'A16 Napoli-Avellino-Canosa raggiungibile attraverso il raccordo Benevento-A16, a sua volta raggiungibile percorrendo la SS 372 in direzione Benevento.

Non vi sono linee ferroviarie che attraversano il territorio. La linea Caserta-Benevento-Foggia delimita il confine sud del sistema territoriale e lo serve con le stazioni di Amorosi-Melizzano, Telese-Cerreto, Solopaca, S. Lorenzo Maggiore e Ponte-Casalduni.

In linea d'area rispetto ad un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale, gli aeroporti di Grazzanise e Capodichino si trovano alla stessa distanza di circa 50 km.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- ammodernamento della SS 372 da Benevento a Caianello e bretelle di collegamento alla viabilità principale;
- strada S.V. Fondo Valle Vitulanese, collegamento con la viabilità provinciale del Taburno e potenziamento con interventi di adeguamento funzionale (tratto Ponte-Foglianise);
- strada S. Giovanni di collegamento tra la SS 87 "Sannitica" e la SS 265 nei comuni di Amorosi e Telese Terme.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS B7 - MONTE MAGGIORE

Accessibilità

Si estende nella provincia di Caserta, subito a nord del capoluogo provinciale.

Da est proviene la SS 372 Telesina che incrocia la SS 158 dir della Valle del Volturno e la SS 6 via Casilina, per poi connettersi alla A1 Napoli-Roma in corrispondenza dello svincolo di Caianello. La SS 158 dir entra nel territorio nel comune di Dragoni e in corrispondenza di Caiazzo, si immette sulla SS 87 Sannitica. La SS 85 entra nel territorio nel comune di Vairano Patenora e fuoriesce a Calvi Risorta.

L'A1 Napoli-Roma non attraversa il territorio, ma è molto prossima al confine ovest. Gli svincoli più vicini sono quelli di Caianello e di Capua.

Le linee ferroviarie a servizio del territorio sono la Caserta-Roma, con le stazioni di Riardo-Pietramelara e Vairano-Caianello, e la linea Alifana S. M. Capua Vetere-Piedimonte Matese con le stazioni di Pontelatone, Piana di Monte Verna, Caiazzo, Villa Ortensia, Alvignano e S. Marco. Inoltre dalla stazione di Vairano-Caianello si dirama la linea Vairano-Isernia-Campobasso che non ha stazioni ubicate all'interno del territorio del sistema in esame.

L'aeroporto più prossimo, è quello di Grazzanise raggiungibile percorrendo circa 20 km di autostrada, dallo svincolo di Caianello fino allo svincolo di Capua, proseguendo poi sulla SS 7 (Appia) fino all'abitato di Capua per 7 km e quindi sulla SS 264 fino allo scalo per altri 14 km.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- ammodernamento della SS 372 da Benevento a Caianello e bretelle di collegamento alla viabilità principale;
- variante alla SS 86;
- ammodernamento e adeguamento della SP Formicola-Dragoni;
- adeguamento della sede stradale della SP 194 + SP 270-SS 6-Rocchetta e Croce-

Formicola;

- adeguamento della sede stradale della SP 289-ex Statale Riardo;
- adeguamento della sede stradale della SP 66-Piedimonte Matese-Ponte dei Briganti-Villa Ortensia.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS B8 - ALTO CLANIO

Accessibilità

È situato ad ovest di Avellino ed è costituito da due porzioni di territorio staccate da una lingua di terra appartenente al sistema territoriale confinante.

La porzione superiore è attraversata, da ovest verso est, dalla SS 7 bis di Terra di Lavoro il cui tracciato è parallelo all'autostrada A16 che serve il territorio con lo svincolo di Baiano.

La porzione a sud è attraversata, sempre da ovest verso est, dalla SS 403 della Valle di Lauro.

L'unica linea ferroviaria che raggiunge questo sistema territoriale è la Napoli – Nola – Baiano della Circumvesuviana che ha due stazioni ubicate nella porzione di territorio più a nord: Avella e Baiano (stazione di testa).

L'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino raggiungibile via autostrada percorrendo circa 30 km lungo l'A16 ed il raccordo A1-A3, dallo svincolo di Baiano, fino all'uscita di Capodichino.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- adeguamento funzionale e costruzione di nuovi tratti di viabilità a servizio dell'area a sud di Nola;
- strada a scorrimento veloce per il collegamento del Vallo di Lauro con l'autostrada Caserta-Salerno (A30);

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS C1 - ALTA IRPINIA

Accessibilità

Si estende nella provincia di Avellino al confine est della Regione Campania.

Tra le strade della rete principale sono da segnalare la SS 303 del Formicoso che attraversa il territorio da Rocca S. Felice a Lacedonia, la SS 7 dir/c che si innesta nella SS 401 dell'Alto Ofanto e del Vulture, la quale lambisce il confine regionale. Più ad ovest la SS 400 di Castelvete entra nel territorio in corrispondenza del comune di Torella dei Lombardi e si congiunge alla SS 425 in corrispondenza dell'abitato di S. Angelo dei Lombardi.

L'autostrada più prossima è l'A16 Napoli-Avellino-Canosa che serve il territorio con uno svincolo, Lacedonia, posto all'estremità nord del sistema territoriale.

La linea ferroviaria a servizio del territorio è la Avellino-Rocchetta-S. Antonio-Lacedonia con le stazioni di Lioni, Lioni Valle delle Viti, Morra de Sanctis-Teora, Sanzano-Occhino, Conza-Andreatta-Cairano, Calitri-Pescopagano, Rapone, S. Tommaso, Monticchio, Aquilonia, e Monteverde.

L'aeroporto più prossimo, è quello di Pontecagnano raggiungibile via autostrada percorrendo prima l'A16, poi il raccordo Avellino-Salerno e l'A3, fino allo svincolo di Battipaglia.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: realizzazione asse Sicignano degli Alburni-Lioni-Grottaminarda-Faeto;
- adeguamento dell'asse viario Lioni-Caposele.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS C2 - FORTORE

Accessibilità

Si estende a nord-est di Benevento sino al confine regionale.

Tra le strade principali sono da segnalare due collegamenti: il primo, è la SS 369 Appulo Fortorina che entra nel territorio in corrispondenza del comune di S. Marco dei Cavoti e fuoriesce in corrispondenza di S. Bartolomeo in Galdo; il secondo è la SS 90 bis delle Puglie che proviene da Benevento e mette in comunicazione i centri di Paduli, Sant'Arcangelo Trimonte, San Giorgio la Molarina e Buonalbergo.

L'autostrada più vicina è l'A16 Napoli-Avellino-Canosa raggiungibile attraverso il raccordo Benevento-A16, a sua volta raggiungibile percorrendo la SS 369, che si immette sulla SS 212 in direzione Benevento.

La linea ferroviaria più prossima lambisce il confine del sistema territoriale ed è la Caserta-Benevento-Foggia con la stazione di Apice-S. Arcangelo Bonito. Il resto del territorio non è servito da alcuna linea ferroviaria.

Attualmente l'aeroporto più prossimo è Napoli-Capodichino che dista circa 75 km in linea d'area rispetto ad un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- ammodernamento tronco Pietrelcina-S. Marco dei Cavoti (SS 212/369 Fortorina);
- adeguamento funzionale strada di penetrazione e collegamento S. Giorgio la Molarina-SS 90/bis;
- strada di collegamento Ginestra degli Schiavoni-Montefalcone Val Fortore;
- strada S. Vito-Apice Scalo-confine Prov. Avellino-strada del medio Ufita;
- ammodernamento dell'asse S. Bartolomeo in Galdo-Castelvetere in Val Fortore;
- completamento asse stradale interregionale Contursi-Grottaminarda-Termini.

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà Pontecagnano raggiungibile via autostrada percorrendo prima l'A16, poi il raccordo Avellino-Salerno ed infine l'A3, a partire da S. Giorgio del Sannio fino allo svincolo di Pontecagnano, per circa 64 km.

STS C3 - SOLOFRANA

Accessibilità

Si estende subito a sud di Avellino.

L'unica strada della rete primaria che lo attraversa è il raccordo autostradale Avellino – Salerno con gli svincoli di Serino, Solfora, Torchiati e Montoro.

La linea ferroviaria a servizio del territorio è la Salerno-Avellino-Benevento con le stazioni di Montoro-Forino, Borgo, Montoro Superiore, Solfora, Serino e S. Michele di Serino.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano raggiungibile via autostrada percorrendo

il raccordo Avellino-Salerno ed un tratto di autostrada A3, fino allo svincolo di Battipaglia, per un totale di circa 40 km.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- adeguamento raccordo autostradale Salerno-Avellino.

Per il sistema ferroviario l'intervento progettuale allo studio è il potenziamento del collegamento ferroviario Avellino-Mercato S. Severino.

STS C4 - VALLE IRNO

Accessibilità

Si estende subito a nord di Salerno.

È attraversato dalla SS 266 Nocerina, dall'autostrada A30 Caserta-Salerno che proviene da ovest e si innesta sul raccordo autostradale Avellino-Salerno. Gli svincoli ubicati sul territorio sono Salerno-Mercato S. Severino, sulla A30, e Baronissi, Lancusi e Fisciano sul raccordo.

Le linee ferroviarie a servizio del territorio sono due:

- la Salerno-Avellino-Benevento con le stazioni di Salerno Irno, Fratte, Pellezzano, Acqamela, Baronissi, Fisciano e Mercato S. Severino;
- la Cancellò-Codola-Mercato S. Severino con le stazioni di Valle di Mercato S. Severino e Mercato S. Severino in comune con l'altra linea.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano raggiungibile via autostrada percorrendo il raccordo Avellino-Salerno ed un tratto di autostrada A3, dallo svincolo di Lancusi fino allo svincolo di Battipaglia, per un totale di circa 27 km.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- adeguamento raccordo autostradale Salerno-Avellino;
- completamento della tangenziale est per il raccordo della SS 88 all'area universitaria ed all'insediamento della "Città dei Giovani"-Baronissi.
- Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:
- Linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Battipaglia: realizzazione della stazione Pellezzano, di interscambio con la linea RFI Regionale Salerno-Mercato S. Severino;
- sviluppo Metropolitana di Salerno: potenziamento della linea Salerno-Baronissi-Università di Fisciano)-Mercato San Severino.

STS C5 - AGRO NOCERINO SARNESE

Accessibilità

Si estende a nord-ovest di Salerno.

È attraversato, da ovest verso est, dalla SS 18 Tirrena Inferiore. Su di essa si immettono la variante alla SS 268 del Vesuvio, la SS 367 Nolana Sarnese che proviene dal confine nord e la SS 266 Nocerina proveniente dal versante est.

Il territorio è attraversato inoltre da due assi autostradali: l'A3 Napoli-Pompei-Salerno a sud parallelamente alla SS 18, e la A30 Caserta – Salerno. Gli svincoli ubicati sul territorio sono

Scafati, Angri, Nocera Inferiore e Cava dei Tirreni, nel caso dell'A3, e Sarno, Nocera e Castel S. Giorgio nel caso dell'A30.

Le linee ferroviarie a servizio del territorio sono:

- la Cannello-Codola-Mercato S. Severino con le stazioni di Sarno, Lavorate e Nocera;
- la Napoli-Salerno con le stazioni di Scafati, Angri, Pagani, Nocera Inferiore e Nocera Superiore;
- la Napoli-Ottaviano-Sarno della Circumvesuviana con le stazioni di S. Valentino Torio e Sarno.

L'aeroporto più prossimo è quello di Pontecagnano raggiungibile attraverso l'A3 percorrendo circa 40 km dallo svincolo di Nocera fino a quello di Battipaglia, più altri 4 km da percorrere all'interno dell'abitato di Bellizzi, prima di raggiungere lo scalo.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- alternativa alla SS 18 nell'Agro Nocerino-Sarnese;
- potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno (;
- raccordo della SS 268 Var alla A3 nel nuovo svincolo di Angri;
- costiera Amalfitana: adeguamento della SS e delle strade minori di raccordo con le aree interne (valico di Chiunzi, Passo di Agerola Dragonea, ecc.).

Per il sistema ferroviario i principali *invarianti* progettuali sono:

Linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Battipaglia: realizzazione della stazione Striano, di interscambio con la linea Circumvesuviana Sarno-Poggiomarino-Napoli..

STS C6 - PIANURA INTERNA CASERTANA

Accessibilità

È situato subito ad ovest di Caserta e si estende dai comuni di Carinola, Falciano del Massico e Cannello e Arnone ad ovest, sino ai comuni di Pignataro Maggiore, Pastorano e Bellona ad est.

Tra le strade dalla rete primaria, è attraversato dall'Appia, SS 7, che collega Vitulazio, Pastorano, Pignataro Maggiore, Sparanise, Francolise e Carinola, e dall'autostrada A1 Napoli-Roma. Vi sono poi altre strade di minore importanza che attraversano il territorio, tra cui la SS 264 del Basso Volturno, appartenente alla rete stradale secondaria, che collega i centri di Grazzanise e Santa Maria la Fossa, ed una serie di collegamenti trasversali, strade provinciali, come la SP 21 per Villa Literno.

Lo svincolo autostradale a servizio del territorio è quello di Capua, situato in prossimità del confine est del sistema territoriale.

Le linee ferroviarie che attraversano il territorio sono due:

- la Caserta-Roma, in prossimità del confine est, con le stazioni di Pignataro Maggiore e Sparanise;
- la Aversa-Villa Literno-Roma, in prossimità del confine ovest, con le stazioni di Cannello e Arnone e Falciano-Mondragone.

A sud del sistema territoriale, presso la SS 264, è ubicato l'aeroporto di Grazzanise.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- circumvallazione di Cascano sulla SS 7;
- collegamento tra la A1 (svincolo Capua) e l'Asse di Supporto (Villa Literno);

- realizzazione di un collegamento lungo il fiume Volturno tra la SP Galatina e la SS 264;
- ammodernamento e adeguamento funzionale della SP Borgo Appio 1° e 2° tratto;
- adeguamento della sede stradale della SP 3-Via Brezza;
- adeguamento della sede stradale della SP 31-2° Macchina-S. Giuliano-Cascano;
- SP 257; SP 217; SP 264 – Vaticali/Castel Volturno e prolungamento Vaticali-Castel Volturno (aeroporto di Grazzanise): adeguamento della sede viaria.

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- il nuovo Aeroporto di Grazzanise.
- Le *opzioni* progettuali sono:
- il collegamento ferroviario Villa Literno-Nuovo Aeroporto di Grazzanise.

STS C7 - COMUNI VESUVIANI

Accessibilità

Si estende nella provincia di Salerno, lungo il versante interno del Vesuvio.

È attraversato dalla SS 268 del Vesuvio, dalla variante alla SS 268, dalla SS 162 dir del Centro Direzionale, che è un'asse stradale a carreggiate separate, e da una serie di assi trasversali di penetrazione di minore importanza che si connettono alla SS 268.

Le autostrade vicine sono la A3 Napoli-Pompei-Salerno a sud, la A16 Napoli-Canosa a nord e il raccordo autostradale A1-A3 ad ovest. Nessuna di questa attraversa il territorio. Gli svincoli più prossimi sono, in linea d'aria e rispetto ad un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale, quello di Pomigliano d'Arco sulla A16 e di Torre del Greco sulla A3.

Le linee ferroviarie a servizio del territorio sono:

- la Cancelli-Torre Annunziata con le stazioni di Ottaviano, S. Giuseppe Vesuviano e Terzigno;
- la Napoli-Ottaviano-Sarno della Circumvesuviana con le stazioni di Cercola, Pollena Trocchia, Guindazzi, Madonna dell'Arco, S. Anastasia, Mercato Vecchio, Somma, Rione Trieste, Ottaviano, Lavinaio-S. Leonardo, S. Giuseppe Vesuviano, Casilli, Terzino, Flocco e Poggiomarino.

L'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino che dista circa 15 km in linea d'aria, rispetto ad un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- prolungamento Circumvallazione Esterna di Napoli;
 - raddoppio da due a quattro corsie della SS 268 "del Vesuvio";
 - bretella di collegamento SS 268 var-SS 367;
 - SP Mozzoni in Ottaviano riqualificazione sede viaria ed innesto sulla superstrada 268 "del Vesuvio";
 - infrastrutture a servizio dell'area del Consorzio Agro Alimentare di Napoli nel comune di Volla;
 - riqualificazione del collegamento Acerra-Pomigliano-S. Anastasia.
- Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:
- linea Circumvesuviana direttrice S. Giorgio-Volla: raccordo con linea Nola-Napoli direzione Napoli; nuova tratta Volla-Napoli-Afragola AV/AC.

STS C8 - AREA GIUGLIANESE

Accessibilità

Situato a nord-ovest di Napoli comprende i comuni di Giugliano, Marano, Mugnano, Villaricca, Qualiano e Calvizzano.

È attraversato, da est verso ovest, dalla Circonvallazione nord di Napoli, sulla quale si va ad inserire, dopo aver aggirato l'abitato di Giugliano, la SS 162, entrambe a carreggiate separate. Da sud, proviene la variante alla SS 7 quater, prolungamento della Tangenziale di Napoli, anch'essa a carreggiate separate, che percorre il territorio in direzione Lago Patria, e parallelamente alla SS 7 quater "Domitiana" che costeggia il mare. Infine, anche se non appartiene alla rete primaria, va ricordata la via storica S. Maria a Cubito che attraversa il territorio da Marano di Napoli sino al quadrivio di Ischitella.

L'autostrada più prossima è l'A1 Napoli-Roma raggiungibile attraverso la Tangenziale di Napoli ed il raccordo autostradale A1-A3

Il territorio è attraversato dalla linea ferroviaria Napoli-Pozzuoli-Villa Literno con la stazione di Giugliano-Qualiano. Inoltre, molto prossima al confine sud del sistema territoriale, vi è la linea Circumflegrea della SEPSA, con le stazioni di Quarto Centro, Quarto, Quarto Officine e Grotta del Sole.

In linea d'area rispetto ad un ipotetico baricentro degli spostamenti del sistema territoriale, gli aeroporti di Grazzanise e Capodichino si trovano alla stessa distanza di circa 16 km.

Programmazione

Per il sistema stradale non sono previsti interventi.

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- interventi su rete Alifana :
- completamento tratta Piscinola-Aversa Centro;
- nuova tratta Aversa Centro-S.M.C.Vetere.

Le *opzioni* progettuali sono:

- trasversale ferroviaria Quarto-Giugliano-staz. AV/AC di Napoli-Afragola.

STS D1 - SISTEMA URBANO BENEVENTO

Accessibilità

È costituito dal capoluogo provinciale più altri dieci comuni contermini.

La configurazione della rete stradale è di tipo radiale verso Benevento. Le direttrici principali sono:

- la SS 372 Telesina e la SS 265 del Ponti della Valle che si immettono nella SS 88 dei due Principati, la quale, dopo aver oltrepassato l'abitato di Benevento, prosegue a sud verso Avellino;
- la SS 212 della Val Fortore che attraversa Pietrelcina e raggiunge Benevento;
- la SS 90 bis delle Puglie;
- la SS 7 Via Appia che proviene dal casertano e, dopo Benevento, prosegue verso S. Giorgio del Sannio;
- il raccordo autostradale Benevento-A16 che collega direttamente la SS 88 con l'autostrada A16.

Anche la rete ferroviaria è configurata come quella stradale. Le linee ferroviarie che convergono su Benevento sono:

- la Caserta-Benevento-Foggia con le stazioni di Vitulano-Foglianise, Benevento e Paduli

sul Cadore;

- la Benevento-Campobasso con le stazioni di Benevento (in comune con le altre linee), Pietrelcina e Cese;
- la Cancello-Benevento con le stazioni di Tufara Valle-Arpaia-Ceppaloni, Benevento R. Libertà, Benevento Appia e Benevento (in comune con le altre linee);
- la Salerno-Avellino-Benevento con le stazioni di Montorsi, Benevento Porta Rufina, Benevento Arco Traiano, Benevento (in comune con le altre linee).

Attualmente l'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino che dista circa 95 km di raccordo Benevento-A16, autostrada A16 e raccordo A1-A3.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- ammodernamento della SS 372 da Benevento a Caianello e bretelle di collegamento alla viabilità principale;
- collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di raccordo con la viabilità preesistente;
- asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine-S. Martino V. C.-Roccamandolfina;
- lavori di adeguamento della SS 87/88 "Valle Tammaro";
- strada a scorrimento veloce "Fondovalle Vitulanese";
- strada di penetrazione e collegamento S. Giorgio la Molara-SS 90/bis;
- Benevento-Apice-Castel del Lago-Collegamento con la SS 90/bis (ASI Benevento).

Per il sistema ferroviario il principale *invariante* progettuale è la velocizzazione del collegamento Napoli-Bari: tratta Cancello-Benevento via Valle Caudina.

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà quello di Pontecagnano raggiungibile via autostrada percorrendo prima il raccordo Benevento-A16, poi l'autostrada A16, poi il raccordo Avellino-Salerno ed infine un tratto di A3, fino allo svincolo di Pontecagnano, per un totale di circa 76 km.

STS D2 - SISTEMA URBANO AVELLINO

Accessibilità

È costituito dal capoluogo provinciale più altri tre comuni contermini, Mercogliano, Atripalda e Monteforte Irpino.

È attraversato da ovest verso est dalla SS 7 bis di Terra di Lavoro sulla quale si inseriscono, provenienti da nord, la SS 374 di Summonte e la SS 88 dei due Principati proveniente da Benevento. A queste si aggiungono l'autostrada A16 Napoli – Canosa con gli svincoli di Avellino ovest e Avellino est, subito fuori il confine del sistema territoriale, ed il raccordo autostradale Avellino – Salerno.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, il territorio è attraversato dalla linea Salerno – Avellino – Benevento con la stazione di Avellino e dalla sua diramazione verso Rocchetta S. Antonio Lacedonia.

Attualmente l'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino. Per raggiungerlo bisogna percorrere, a partire dallo svincolo di Avellino est, circa 46 km di autostrada e raccordo A1-A3.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- adeguamento raccordo autostradale Salerno-Avellino (codice intervento 23);

- potenziamento Svincoli Viabilità Hinterland Avellinese - Sistemazione con rotatoria dell'intersezione strada 7 bis (Nazionale Torrette)-casello autostradale-SS 374 per Montevergine (codice intervento 49);
- realizzazione di un collegamento di trasporto collettivo in sede propria con tecnologie innovative tra Mercogliano ed Atripalda, in connessione con la stazione RFI di Avellino/Atripalda.

Sul sistema ferroviario è allo studio l'intervento opzionale di potenziamento della linea Avellino-Mercato S. Severino.

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà Pontecagnano raggiungibile percorrendo circa 42 km di raccordo autostradale Avellino – Salerno e autostrada A3, più altri 6 km per raggiungere lo scalo, una volta usciti dall'autostrada.

STS D3 - NAPOLI

Accessibilità

La rete strade principale è costituita da sei direttrici radiali principali di accesso che sono:

- la direttrice flegrea, che attraversa l'area occidentale e collega Napoli con i centri della costa tirrenica; è costituita essenzialmente dalla SS 7 quater "Domitiana" che proviene dalla costa di Mondragone, serve Pozzuoli e raggiunge il quartiere di Fuorigrotta, dalla sua variante parallela, tra lago Patria e Pozzuoli che si innesta sulla Tangenziale, dalla SP Bacoli-Pozzuoli-Bagnoli e dalla SP Montagna Spaccata che, attraverso la nuova Circumvallazione di Soccavo, si innesta direttamente sulla Tangenziale in corrispondenza dello svincolo Vomero-Pigna-Caldieri;
- la direttrice nord-occidentale, che collega i comuni di Giugliano, Calvizzano, Marano, Mugnano e ha come asse fondamentale la SP Santa Maria a Cubito, trasformatasi quasi interamente in strada urbana; questa raggiunge Capodimonte e, attraverso c.so Amedeo di Savoia e via S. Teresa degli Scalzi, il nodo del Museo;
- la direttrice nord, che collega i comuni dell'area settentrionale di Frattamaggiore, Afragola, Casoria, eccetera, e ha come asse dorsale l'autostrada A1 Napoli-Roma, l'Asse di Andata a Lavoro SS 265 e la variante Sannitica ulteriormente supportata dalla SS 87 Sannitica, anch'essa quasi interamente trasformata in strada urbana, che convergono in piazza G. Di Vittorio;
- la direttrice nolana, che congiunge la pianura di Nola con quella di Nocera ed è costituita dalla SS 268 ai piedi del Vesuvio;
- la direttrice vesuviana, che è costituita dall'autostrada A16 Napoli-Bari nella tratta fino a Pomigliano e a Nola e dalla via Nazionale delle Puglie SS 7 bis, dalla quale, all'altezza di Casalnuovo, si distacca la SS 162 per Acerra; l'autostrada A16 è direttamente collegata con il raccordo autostradale A1-A3 e con la Tangenziale; la SS 7 bis penetra a Napoli attraverso via Poggioreale, mentre la SS 162 si innesta direttamente sulla Tangenziale in corrispondenza dello svincolo di corso Malta;
- la direttrice orientale costiera, che collega i comuni della costiera ed è costituita dall'autostrada Napoli-Salerno A3 e dalla parallela SS 18; la statale è integralmente una strada urbana ed è esclusivamente utilizzata dal traffico locale, mentre l'autostrada, per l'elevatissimo traffico e per le carenze della statale, va riguardata come infrastruttura urbana; l'ingresso a Napoli avviene attraverso il raccordo autostradale del porto e di via Ferraris per raggiungere via Marina e piazza Garibaldi.

La Tangenziale attraversa il capoluogo regionale da ovest a est, connettendo la Domitiana con

il sistema autostradale regionale e nazionale costituito dalla A1 Napoli-Roma, dalla A16 Napoli-Bari e dalla A3 Napoli-Salerno.

La rete ferroviaria che è costituita dalle seguenti linee:

- la Metropolitana Collinare, che svolge servizio esclusivamente urbano tra le stazioni di Piscinola e Dante;
- il Passante FS, che, provenendo da Pozzuoli, svolge servizio urbano tra le stazioni di Bagnoli e Gianturco, spingendosi fino a S. Giovanni a Teduccio in alcune ore della giornata;
- la Ferrovia Cumana, che serve il versante costiero occidentale con servizio urbano tra le stazioni di Montesanto e Dazio per poi proseguire verso Pozzuoli e Torregaveta;
- la Ferrovia Circumflegrea, che serve la zona flegrea più interna e svolge servizio urbano tra le stazioni di Montesanto e Pisani per poi proseguire in ambito extraurbano verso Quarto, Licola fino a Torregaveta;
- le linee tranviarie gestite dall'Azienda Napoletana Mobilità (ANM) che effettuano servizio prevalentemente nella zona centro-orientale della città (Poggioreale-piazza Vittoria, S. Giovanni a Teduccio-piazza Vittoria e Poggioreale-S. Giovanni a Teduccio);
- le linee funicolari, che collegano piazza Amedeo con via Cimarosa, Montesanto con via Morghen, via Toledo con piazza Fuga e Mergellina con via Manzoni.

Inoltre, nella rete cittadina di trasporto su ferro si inseriscono le linee della rete ferroviaria concessa della Società Circumvesuviana, ossia:

- la linea Napoli-Nola-Baiano, che svolge servizio urbano fino alla stazione di Bottegelle ed extraurbano fino a Baiano;
- la linea Napoli-Ottaviano-Sarno, che svolge servizio urbano fino alla stazione di Ponticelli ed extraurbano fino a Sarno;
- la linea Napoli-Torre Annunziata, che svolge servizio urbano fino alla stazione di S. Maria del Pozzo ed extraurbano fino a Poggiomarino o Sorrento;
- la linea S. Giorgio a Cremano-Volla, che svolge servizio urbano tra le stazioni di Bartolo Longo e Madonnelle.

L'aeroporto cittadino è quello di Napoli-Capodichino.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- completamento SS 87 di collegamento tra Napoli e Caserta;
- completamento Perimetrale di Scampia;
- potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno;
- nuovo collegamento stradale tra gli assi autostradali e la zona di Capodichino con l'adeguamento della viabilità esistente e del nuovo svincolo autostradale di collegamento con Casoria (SP Casoria-Arpino);
- collegamento via Napoli (Pozzuoli)-via Scarfoglio (Agnano).

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- completamento della linea AV/AC Roma-Napoli;
- completamento della linea a Monte del Vesuvio;
- collegamento ferroviario del porto di Napoli alla rete;
- interventi su rete Alifana: nuova tratta Centro Direzionale-Piscinola;
- linea Circumvesuviana direttrice Napoli-T. Annunziata-Sorrento: triplicamento tratta Napoli Garibaldi-Barra;
- linea Circumvesuviana direttrice S. Giorgio-Volla: raccordo con linea Nola-Napoli direzione Napoli; nuova tratta Volla-Napoli-Afragola AV/AC;

- linea Circumvesuviana direttrice Napoli-Nola-Baiano: raddoppio tratta Poggioreale-Napoli (Centro Direzionale);
 - linea SEPSA direttrice Napoli-Licola-Torregaveta (Circumflegrea): raddoppio tratta Pianura-Pisani;
 - completamento stazione di Montesanto;
 - metropolitana Linea 7 (Montesanto-M.te S. Angelo-Montesanto): tratta Soccavo-M.te S. Angelo; tratta M.te S. Angelo-Mostra;
 - metropolitana Linea 1: tratta Dante-Garibaldi;
 - metropolitana Linea 6: tratta Mostra-S. Pasquale;
 - metropolitana Linea 6: tratta S. Pasquale-Municipio;
 - adeguamento Aeroporto di Capodichino.
- Le *opzioni* progettuali sono:
- completamento della linea AV/AC Roma-Napoli.

STS D4 - SISTEMA URBANO CASERTA E ANTICA CAPUA

Accessibilità

È costituito dal capoluogo provinciale più altri ventidue comuni contermini.

La rete stradale principale è costituita da:

- la SS 265 del Ponti della Valle a sud in prossimità della zona industriale di Marcianise;
- la SS 7 bis di Terra di Lavoro ad ovest, per S. Maria Capua Vetere;
- dall'Asse di Supporto (SS 7 bis dir), a carreggiate separate, in prossimità del confine sud del sistema territoriale;
- la SS 7 via Appia a nord-est;
- la SS 87 Sannitica che attraversa l'abitato di Caserta;
- dall'autostrada A1 Napoli – Roma;
- dall'autostrada A30 Caserta – Salerno;
- dal raccordo autostradale A1-A3.

La rete ferroviaria è costituita dalle seguenti linee:

- la Caserta – Cassino – Roma con le stazioni di Caserta, S. Maria Capua Vetere e Capua;
- la Caserta – Benevento con le stazioni di Maddaloni Superiore e Valle di Maddaloni;
- la Cancellone – Caserta - Aversa con le stazioni di Maddaloni Inferiore, Caserta, Recale e Marcianise.

Attualmente l'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino. Per raggiungerlo bisogna percorrere, a partire dalla barriera di Napoli Nord, circa 18 km raccordo A1-A3.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- collegamento tra la A1 (codice intervento), l'aeroporto di Grazzanise e il litorale Domitio;
- raddoppio della variante di Caserta nel tratto SS 265 - svincolo Policlinico (codice intervento);
- completamento della variante ANAS di Caserta fino allo svincolo di S.M.C. Vetere (codice intervento);
- svincolo autostradale di Santa Maria Capua Vetere (codice intervento);
- prolungamento della variante ANAS di Caserta nel tratto Capua-S. Maria C.V. (circonvallazione di Capua);
- realizzazione dell'asse attrezzato Est al Polo dei Servizi (Policlinico-S. Gobain) (codice intervento);

- collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di raccordo con la viabilità preesistente (codice intervento);
- collegamento tra lo svincolo autostradale di S. M. Capua Vetere e l'asse Capua - Villa Literno (codice intervento);
- collegamento tra la variante ANAS di Caserta e l'autostrada Caserta-Benevento (codice intervento);
- realizzazione di un collegamento lungo il fiume Volturno tra la SP Galatina e la SS 264 e adeguamento della SP 5 - Galatina 1° e 2° tratto (codice intervento);
- ammodernamento e adeguamento funzionale della SP Carditello - La Foresta (codice intervento);
- adeguamento della sede stradale della SP 3 - Via Brezza (codice intervento);
- SP 257; SP 217; SP 264 - Vaticali/Castel Volturno e prolungamento Vaticali-Castel Volturno (aeroporto di Grazzanise): adeguamento della sede viaria (codice intervento).

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- velocizzazione del collegamento Napoli-Bari: tratta Canello-Benevento via Valle Caudina (codice intervento);
- servizio Metropolitano di Caserta: nuove stazioni sulla tratta Capua – Maddaloni (codice intervento);
- interventi su rete Alifana (codice intervento):
 - completamento tratta Piscinola-Aversa Centro;
 - nuova tratta Aversa Centro-S.M.C.Vetere;

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà quello di Grazzanise, raggiungibile percorrendo circa 20 km di autostrada A1 dallo svincolo di Caianello a quello di Capua, proseguendo poi sul nuovo asse autostradale Capua - Villa Literno.

STS D5 - AREA URBANA DI SALERNO

Accessibilità

È costituito dal capoluogo provinciale più i comuni di Cava dei Tirreni e Pontecagnano Faiano.

Le strade principali del sistema territoriale sono la SS 18 Tirrena Inferiore, la SS 163 Amalfitana, l'autostrada A3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria e il raccordo autostradale Avellino-Salerno.

Gli svincoli ubicati sul territorio sono Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare, Salerno, Salerno Fratte e Pontecagnano.

Le linee ferroviarie a servizio del territorio sono:

- la Salerno-Avellino-Benevento con la sola stazione di Salerno;
- la Salerno-Battipaglia con le stazioni di Pontecagnano e Montecorvino;
- la Napoli-Salerno con le stazioni di Cava dei Tirreni e Vietri sul Mare;

Attualmente l'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino. Per raggiungerlo bisogna percorrere l'autostrada A3 ed il raccordo A1-A3 per circa 57 km, a partire dallo svincolo di Salerno-Fratte.

Per quanto riguarda i collegamenti marittimi il porto di Salerno è attualmente collegato, attraverso il Metrò del Mare, ai porti di: Agropoli, San Marco (frazione di Castellabate), Acciaroli (frazione di Pollica), Sapri e Camerota, a sud, Amalfi, Positano, Napoli Beverello, Pozzuoli e Bacoli, a nord. Il servizio si effettua solo durante i mesi estivi.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- adeguamento raccordo autostradale Salerno-Avellino;
- ammodernamento della SP Aversana e declassamento della SS Litoraea da Salerno a Paestum;
- completamento della tangenziale est per il raccordo della SS 88 all'area universitaria ed all'insediamento della "Città dei Giovani"-Baronissi.

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- sviluppo Metropolitana di Salerno: potenziamento della linea Salerno-Mercato S. Severino con collegamento all'Università di Fisciano e connessione con tratta Salerno-Pontecagnano;

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà Pontecagnano ubicato nel sistema territoriale.

STS E1 - NAPOLI NORD-EST

Accessibilità

Situato a nord-est di Napoli comprende i comuni di Afragola, Casalnuovo di Napoli, Acerra, Pomigliano d'Arco, Caivano, Cardito, Brusciano, Crispano e Castello di Cisterna.

Le strade principali che attraversano il sistema territoriale da nord a sud sono:

- la SS 87 Sannitica;
- la variante alla SS 87, che è a carreggiate separate;
- la SS 162 dir che si innesta direttamente sulla Tangenziale di Napoli in corrispondenza dello svincolo di corso Malta, anch'essa a carreggiate separate;
- la SS 162 della Valle Caudina;

Da est verso ovest, invece, vi sono:

- l'Asse di Supporto Pomigliano – Villa Literno (SS 7 bis dir), a carreggiate separate, che incrocia il raccordo autostradale A1-A3;
- l'Asse Mediano (SS 162), a carreggiate separate, che incrocia il raccordo autostradale A1-A3.

La rete autostradale è costituita dal raccordo autostradale A1-A3, con i due svincoli sull'Asse di Supporto e sull'Asse Mediano, dall'autostrada A16 Napoli – Canosa, che non ha svincoli sul territorio, e dalla A30 Caserta – Salerno, anch'essa priva di svincoli.

Il territorio è attraversato dalla linea ferroviaria Napoli – Canello, con le stazioni di Casalnuovo e Acerra, e dalla linea Napoli – Nola – Baiano della Circumvesuviana con le stazioni di Casalnuovo, La Pigna, Talona, Parco Piemonte, Pratola Ponte, Pomigliano, Castelcisterna e Brusciano.

L'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino raggiungibile percorrendo circa 13 km di raccordo autostradale A1-A3, a partire dallo svincolo sull'Asse di Supporto.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- completamento SS 87 di collegamento tra Napoli e Caserta (codice intervento 11);
- riqualificazione del collegamento Acerra-Pomigliano-S. Anastasia (codice intervento 89).

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- completamento della linea AV/AC Roma-Napoli (codice intervento 1);
- completamento della linea a Monte del Vesuvio (codice intervento 2);
- stazione Porta di Afragola dell' AV/AC (codice intervento 4);
- variante linea di Canello per Napoli-Afragola AV/AC e tratta di attraversamento di

- Acerra (codice intervento 7);
- linea Circumvesuviana direttrice S. Giorgio-Volla (codice intervento 13):
 - raccordo con linea Nola-Napoli direzione Napoli;
 - nuova tratta Volla-Napoli-Afragola AV/AC.

Le *opzioni* progettuali sono:

- raccordo ferroviario tra la linea Aversa-Napoli e la variante della linea di Canello (codice intervento 25);
- trasversale ferroviaria Quarto-Giugliano-staz. AV/AC di Napoli-Afragola (codice intervento 28).

STS E2 - NAPOLI NORD

Accessibilità

Situato a nord di Napoli comprende i comuni di Caloria, Arzano, Frattamaggiore, Sant'Antimo, Casavatore, Melito di Napoli, Grumo Nevano, Frattaminore e Casandrino.

Le strade principali che attraversano il sistema territoriale sono:

- la SS 7 bis di Terra di Lavoro;
- la variante alla SS 87, che è a carreggiate separate;
- la SS 87 Sannitica;
- l'Asse Mediano (SS 162), a carreggiate separate, che incrocia il raccordo autostradale A1-A3.
- la Circonvallazione nord di Napoli, a carreggiate separate.

La rete autostradale è costituita dal raccordo autostradale A1-A3, con lo svincolo sulla Circonvallazione nord di Napoli e l'imbocco della Tangenziale.

Il territorio è attraversato dalla linea ferroviaria Napoli – Aversa, con le stazioni di Casoria-Afragola, Frattamaggiore-Grumo e S. Antimo-S. Arpino.

L'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino raggiungibile percorrendo circa 8 km di raccordo autostradale A1-A3, a partire dallo svincolo sulla Circonvallazione nord di Napoli.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- completamento SS 87 di collegamento tra Napoli e Caserta (codice intervento 11);
- prolungamento Circonvallazione Esterna di Napoli (codice intervento 18);
- nuovo collegamento stradale tra gli assi autostradali e la zona di Capodichino con l'adeguamento della viabilità esistente (codice intervento 96).

Per il sistema ferroviario le *opzioni* progettuali sono:

- raccordo ferroviario tra la linea Aversa-Napoli e la variante della linea di Canello (codice intervento 25);
- linea metropolitana Napoli-P.zza Di Vittorio-Casoria (codice intervento 27);
- trasversale ferroviaria Quarto-Giugliano-staz. AV/AC di Napoli-Afragola (codice intervento 28).

STS E3 - NOLANO

Accessibilità

Situato nel nolano sino al confine tra la provincia di Napoli e quella di Avellino.

Le strade principali che attraversano il sistema territoriale sono la SS 7 bis di Terra di Lavoro,

l'Asse di Supporto Pomigliano – Villa Literno (SS 7 bis dir), che è a carreggiate separate, la SS 367 Nolana Sarnese e la SS 403 della Valle del Lauro che si immette sulla 367.

La rete autostradale è costituita dalla A16 Napoli - Canosa, che non ha svincoli ubicati sul territorio, e dalla A30 Caserta – Salerno, con lo svincolo di Nola.

Il territorio è attraversato da tre linee ferroviarie:

- la Canello – Torre Annunziata, con la stazione di Marigliano;
- la Canello – Codola – Mercato S. Severino, con le stazioni di Nola e Palma-S. Gennaro;
- la Napoli – Nola – Baiano della Circumvesuviana, con le stazioni di Mariglianella Via V. Veneto, Marigliano, S. Vitaliano, Scisciano, Saviano, Nola, Cimitile, Camposano, Cicciano e Roccarainola.

L'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino raggiungibile percorrendo circa 19 km di autostrada A16 e di raccordo autostradale A1-A3, a partire dalla barriera di Napoli Est.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- bretella di collegamento SS 268 var - SS 368 (codice intervento 20);
- adeguamento funzionale e costruzione di nuovi tratti di viabilità a servizio dell'area a nord di Nola (codice intervento 84);
- adeguamento funzionale e costruzione di nuovi tratti di viabilità a servizio dell'area a sud di Nola (codice intervento 85);
- strada a scorrimento veloce per il collegamento del Vallo di Lauro con l'autostrada Caserta-Salerno (A30) (codice intervento 97).

Per il sistema ferroviario l'*invariante* progettuale previsto è:

- linea Circumvesuviana direttrice Napoli-Nola-Baiano: raddoppio tratta Saviano-Scisciano (codice intervento 14).

STS E4 - SISTEMA AVERSANO

Accessibilità

Nella provincia di Caserta, si estende da Villa Literno ad ovest, sino a d Orta di Atella ad est, e da Parete a sud, sino a Casal di Principe a nord.

La rete stradale principale è costituita dall'Asse di Supporto (SS 7 bis dir), a carreggiate separate, che, dopo l'abitato di Villa Literno, incrocia la variante alla SS 7 quater, anch'essa a carreggiate separate. Tra Grignano e Casaluce, sull'Asse di Supporto, si immette l'Asse di andata al Lavoro (SS 265), ancora a carreggiate separate, che prosegue verso il comune di Giugliano. Tra le strade di minore importanza vi sono la SS 7 bis che attraversa l'abitato di Aversa e la SP21 per Villa Literno.

L'autostrada più prossima è l'A1 Napoli-Roma raggiungibile attraverso il raccordo autostradale A1-A3, a sua volta raggiungibile attraverso l'Asse di Supporto.

Le linee ferroviarie a servizio del territorio sono:

- la Napoli-Pozzuoli-Villa Literno-Roma con la stazione di Villa Literno;
- la Napoli-Aversa-Villa Literno-Roma con le stazioni di S. Antimo-S. Arpino, Aversa, S. Marcellino, Albanova e Villa Literno (in comune con la linea proveniente da Pozzuoli);
- la Aversa-Caserta con la stazione di Gricignano-Teverola.

L'aeroporto più prossimo è quello di Grazzanise, raggiungibile percorrendo la SS 264.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- collegamento tra la A1 (svincolo Capua) e l'Asse di Supporto (Villa Literno);
- completamento SS 87 di collegamento tra Napoli e Caserta;
- ammodernamento e adeguamento funzionale della SP via delle Dune.

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- interventi su rete Alifana :
- completamento tratta Piscinola-Aversa Centro;
- nuova tratta Aversa Centro-S.M.C.Vetere;
- interscambio con linee FS: tra FS/Alifana: Aversa.

Le *opzioni* progettuali sono:

- collegamento ferroviario Villa Literno-Nuovo Aeroporto di Grazzanise.

STS F1 - LITORALE DOMITIO**Accessibilità**

Si estende lungo la costa dal Garigliano al Volturno.

La rete stradale principale è costituita dalla SS 7 quater "Domitiana" che costeggia il mare e prosegue verso Pozzuoli e poi Napoli, e dalla sua variante parallela, a partire da lago Patria, che si innesta sulla Tangenziale. A queste si aggiungono la SS 7 Appia che si raccorda alla SS 7 quater nel comune di Sessa Aurunca, e la SS 430 del Garigliano, di minore importanza, prossima al confine nord della regione. Infine, da ovest verso est, provengono l'Asse di Supporto (SS 7 bis dir), che è a carreggiate separate, e la SS 264 del Basso Volturno di minore importanza.

L'autostrada più prossima è l'A1 Napoli-Roma. Data l'estensione del territorio, gli svincoli più prossimi, sono diversi, ovvero Caserta Nord, Capua e Caianello.

La linea ferroviaria che attraversa il territorio è la Villa Literno-Formia-Roma con le stazioni di Sessa Aurunca-Roccamonfina e Minturno-Scauri.

L'aeroporto più prossimo è quello di Grazzanise, raggiungibile percorrendo la SS 264 per circa 11 km a partire da Castelvolturno.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- variante alla SS 7 quater "Domitiana" da Castel Volturno al Garigliano (codice intervento 1);
- circumvallazione di Cascano sulla SS 7 (codice intervento 2);
- ammodernamento e adeguamento funzionale della SP via delle Dune (codice intervento 56);
- ammodernamento e adeguamento funzionale della SP Borgo Appio 1° e 2° tratto (codice intervento 57);
- adeguamento della sede stradale della SP 31-2° Macchina-S. Giuliano-Cascano (codice intervento 76);
- adeguamento della sede stradale della SP 14-Sessa-Mignano Nord (codice intervento 77).

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

STS F2 - AREA FLEGREA

Accessibilità

Situato ad ovest di Napoli comprende i comuni di Pozzuoli, Bacoli, Quarto e Monte di Procida.

La rete stradale principale è costituita dalla SS 7 quater "Domitiana" che proviene dalla costa di Mondragone, serve Pozzuoli e prosegue verso Napoli nel quartiere di Fuorigrotta, e dalla sua variante parallela, tra lago Patria e Pozzuoli che si innesta sulla Tangenziale di Napoli. A queste si aggiungono la SP Bacoli-Pozzuoli-Bagnoli e la SP Montagna Spaccata che attraversa il comune di Quarto, non appartenenti alla rete primaria.

L'autostrada più prossima è l'A1 Napoli-Roma raggiungibile attraverso la Tangenziale di Napoli ed il raccordo autostradale A1-A3.

Le linee ferroviarie a servizio del territorio sono:

- la Napoli-Pozzuoli-Villa Literno con le stazioni di Pozzuoli-Solfatara e Quarto di Marano;
- la linea Cumana della SEPSA con le stazioni di Dazio, Terme, Accadia, Gerolomini, Cappuccini, Pozzuoli, Cantieri, Arco Felice, Lucrino, Baia, Fusaro, e Torregaveta;
- la linea Circumflegrea della SEPSA con le stazioni di Quarto Centro, Quarto, Quarto Officine, Grotta del Sole, Licola, Marina di Licola, Cuma, Lido Fusaro e Torregaveta in comune con la Cumana.

L'aeroporto più prossimo è quello di Capodichino, raggiungibile percorrendo circa 20 km di Tangenziale.

Programmazione

Per il sistema stradale gli *invarianti* progettuali sono:

- intervento di riqualificazione ed adeguamento funzionale del collegamento viario Rione Toiano-assi sovraordinati (codice intervento 45);
- programma di adeguamento del trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico. Piano viario-Intervento su via Sartania 1° e 2° stralcio funzionale (codice intervento 60);
- collegamento via Napoli (Pozzuoli)-via Scarfoglio (Agnano) (codice intervento 98).

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- linea SEPSA direttrice Napoli-Pozzuoli-Torregaveta (Cumana): raddoppio tratta Dazio-Cantieri; nuova stazione di Pozzuoli (codice intervento 16);
- interventi su rete SEPSA: raddoppio linea tratta Quarto-Quarto interscambio (codice intervento 22);
- interscambio con linee FS: tra FS/Circumflegrea: Quarto (codice intervento 24).

Le *opzioni* progettuali sono:

- trasversale ferroviaria Quarto-Giugliano-staz. AV/AC di Napoli-Afragola (codice intervento 28).

STS F3 - MIGLIO D'ORO - TORRESE STABIESE

Accessibilità

Si estende nella provincia di Salerno, lungo il versante costiero del Vesuvio, dal comune di Portici a Castellammare di Stabia.

È attraversato dalla SS 18 Tirrena Inferiore, sulla quale si immette la variante alla SS 268 dopo aver oltrepassato l'abitato di Boscotrecase, e dall'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno. Gli svincoli a servizio del territorio sono S. Giorgio, Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre

del Greco Nord, Torre Annunziata Sud, Torre Annunziata Nord e Pompei.

Le linee ferroviarie che attraversano il sistema territoriale sono:

- la Napoli-Salerno con le stazioni di Torre del Greco, S. Maria la Bruna, Torre Annunziata Città, Torre Annunziata Centrale e Pompei;
- la linea Cancellone-Torre Annunziata con le stazioni di Boscoreale e Torre Annunziata;
- la Napoli-Torre Annunziata-Sorrento della Circumvesuviana con le stazioni di S. Giorgio, S. Giorgio Cavalli di Bronzo, Bellavista, Via Libertà, Ercolano, Miglio d'Oro, Torre del Greco, Via S. Antonio, Via del Monte, Via dei Monaci, Villa delle Ginestre, Leopardi, Leopardi via Viuli, Trecase, Torre Annunziata Oplonti, Villa dei Misteri, Ponte Persica, Pioppino, Via Nocera, Castellammare di Stabia, Terme e Scrajo.
- la Torre Annunziata-Poggioreale della Circumvesuviana con le stazioni di Boscoreale, Boscoreale, Pompei Valle e Pompei Santuario;

L'aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino raggiungibile attraverso l'autostrada A3 ed il raccordo A1-A3, percorrendo circa 17 km dallo svincolo di Torre del Greco a quello di Capodichino.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno (codice intervento 21);
- SS 145 "Sorrentina"-Completamento galleria di Pozzano (codice intervento 24);
- collegamento della SP Panoramica Boscoreale ed il nuovo casello autostradale Torre Annunziata Nord (codice intervento 43);
- asse viario di collegamento tra via Scappi e via Nazionale con interconnessione allo svincolo di Torre del Greco (codice intervento 46).

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- raddoppio della linea ferroviaria Circumvesuviana da Pompei a C/Mare.

STS F4 - PENISOLA SORRENTINA

Accessibilità

È costituito dai comuni della penisola sorrentina.

Le strade principali sono la SS 145 dir "Sorrentina" che collega i comuni di Vico Equense, Meta di Sorrento, Piano di Sorrento, Sant'Agnello e Sorrento e la SS 163 Amalfitana, che segue la costa amalfitana.

L'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno non attraversa il territorio, ma lambisce il confine nord del sistema territoriale. Gli svincoli, molto prossimi al confine, sono Castellammare, Scafati ed Angri.

La linea ferroviaria che serve il territorio è la Torre Annunziata-Sorrento della Circumvesuviana, con le sette stazioni di Scrajo, Vico Equense, Seiano, Meta, Piano, S. Agnello e Sorrento. Inoltre, la linea delle FS Napoli-Salerno è molto prossima al confine nord del sistema territoriale.

Attualmente l'aeroporto più vicino è Napoli-Capodichino raggiungibile percorrendo, a partire dallo svincolo di Angri, circa 33 km di autostrada A3 e di raccordo A1-A3.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- SS 145 "Sorrentina"-Completamento galleria di Pozzano (codice intervento 24);

- raccordo della SS 268 Var alla A3 nel nuovo svincolo di Angri (codice intervento 25).
Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

In futuro, oltre all'aeroporto di Napoli-Capodichino, anche quello di Pontecagnano, sarà piuttosto vicino al sistema territoriale. Esso sarà raggiungibile percorrendo, a partire dallo svincolo di Angri, circa 25 km di autostrada A3 fino allo svincolo di Pontecagnano, più altri 6 km per raggiungere lo scalo, una volta usciti dall'autostrada.

STS F6 - MAGNA GRECIA

Accessibilità

Si estende lungo la costa salernitana nel territorio del comune di Capaccio e verso l'interno sino a Giungano, Trentinara, Castel S. Lorenzo e Altavilla Silentina.

È attraversato dalla SS 18 Tirrena inferiore e dalla SS 166 degli Alburni che attraversa i comuni di Roccapide e Castel S. Lorenzo. Parallelamente alla costa si sviluppa il tracciato della SS Litoraea da Salerno a Paestum.

L'autostrada più vicina è l'A3 Salerno-Reggio Calabria con gli svincoli di Battipaglia, Eboli e Campagna.

La linea ferroviaria che attraversa il sistema territoriale è la Salerno-Paola, il cui tracciato è parallelo alla SS 18, con le stazioni di Albanella, Capaccio e Paestum.

Attualmente l'aeroporto più prossimo è Napoli-Capodichino che dista circa 84 km di autostrada A3 e raccordo A1-A3 a partire dallo svincolo di Eboli.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- ammodernamento della SP Aversana e declassamento della SS Litoraea da Salerno a Paestum (codice intervento 26);
- il collegamento Vallo di Diano-area costiera Cilentana: realizzazione nuovo asse (codice intervento 30);
- strada di collegamento var SS 18 altezza svincolo di Paestum al Comprensorio aree industriali di Agropoli, Capaccio, Ogliastro Cilento e Giungano (codice intervento 34).

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà Pontecagnano che dista circa 7 km di autostrada dallo svincolo di Eboli a quello di Battipaglia, a cui vanno aggiunti circa 4 km dallo svincolo autostradale di Battipaglia fino allo scalo.

STS F7 – PENISOLA AMALFITANA

Accessibilità

È costituito principalmente dai comuni della penisola amalfitana.

La via principale di collegamento è la SS 163 Amalfitana che segue la costa passando per Positano, Praiano, Ravello, Maiori sino a Vietri.

L'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno non attraversa il territorio, ma è molto prossimo al confine nord del sistema territoriale. Gli svincoli più vicini sono Nocera-Pagani, Cava dei Tirreni e Vietri sul Mare, interno al confine.

Non vi sono linee ferroviarie che attraversano il territorio, solo la linea delle FS Napoli-Salerno è molto prossima al confine est e la stazione di Vietri è interna al sistema territoriale.

Attualmente l'aeroporto più vicino è Napoli-Capodichino raggiungibile percorrendo, a partire dallo svincolo di Nocera, circa 40 km di autostrada A3 e di raccordo A1-A3.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- miglioramento viabilità in Costiera Amalfitana con realizzazione delle gallerie di Amalfi e Praiano (codice intervento 80);
- costiera Amalfitana: adeguamento della SS e delle strade minori di raccordo con le aree interne (valico di Chiunzi, Passo di Agerola Dragonea, ecc.) (codice intervento 81).

Per il sistema ferroviario non sono previsti interventi.

In futuro, oltre all'aeroporto di Napoli-Capodichino, anche quello di Pontecagnano, sarà piuttosto vicino al sistema territoriale. Esso sarà raggiungibile percorrendo, a partire dallo svincolo di Angri, circa 25 km di autostrada A3 fino allo svincolo di Pontecagnano, più altri 6 km per raggiungere lo scalo, una volta usciti dall'autostrada.

STS F8 - PIANA DEL SELE

Accessibilità

Il sistema territoriale è costituito dai tre comuni di Battipaglia, Eboli e Serre.

È attraversato a nord dalla SS 18 Tirrena inferiore che, in prossimità dell'abitato di Battipaglia, si dirama nella SS 19 delle Calabrie. Da nord proviene la SS 91 della Valle del Sele che si innesta nella SS 19 nel comune di Eboli. Parallelamente alla costa si sviluppano i tracciati della SP Aversana e della SS Litoraea da Salerno a Paestum, di minore importanza.

L'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria attraversa il territorio e lo serve con gli svincoli di Battipaglia ed Eboli.

Le linee ferroviarie che attraversano il sistema territoriale sono:

- la Salerno-Paola, il cui tracciato è parallelo alla SS 18, con le stazioni di Montecorvino, Battipaglia e S. Nicola Varco di Eboli;
- la Battipaglia-Sicignano-Potenza con le stazioni di Eboli, Campagna-Serre-Persano e Contursi.

Attualmente l'aeroporto più prossimo è Napoli-Capodichino che dista circa 84 km di autostrada A3 e raccordo A1-A3 a partire dallo svincolo di Eboli.

Programmazione

Per il sistema stradale i principali *invarianti* progettuali sono:

- potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria (codice intervento 22);
- ammodernamento della SP Aversana e declassamento della SS Litoraea da Salerno a Paestum (codice intervento 26).

Per il sistema ferroviario gli *invarianti* progettuali sono:

- prosecuzione della linea a Monte del Vesuvio fino a Battipaglia (codice intervento 3);
- realizzazione Interporto di Battipaglia (codice intervento N5).

L'opzione progettuale è:

- sviluppo Metropolitana di Salerno: tratta Pontecagnano-Battipaglia (codice intervento 30).

In futuro l'aeroporto più prossimo sarà Pontecagnano che dista circa 7 km di autostrada dallo svincolo di Eboli a quello di Battipaglia, a cui vanno aggiunti circa 4 km dallo svincolo autostradale di Battipaglia fino allo scalo.

Gli indirizzi strategici

Gli indirizzi strategici costituiscono un riferimento per la pianificazione territoriale della Regione e delle Province, e della pianificazione urbanistica dei Comuni, e rappresentano un riferimento per politiche integrate di sviluppo, che coinvolgono più complessivamente l'azione degli Enti Locali. Il PTR, come Documento d'Inquadramento Strategico, contiene la "territorializzazione" di tali indirizzi descritta nel terzo Quadro Territoriale di Riferimento e nella matrice strategica.

Gli indirizzi strategici sono gli orientamenti di fondo su cui si articolano i contenuti del PTR. Essi vanno intesi come ordinamenti di azioni, che, sulla base di conoscenze e di attori dotati di competenze e di risorse, perseguono determinati obiettivi in tempi e sequenze definiti⁷⁹.

Il PTR si fonda su sedici indirizzi strategici riferiti a cinque aree tematiche ponendo al centro della sua strategia tre temi fondamentali, legati a tre "immagini strategiche":

- *l'interconnessione* come collegamento complesso, sia tecnico che socio-istituzionale, tra i sistemi territoriali di sviluppo e il quadro nazionale e internazionale, per migliorare la competitività complessiva del sistema regione, connettendo nodi e reti;
- *la difesa della biodiversità* e la costruzione della rete ecologica regionale, che parta dai territori marginali;
- *il rischio ambientale*, in particolare quello vulcanico.

Accanto ai tre temi generali, vengono evidenziati altri due temi, complementari in qualche misura ai primi, che specificano il quadro strategico di riferimento, in relazione alle caratteristiche dei diversi contesti territoriali della regione:

- *Assetto policentrico ed equilibrato*;
- *Attività produttive per lo sviluppo economico regionale*.

I sedici indirizzi strategici sono:

A. Interconnessione

B. Difesa e recupero della "diversità" territoriale: costruzione della rete ecologica

B.1. Difesa della biodiversità

B.2. Valorizzazione e sviluppo dei territori marginali

B.3. Riqualficazione della costa

B.4. Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio

B.5. Recupero delle aree dismesse e in via di dismissione

C. Governo del rischio ambientale

C.1. Rischio vulcanico

C.2. Rischio sismico

C.3. Rischio idrogeologico

C.4. Rischio incidenti rilevanti nell'industria

C.5. Rischio rifiuti

C.6. Rischio da attività estrattive

D. Assetto policentrico ed equilibrato

D.1. Rafforzamento del policentrismo

D.2. Riqualficazione e "messa a norma" delle città

D.3. Attrezzature e servizi regionali

⁷⁹ Da questa definizione risulta che il significato che si attribuisce a "strategico" non è quello di matrice inglese, affine a "strutturale", ma quello di matrice americana, considerato come espressione di azioni intersettoriali costruite da una ricognizione dei punti di forza e di debolezza dei territori, con considerazione esplicita degli attori coinvolti.

E. Attività produttive per lo sviluppo economico regionale

Gli indirizzi strategici sono intrecciati con le indicazioni di metodo contenute nei documenti di diversa natura elaborati in sede europea.

Le principali sono:

- applicare il principio di sussidiarietà in modo più ampio possibile, coinvolgendo anche le popolazioni.
- impostare una visione, e dunque una gestione, integrata del territorio;
- individuare unità territoriali di riferimento;
- individuare una rete di città piccole e medie che possano costituire poli di riferimento per i servizi territoriali e sociali, fondamentali e consentire lo sviluppo delle aree marginali;
- gestire le trasformazioni territoriali in modo attivo, considerando in maniera funzionale gli ecosistemi nella commistione tra usi naturali ed antropici e indirizzando questi ultimi verso attività compatibili;
- recuperare e riqualificare le aree degradate, abbandonate e/o improduttive, perché dotate di grandi potenzialità;
- esaltare il ruolo strategico delle aree rurali nella salvaguardia del patrimonio naturale e culturale, nell'uso compatibile delle risorse, nella manutenzione e messa in sicurezza del territorio.

A. Interconnessione

L'interconnessione è intesa come connessione complessa: non solo di reti tecniche (materiali ed immateriali), ma anche socio-funzionali (tra servizi di diversa natura), per utenti, investitori e gestori. Realizza un impatto territoriale crescente con l'incremento della sua complessità e, nella connessione che determina tra nodi e reti, comporta interazione e cooperazione tra attori diversi, sia dal punto di vista progettuale, che esecutivo, che gestionale; di conseguenza, in un orizzonte di globalizzazione e di competitività, è la linea strategica che maggiormente concorre a migliorare la collocazione delle microregioni e di tutta la regione nel quadro nazionale e internazionale.

Il PTR si pone come "patto" tra Sistemi Territoriali di Sviluppo, tra identità e traiettorie di sviluppo diverse. Per migliorare la competitività complessiva del sistema regione, è prioritario promuovere l'interconnessione tra i Sistemi Territoriali di Sviluppo. Il miglioramento di tale connessione va inteso sia in senso fisico e funzionale, che relazionale: è basato sulle prestazioni e sulla dotazione delle reti infrastrutturali, sullo sviluppo di intese ed accordi finalizzati alla crescita di reti tra attori locali, e si fonda su un'azione pubblica a sostegno della programmazione concertata.

A tal fine si dispone di:

- migliorare l'accessibilità e la flessibilità di nodi e reti, a vantaggio di utenti, investitori, gestori e comunità locali, accrescendone la competitività, i flussi, gli investimenti;
- accogliere le indicazioni provenienti dal piano di settore dei trasporti e gli orientamenti della Regione sullo sviluppo delle reti, con particolare attenzione all'impatto urbanistico e ambientale che la crescita delle connessioni comporta;
- realizzare un articolato sistema di informazione e comunicazione per consentire all'insieme dei sistemi locali di promuovere la competizione, di aumentare la loro coesione, e di ridurre, in alcuni casi, la loro marginalità territoriale;

- promuovere la costruzione della rete telematica regionale (progetto con più dimensioni: telematica, insediativa, organizzativa e normativa);
- definire attraverso il PTCP l'articolazione e la individuazione delle modalità per migliorare il soddisfacimento delle esigenze locali.

Nel PTR l'interconnessione assume un valore forte, in relazione alle caratteristiche della rete infrastrutturale regionale (che risulta carente proprio nella funzione di diretto collegamento anche tra nodi importanti), ma soprattutto se la si intende come connessione complessa tra territori diversamente attrezzati e dotati di valori culturali differenti.

Vanno, a questo proposito, evidenziati i criteri e le problematiche che caratterizzano il tema dell'interconnessione.

Un criterio generale deve essere quello di considerare l'infrastruttura come un sistema di opere legato al progetto di sviluppo locale e al carattere del suo territorio.

Grande rilevanza acquistano le infrastrutture per la logistica delle attività produttive. In merito, si assumono le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti, sollecitando un approfondimento della domanda di servizi logistici per i distretti industriali.

Compito rilevante del PTR è prestare attenzione al sistema aeroportuale e degli interporti, in rapporto alle disposizioni per i "Campi Territoriali Complessi"⁸⁰.

Coerenza con le politiche comunitarie e nazionali

Il quadro dei rapporti interregionali in cui si colloca la Campania si può sintetizzare in occasioni strategiche dettate dall'evoluzione del sistema insediativo e quello infrastrutturale dell'Italia Meridionale, dalle dinamiche demografiche e residenziali, dall'industrializzazione, dai servizi alla produzione, dal fenomeno turistico legato al sistema dei parchi e delle aree protette.

In relazione a queste sfide, vanno rilevati alcuni processi significativi:

- la progressiva articolazione a livello europeo di programmi di cooperazione con paesi esterni;
- l'estensione del principio di sussidiarietà ai rapporti di cooperazione per lo sviluppo;
- la maggiore rilevanza internazionale dei sistemi e dei governi locali.

Gli obiettivi perseguibili sulla base di opportunità strategiche e di vincoli legati alla collocazione attuale del Mezzogiorno nel mercato del Mediterraneo, come indicano le principali politiche di indirizzo comunitario, sono:

- la promozione e l'apertura dell'economia regionale verso l'estero;
- il rafforzamento delle relazioni tra istituzioni regionali.

Nel POR Campania obiettivi specifici dell'Asse VI, (Reti e nodi di Servizio), sono:

- rafforzare i fattori di competitività del sistema socio-economico regionale;
- attuare la condizione di sostenibilità dei sistemi modali ed intermodali;
- favorire lo sviluppo di nuove iniziative produttive.

Il raggiungimento di tali obiettivi è affidato allo sviluppo e sostenibilità del sistema dei trasporti, alla promozione e sostegno della società dell'informazione, anche nel tessuto produttivo, allo sviluppo dell'internazionalizzazione e della cooperazione internazionale.

Azioni

In generale, l'orientamento pratico assunto dalla politica regionale è volto a rafforzare le

⁸⁰ Per quanto riguarda i porti turistici, la Regione esercita le proprie competenze ai sensi del d. lgs. n. 112 del 31 marzo 1998, della legge n. 88 del 16 marzo 2001 e della legge regionale n. 3/2002.

relazioni del sistema regionale con referenti istituzionali e business communities internazionali, sostenendo la partecipazione a programmi di cooperazione e di partenariato transnazionali e interregionali in particolare nell'area mediterranea.

I campi di attività sotto attenzione sono, in particolare:

- networking per la promozione e la valorizzazione sotto il profilo economico del tessuto di relazioni internazionali civili ed istituzionali;
- iniziative ed eventi di rilevanza internazionale, attività di cooperazione decentrata, workshops tematici nei settori dell'economia, della cultura e dell'*institution building*;
- sostegno alle attività di internazionalizzazione di alto interesse strategico per lo sviluppo dell'economia regionale, per la valorizzazione di saperi, tecniche e professioni specifici dell'economia e della cultura regionale promosse dal sistema universitario, dai presidi scientifico/culturali regionali, da centri e organismi di valenza internazionale.

Le attività di cooperazione promosse dalla Regione devono favorire forme di sviluppo integrato, incidendo non solo sulla crescita economica, ma anche su quella umana e civile, mediante un riequilibrio delle opportunità di accesso ai servizi e alle fonti di reddito, contribuendo al consolidamento delle istituzioni e della democrazia e ai processi di risanamento e conservazione ambientale. Si viene in tal modo a configurare una strategia di "sviluppo cooperativo su scala locale", fondato sull'azione di rete dei sistemi locali.

In quest'ottica i rapporti interregionali vengono collocati in un quadro di coerenze basato su obiettivi di sviluppo condivisi.

Obiettivi e strategie generali della pianificazione regionale dei trasporti⁸¹

Si è operato seguendo due direttrici di fondo che caratterizzano il processo di pianificazione:

1. attuare un processo di pianificazione, che sia una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionale (considerando tutti i modi, collettivi e individuali, pubblici e privati), attraverso azioni che superino la tradizionale separazione fra programmazioni di settore e che integrino la 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 a soddisfare la domanda con un adeguato livello prestazionale, individuando le eventuali nuove infrastrutture necessarie per l'attuazione del piano dei servizi.

Complessivamente, l'impegno è quello di promuovere una efficiente offerta di servizi, con il miglioramento della qualità generale e la riduzione dei costi, puntando sulla capacità delle infrastrutture di creare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati per la incentivazione dello sviluppo economico. L'indirizzo è, quindi, l'incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, finalizzate all'aumento della accessibilità sia delle aree metropolitane che di quelle periferiche mediante la realizzazione di un sistema integrato. Viene fortemente appoggiata la domanda di sostegno allo sviluppo che

⁸¹ Gli obiettivi e le strategie nel settore dei trasporti sono stati elaborati nel quadro delle direttrici programmatiche e pianificatorie europee, oltre che di quelle introdotte dal decreto legislativo n. 422/97 e dal Piano Generale dei Trasporti, e nel quadro delle indicazioni dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il quale focalizza le modalità di intervento nelle regioni del Mezzogiorno secondo i criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006. L'azione della Giunta Regionale Campana si è concretizzata nella redazione del "Primo programma degli interventi infrastrutturali", delibera della Giunta Regionale n°1282 del 5 Aprile 2002 e, per quanto attiene il settore marittimo, nella approvazione delle Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica con delibera n. 5490 del 15 novembre 2002.

emerge dai contesti territoriali locali per i quali le dinamiche della crescita economica sono strettamente legate ad una efficace integrazione tra le reti locali e la rete nazionale.

Gli **obiettivi** che sono stati individuati possono riassumersi nei seguenti punti:

1. garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, con livelli di servizio differenziati in relazione alle esigenze socio-economiche delle singole aree attraverso:
 - la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane e la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse;
 - la riqualificazione della fascia costiera e l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture portuali;
 - il miglioramento dell'interconnessione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo con quelli nazionali ed internazionali;
 - l'accessibilità delle aree marginali, di sistemi economici sub-provinciali, delle aree di pregio culturale e paesaggistico, delle aree produttive (ASI, PIP, ecc.);
 - l'accessibilità dei poli di attrazione provinciali, e sub-provinciali per il sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;
 - l'accessibilità dei servizi a scala e regionale;
2. assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sul ambientali;
3. assicurare elevata potenzialità ed affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in maniera particolare nelle aree a rischio;
4. ridurre i costi di produzione del trasporto privato e pubblico;
5. ridurre l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, costi monetari, carenza di comfort);
6. garantire qualità dei servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria e tariffaria, informazione all'utenza, comfort, ecc.);
7. assicurare la sicurezza riducendo l'incidentalità, in particolare della rete stradale;
8. garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria;
9. garantire l'accesso ai servizi di trasporto alle fasce sociali deboli e/o marginali.

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

- a) rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale ed internazionale, per favorire i flussi di merci, risorse finanziarie, capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e la articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità e alla articolazione dei servizi erogabili:
 - collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale
 - collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti
 - collegamento degli interporti alla rete viaria e ferroviaria nazionale)
- b) perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza;
- c) perseguire il riequilibrio modale:
 - sul versante del trasporto urbano e metropolitano realizzando infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria;
 - sul versante del trasporto interurbano regionale su ferro e su strada: definendo gli itinerari e i nodi di interscambio;

- sul versante del trasporto marittimo: avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per incrementare i servizi di collegamento marittimo (vie del mare, servizio regionale del Metro del mare, cabotaggio costiero) e per favorire il diporto nautico;
 - d) realizzare e migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti, generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche;
 - e) utilizzare le infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente anche quelle allo stato obsolete o sottoutilizzate. Si impone l'obbligo funzionale ed economico di attivare tutti quegli interventi che consentono la migliore utilizzazione delle infrastrutture esistenti, il recupero di ogni componente di rete che, previa completamenti, raddoppi, creazione di bretelle di collegamento, costruzione di nodi di interscambio, possono essere ricondotte a sistema
- In sintesi, tutte strategie finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale.

Le **strategie gestionali** per migliorare la qualità del trasporto collettivo, per contenere il costo generalizzato di spostamento e rendere quest'ultimo maggiormente competitivo con il trasporto individuale, riguardano innanzitutto un'integrazione spinta dei servizi offerti dai vari modi di trasporto e delle tariffe praticate. La prima azione porta alla minimizzazione della perdita di tempo connessa con il trasbordo da un modo di trasporto al successivo (dovuta soprattutto all'attesa del nuovo mezzo nel nodo d'interscambio); la seconda azione minimizza l'esborso monetario, accrescendo l'accessibilità del sistema rispetto alla capacità di spesa delle fasce di popolazione meno abbienti ed accresce l'accessibilità del sistema di trasporto collettivo rispetto al territorio.

Viene inoltre attribuito un valore strategico anche all'uso di tecnologie innovative, quali:

- diffusione di sistemi di ausilio all'esercizio;
- informazione all'utenza;
- sistemi di bigliettazione elettronica.

Gli obiettivi e le strategie generali descritti nei punti precedenti trovano una più puntuale definizione nei singoli settori del sistema complessivo: ferroviario, stradale, marittimo, aeroportuale, dei terminali merci.⁸²

B. Difesa e recupero della "diversità" territoriale: costruzione della rete ecologica

L'azione regionale considera patrimonio essenziale la conservazione e il recupero delle diversità territoriali, intese sia nel senso ecologico, della biodiversità, che socio-culturale, delle identità locali.

Le reti ecologiche sono uno strumento concettuale e operativo fondamentale per il perseguimento di tale obiettivo.

Con la costruzione della Rete Ecologica Regionale si intende coniugare gli obiettivi di tutela e

⁸² Le strategie di settore si traducono poi in una serie di interventi già decisi (invarianti) o in corso di approfondimento (opzioni); facendo riferimento alle citate delibere della Giunta Regionale n. 1282 del 2002, (nella quale viene approvato il piano di interventi infrastrutturali nel settore dei trasporti regionali ed alla quale si rimanda per ulteriori dettagli su singoli interventi) e n. 5490 del 2002 (nella quale si individuano le direttrici per lo sviluppo della portualità in Campania).

conservazione delle risorse naturali ed antropiche del territorio campano con quelli di sviluppo sostenibile, attraverso una programmazione integrata che individui le aree d'intervento e i programmi di azioni in grado di attivare modelli di sviluppo locale diffuso e sostenibile.

La Rete Ecologica Regionale permette di valorizzare le identità dei sistemi territoriali locali sottolineando la stretta connessione tra i caratteri morfologici e l'uso storicamente diverso che si è fatto delle risorse ambientali, e cioè i sistemi di identità connesse alla tradizione economica e produttiva.

La Rete Ecologica Regionale ha come obiettivo prioritario l'utilizzo corretto ed efficiente della "risorsa" territorio, secondo i seguenti principi fondamentali:

- contribuire alla crescita socio-economica garantendo, nel contempo, la conservazione della biodiversità (sul cui utilizzo si basa ogni forma di sviluppo);
- valorizzare il paesaggio ed il patrimonio culturale, anche attraverso il recupero e l'implementazione della naturalità del territorio, con l'eliminazione dei detrattori ambientali. A questi principi dovranno attenersi i servizi regionali che operano in materia di difesa del suolo in ambito fluviale, nonché di altri Enti eventualmente concessionari di interventi nel settore idraulico forestale, nelle diverse fasi della programmazione, progettazione, approvazione ed esecuzione delle opere idrauliche di competenza della Regione Campania.

È evidente quindi la necessità di un profondo raccordo tra gli indirizzi strategici "difesa della biodiversità", "valorizzazione e sviluppo dei territori marginali", "valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio" e "riqualificazione della costa".

Coerenza con politiche comunitarie e nazionali

In Europa la strategia messa in campo per un'efficace tutela della biodiversità è la costruzione della *Pan-european Ecological Network* che è indicata come azione prioritaria dal piano d'azione 1996-2000 della "Strategia paneuropea della diversità biologica e paesaggistica" approvata nel 1995 dalla Conferenza paneuropea dei Ministri dell'Ambiente. La strategia raccoglie i principi guida affermati a livello internazionale da tutti i principali trattati, convenzioni e programmi in campo ambientale (Conferenza di Rio; Agenda 21; Trattato di Maastricht; Direttive Habitat e Uccelli della UE; ecc.)

Nel P.O.R. Campania emerge chiaramente l'indicazione di considerare le politiche per gli ambiti naturali come un momento di conservazione e tutela delle risorse ambientali, cui legare dei modelli di sviluppo locale basati sulla loro valorizzazione in grado di generare delle ricadute economiche diffuse.⁸³

Si tratta di un riconoscimento di grandissimo rilievo e come tale va accolto e specificato nel PTR, per lo meno per due aspetti:

1. occorre estendere il concetto di rete ecologica agli aspetti complessivi della biodiversità e quindi non limitarla ai parchi e alle aree protette;
2. considerare la rete ecologica come nervatura portante delle linee di assetto regionali, profondamente connessa ai STS e alle reti territoriali.

I territori dell'Appennino meridionale si presentano, anche in Campania, dotati di valori paesistici medi, che con coerenti politiche di recupero, integrate alla costruzione di una sapiente rete ecologica, possono ricevere un forte accrescimento di tali valori.

⁸³ La Campania ha destinato al sottosettore "Rete Ecologica" risorse per 485,066 MEuro e al settore "Patrimoni Culturali" 774,452 M euro.

Punto di aggancio essenziale, per quanto riguarda tutto il bordo appenninico della regione, è, dunque, il progetto APE (Appennino Parco d'Europa), come importantissimo campo di sperimentazione di nuove forme di integrazione tra politiche territoriali e ambientali e sistemi di identità locali, paesistiche, culturali ed economiche⁸⁴.

Azioni

Da quanto esposto appare evidente che, qualunque sia il punto di osservazione della rete, non si può prescindere dal legame uomo/ambiente che ha determinato intensità diverse di utilizzo del territorio.

E', pertanto, necessario definire un'adeguata linea di metodo, individuando le "unità ambientali", tendenzialmente sovrapponibili ai "Sistemi Territoriali di Sviluppo", attraverso la combinazione di fattori fisici, vegetazionali e antropici.

Gli indirizzi riguardano sia gli aspetti ambientali (continuità ambientale, reti ecologiche, frammentazione paesistica in ambito metropolitano) sia gli assetti formali e i valori storico-culturali. Per ciascuna unità definire i livelli di integrità, di vulnerabilità e di criticità rispetto ai su citati assetti.

"È necessario procedere "attraverso un'aggregazione di aree più simili tra di loro fino ad arrivare ad un grado di dettaglio manovrabile con gli strumenti classici della organizzazione territoriale. A questo scopo risulta utile arrivare fino alla scala degli elementi del paesaggio, identificando le unità di paesaggio più omogenee tra di loro..."⁸⁵.

"Affinché una rete ecologica possa risultare un compromesso utile tra le esigenze delle specie e quelle della gestione territoriale, è essenziale che le indicazioni di base delle specie ritenute più importanti alla conservazione delle popolazioni e alla funzionalità dei sistemi siano dedotte dai risultati dell'analisi botanica, zoologica ed ecologica..."

Tali elementi sono:

1. le aree "**centrali**": le aree già sottoposte, o anche da sottoporre a tutela, ecosistemi sia di terra che di mare, caratterizzanti l'alto contenuto di naturalità;
2. le aree "**cuscinetto**": le aree di transizione, contigue e di rispetto, dalle aree centrali, in cui gestire in modo appropriato il rapporto natura-società;
3. i "**corridoi di connessione**": le connessioni tra ecosistemi e biotopi, volte al loro mantenimento e recupero, per fornire la dispersione e le relazioni dinamiche della specie e degli habitat, in particolare all'interno delle aree a forte auto-organizzazione;
4. i "**nodi**": intesi come luoghi di complessa interrelazione tra zone centrali, di "cuscinetto" e "corridoi" e i servizi territoriali connessi (in tal senso i parchi naturali possono essere considerati area di eccellenza per tali azioni e, dunque, "nodi" potenziali);
5. la "**aree di riqualificazione**": quelle dove avviare la riabilitazione naturalistica degli habitat degradati, favorendo i movimenti di dispersione e migrazione delle specie.

84 Il progetto si prefigge i seguenti obiettivi di sviluppo:

- promuovere un uso durevole delle risorse culturali, naturali e umane con interventi di supporto per le aree in ritardo e interventi di riequilibrio per le aree a rischio di degrado;
- creare un ambiente sociale in grado di migliorare la qualità della vita nelle aree in ritardo e favorire i processi di recupero della fiducia sociale;
- creare le condizioni per la promozione e la localizzazione di nuove iniziative imprenditoriali nei settori della conservazione della natura, del recupero dei beni storici e del patrimonio diffuso, del turismo, dell'agricoltura, del lavoro e della formazione aumentando e valorizzando i fattori di attrattività di interventi produttivi legati alla specificità dei luoghi.

85 Tali orientamenti sono in parte ribaditi dalla Convenzione europea del paesaggio e dal conseguente accordo Stato regioni, su cui si baserà la revisione e l'adeguamento della pianificazione paesistica regionale.

Prioritario è dunque:

- Identificare gli elementi costitutivi del sistema “rete ecologica” procedendo all’identificazione delle unità geografiche (cfr. “unità ambientali”) biopermeabili, vale a dire delle unità scarsamente interessate da elevati livelli di antropizzazione e artificializzazione, valutandone il livello di efficienza (integrità e vulnerabilità) e predisponendo gli interventi tesi a garantire adeguate forme di *continuità ambientale*. In tal senso occorre mettere in rete i numerosi Siti di Interesse Comunitario (SIC) presenti sul territorio regionale, sia quelli compresi all’interno dei parchi nazionali che dei parchi naturali regionali.
- Identificare, in aree intensamente edificate, spazi connettivi, da preservare o ricostituire, tesi alla riduzione della frammentazione paesistica e alla ricostituzione di forme di continuità ambientale in ambito metropolitano. Occorre rivedere le politiche agricole in ambito regionale, considerando l’elevato numero ed estensione delle aree agricole intercluse all’interno delle nebulose urbane formatesi nell’area metropolitana di Napoli.
- Identificare unità territoriali complesse (confrontabili con il concetto di “unità di paesaggio”) comprensive degli aspetti socio-economici da mettere in relazione con gli elementi strutturanti la rete.
- Analizzare le dinamiche e le pressioni che modificano gli elementi della rete, sottoponendoli a sovrautilizzo o sottoutilizzo, perché la R.E.R., pur pianificando una comune strategia, propone linee operative differenziate.
- Diffondere la conoscenza della R.E.R. e promuovere il modello di sviluppo da essa perseguito attraverso azioni divulgative e di “marketing”, differenziando le forme di comunicazione in base ai soggetti cui si rivolge (P.A., collettività locali imprenditori, ecc.).
- Sensibilizzare e promuovere la partecipazione della collettività locale al lavoro di identificazione dei valori ambientali.
- Determinare i settori d’intervento attraverso cui innescare un processo di tutela della biodiversità, di corretta modalità d’utilizzo del territorio e di valorizzazione delle risorse ambientali e culturali, con ricadute economiche diffuse per le comunità locali.
- Realizzare un uso “multiplo” dei parchi e riserve naturali, luoghi di sperimentazione e ricerca di modalità di integrazione tra uomo ed ambiente, tra cui forme appropriate di turismo e tradizionali attività agro-silvo-pastorali condotte secondo metodi sostenibili.
- Guidare le trasformazioni indotte da necessità economiche, sociali o ambientali verso attività compatibili con il mantenimento dei valori ecosistemici e paesaggistici.
- Attuare una strategia mirata di dematerializzazione (riduzione e riuso di risorse) avviandola in via sperimentale nelle aree protette.
- Adottare metodi di realizzazione tali da non compromettere in modo irreversibile le funzioni biologiche dell’ecosistema in cui vengono inserite e da arrecare il minimo danno possibile alle comunità vegetali ed animali presenti, rispettando i valori paesistici degli ambienti fluviali, vallivi e litoranei.
- Coordinare e concertare con le regioni limitrofe i piani d’azione.
- Accogliere come ipotesi di lavoro le soluzioni che tengono conto nella valutazione costi-benefici anche dei costi e dei benefici di tipo ambientale, optando per la soluzione che realizza il miglior grado di integrazione tra i diversi obiettivi.
- Eliminare gli ostacoli, anche fisici, alle connessioni della R.E.R. e rimuovere i detrattori ambientali e paesaggistici.

Tutto ciò va perseguito attuando un costante processo di confronto e cooperazione inter-istituzionale.

La creazione della rete ecologica deve, infatti, portare a sistema, dando un senso complessivo e coerente, proposte di grande interesse che vanno emergendo in altri piani di contesto territoriale e nella progettualità avviata all'interno della programmazione negoziata.

Particolare rilevanza assume la necessità di intervenire prontamente in aree densamente edificate e per le quali la possibilità di procedere alla riqualificazione di aree industriali dismesse è consistente.⁸⁶

b.1. Difesa della biodiversità

La biodiversità, intesa in senso ecologico, come informazione genetica codificata nei geni di tutti gli esseri viventi, come numero di specie e dei tipi di sistemi ecologici, fa dell'Italia il Paese europeo in cui essa si presenta con la maggiore intensità, anche per effetto della sua latitudine. Ciò è ancor più vero per la Campania, che si situa in special modo lungo la dorsale appenninica in un'area di contatto tra diverse regioni bioclimatiche: nel solo Cilento, ad esempio, e per limitarsi ad uno solo dei fattori, è provata l'esistenza di 3200-3500 specie vegetali superiori non coltivate.

La rilevanza di una strategia articolata di difesa della biodiversità si lega alla consapevolezza che un'alta diversità di specie contribuisce a rendere gli ecosistemi più resistenti alle avversità climatiche e biologiche e procura ad essi una maggiore capacità di difesa e di recupero dalle perturbazioni. Ma questa rilevanza si accresce se si ha, come è opportuno, un concetto più ampio di biodiversità, che includa cioè anche fattori geografici, storici e culturali.

Si tratta di accostare all'idea di naturalità rappresentata da grandi aree protette l'idea di naturalità diffusa, con una frammistione di fenomeni naturali ed antropici, che non siano reciprocamente incompatibili.

Coerenza con politiche comunitarie e nazionali

In occasione dell'Earth Summit, tenutosi a Rio de Janeiro nel 1992, è stata firmata la Convenzione sulla biodiversità con cui i paesi si impegnano a tutelare la diversità ecosistemica, di specie e genetica e si impegnano a redigere i Piani Nazionali sulla biodiversità.⁸⁷

La difesa della biodiversità costituisce il principale obiettivo della direttiva Habitat (92/43/CEE)⁸⁸ relativa alla conservazione degli habitat naturali, della flora e fauna selvatiche, da attuarsi mediante progetti di gestione ambientalmente sostenibili. In particolare la realizzazione di un sistema reticolare di aree speciali di connessione è affidata al Progetto "Natura 2000".

Nel programma Corine si è consolidato il passaggio da una concezione legata alla conservazione delle specie e siti ad una preoccupazione più vasta per gli habitat e le connessioni ecologiche.

Inoltre la conservazione della natura in Italia ha fatto un notevole passo in avanti con la Legge

⁸⁶ È il caso, ad esempio, della fascia dei comuni a nord est di Napoli compresi nel relativo Patto, dove è stata delineata tra le altre l'idea guida della creazione di un sistema interconnesso di spazi aperti che prevede la rinaturalizzazione dei Regi Lagni e la riconversione di linee ferroviarie dismesse, da fondere con il recupero di aree archeologiche, masserie e manufatti rurali e urbani di pregio storico artistico.

⁸⁷ In Italia tale convenzione è stata ratificata con la L.124/94 ma del Piano sono state prodotte solo le Linee Guida.

⁸⁸ La direttiva Habitat è stata varata in Italia nel regolamento di attuazione con il DPR n.° 357 dell'8/9/ 1997 e con il progetto Bioitaly e il "Programma di azione urgente per le aree protette in Italia".

quadro sulle aree protette⁸⁹, che ha segnato l'inizio del coinvolgimento delle realtà politiche, produttive e sociali locali nella gestione delle aree protette.⁹⁰

Azioni

Per l'enorme consistenza che il tema assume in Campania, ancor più si ritiene di grande rilievo procedere, alla realizzazione della rete ecologica, data l'eccezionale combinazione di situazioni di grandissimo pregio, ma anche di grande fragilità combinate a situazioni da riabilitare.

Ai fini quindi di un progetto di rete ecologica, per quanto attiene alla tutela delle biodiversità, è opportuno:

- Razionalizzare e rendere disponibili informazioni esistenti.
- Sostenere i Parchi Regionali che completano il sistema delle aree protette campane e sono parte essenziale e fondante del R.E.R.
- Provvedere a incrementare le conoscenze ecosistemiche e scientifiche, procedendo anzitutto alla sistematizzazione delle informazioni disponibili (Carta della Natura, inventari nazionali di flora e fauna, ecc.), realizzando un adeguato sistema di monitoraggio e individuando le priorità di tutela di specie, di ecosistemi e di funzioni.
- Procedere ad un incrocio interpretativo delle carte relative al sistema delle "aree protette", dei valori paesistici, dei valori agricolo-forestali, dei centri di interesse storico.
- Procedere dalla rappresentazione cartografica delle zone ad elevata diversità floristico-vegetazionale, da considerare "come banche genetiche e modelli di riferimento per interventi di ripristino e di recupero naturalistico" (PUT Umbria), da specificare in fase successiva ricorrendo a contributi specialistici, da quella dei siti di interesse comunitario (S.I.C), dalle zone di protezione speciale (Z.P.S.) individuate ai sensi della direttiva 79/409/CEE relativa alla protezione della avifauna migratoria, dai siti di interesse regionale che rappresentano gli elementi identificativi della biodiversità regionale.
- Attuare un sistema di connessione tra le aree protette individuando aree a "naturalità diffusa", elementi di raccordo tra il patrimonio naturalistico continentale e quello della Campania, tali sono le aree di interesse naturalistico ambientale, aree boscate, aree di particolare interesse geologico, percorsi fluviali, coste marine, aree a macchia mediterranea non antropizzata ma anche aree ad agricoltura tradizionale.
- Perseguire la diffusa valorizzazione delle fasce fluviali e più in generale della rete idrografica superficiale, essenziale nella politica di difesa del suolo e nell'accrescimento della funzione "tampone" della vegetazione ripariale.
- Individuare le zone umide campane più minacciate dall'uso antropico e stabilire codice d'uso sostenibile.
- Individuare le zone di bosco e foresta frammentata e predisporre misure per la ricostruzione di habitat continui incoraggiando la silvicoltura sostenibile.
- Incentivare i progetti di recupero delle aree degradate o dismesse che prevedano l'utilizzo sostenibile della biodiversità.
- Promuovere nei restauri ambientali, anche in ambiente urbano, l'utilizzo di essenze autoctone.
- Individuare e sottoporre a restauro ambientale aree rurali degradate, a basso livello di naturalità, prioritariamente dove la rinaturalizzazione e restauro delle caratteristiche

⁸⁹ L. n. 394/91 e successiva modifica, L.426/98.

⁹⁰ Opportunamente nel Programma Operativo Regionale la valorizzazione della biodiversità è affidata alla costruzione della rete ecologica che rientra nell'Asse 1, delle Risorse Naturali.

geomorfologiche sia efficace anche contro dissesto idrogeologico.

- Mettere in atto un sistema articolato di incentivi e vincoli capaci di contenere i processi di frammentazione delle trame ambientali, soprattutto attraverso le misure di politica “rurale” lanciate a livello europeo.
- Sostenere il ruolo dell’agricoltura nella salvaguardia della biodiversità e nella conservazione di ecosistemi ed habitat naturali attraverso modelli e processi di sviluppo che rispettino i tempi della rigenerazione delle risorse e le varietà animali e vegetali.
- Promuovere la gestione delle permanenze naturali in ambito agricolo con azioni volte a indirizzare la graduale evoluzione dell’uso agricolo con forme compatibili con l’accrescimento della biodiversità.
- Rilocalizzare attività fortemente impattanti realizzate a ridosso di aree ad alta naturalità.
- Ridurre fattori di inquinamento a partire dagli ambiti naturali.
- Eliminare i detrattori ambientali e paesaggistici.
- Rimuovere gli impedimenti anche fisici alla connessione in ambito R.E.R.
- Promuovere accordi e convenzioni con agricoltori per la fornitura di servizi di restauro ambientale, salvaguardia della biodiversità, manutenzione e sistemazione del suolo, regimazione idrica.

Particolare attenzione dovrà essere attribuita, a livello di PTCP, all’interferenza tra reti ecologiche e reti territoriali, soprattutto in relazione alle infrastrutture viarie interessate da flussi di traffico motorizzato e da recinzioni, evitando così fenomeni di insularizzazione,⁹¹ ma anche con le reti tecnologiche, di adduzione idrica, energetica e di smaltimento.

Ulteriore attenzione andrà data alla creazione dei percorsi e dei sentieri di alta quota, laddove si verifica un’interferenza con gli habitat animali e vegetali e con le più importanti direttrici di scambio ecologico.

b.2. Valorizzazione e sviluppo dei territori marginali

In una fase come l’attuale, caratterizzata dalla globalizzazione dei mercati e in cui la competizione si amplia su scala quanto meno europea, se non mondiale, le possibilità di mantenere competitività e quindi appetibilità, derivano dalla capacità di migliorare la propria immagine globale e, soprattutto, di rendere coerenti con questa le proprie azioni.

La strategia “di promozione globale”, deve dunque puntare su una caratterizzazione dell’intero territorio ad ampio respiro, coinvolgendo ogni iniziativa in grado di offrire un’immagine quanto più qualificante del territorio nel suo complesso.

Negli ambiti marginali ciò avviene attraverso il recupero e la valorizzazione dell’ambiente naturale, la valorizzazione delle risorse umane e delle attività economiche, la tutela, il recupero e la valorizzazione delle tradizioni storiche, culturali e religiose, in un’ottica di tutela e sviluppo compatibile ma anche di valorizzazione globale dell’area mantenendo quel patrimonio di caratteri unici in grado di contrastare massificazione e spersonalizzazione.

In prima analisi si sono identificati come territori marginali le aree montane e svantaggiate. Tali aree sono pressoché integralmente riconducibili all’ambito dei territori amministrativi delle Comunità Montane.

L’individuazione dei STS (Sistemi Territoriali di Sviluppo) come entità territoriali sub-provinciali, prevede nelle aree rurali una tipologia di sviluppo basata sul potenziamento dei circuiti di integrazione con l’ambiente, il turismo, l’industrie agro-alimentari, ritenendo ormai

⁹¹ Seguendo le indicazioni del Progetto Planeco (1996).

superato l'approccio che voleva l'agricoltura come settore isolato dal resto del sistema economico.

L'integrazione tra i diversi elementi (agricoltura eco-compatibile, attività artigianali tradizionali, turismo...), se supportata da adeguate politiche socioeconomiche, costituisce il presupposto per il mantenimento sul territorio di comunità residenti che siano in grado non solo di rispettare le norme pianificatorie e di programmazione dettate, ma anche di cogliere da queste l'opportunità le occasioni per un più corretto modello di sviluppo.

In particolare, si intende:

- frenare l'esodo dalle aree rurali marginali;
- aumentare e/o mantenere i livelli occupazionali;
- migliorare il livello dei servizi alle popolazioni ed agli operatori economici locali;
- migliorare, in generale, le condizioni di vita ed i livelli di benessere sociale ed economico delle popolazioni locali;
- tutelare il patrimonio ambientale, naturalistico e artistico presente nelle aree interne;
- salvaguardare e valorizzare il patrimonio e l'identità culturale dei singoli ambiti territoriali.

Significa riorganizzare le strategie di sviluppo con programmi che mettono in relazione: ambiente, territorio, agricoltura, artigianato, turismo, piccola e media industria, cultura, educazione, formazione professionale, ricerca.

Coerenza con politiche comunitarie e nazionali

L'U.E. annette grande rilevanza ai territori rurali suggerendo indirizzi di forte rilievo per i territori della regione.⁹²

L'"Avvenire del mondo rurale", la Riforma della Politica Agricola Comunitaria (PAC), la Dichiarazione di Cork, il Vertice di Berlino sottolineano l'importanza delle zone rurali che assolvono funzioni vitali per tutta la società e risultano indispensabili per l'equilibrio ecologico.

In campo nazionale la logica sulla quale poggia la programmazione in agricoltura e nelle aree rurali, per il periodo 2000-2006, è quella di strutturare un complesso articolato di misure privilegiando la concentrazione e l'integrazione degli interventi in esse previsti.

A tal fine, la Regione Campania ha ispirato le proprie scelte strategiche in relazione alle esigenze che si manifestano nei diversi ambiti rurali regionali.

La visione integrata della programmazione territoriale rappresenta una novità nel quadro degli interventi attivati dalla Regione Campania per le aree rurali interne. Tale concetto identifica, difatti, lo sviluppo rurale come sviluppo territoriale e non settoriale. Di conseguenza, gli interventi interessano non solo il settore agricolo, ma anche l'agro-industria, l'artigianato, il turismo rurale, le risorse naturali, le risorse storico-culturali, le infrastrutture rurali ed i servizi.

Azioni

Il PTR da l'avvio ad azioni "strutturali" e programmate per i territori marginali, basate su politiche di sviluppo sostenibile all'interno di un quadro istituzionale concertato, in cui far convergere risorse finanziarie e coordinare le iniziative dei diversi soggetti competenti, secondo una logica che definisca obiettivi risolutivi rispetto alle situazioni di criticità sociale, economica e ambientale.

⁹² Ciò avviene in tutti i più significativi documenti di orientamento programmatico, dallo S.S.S.E., al VI° Programma d'azione per l'ambiente, al V° Programma quadro per la ricerca.

In particolare, nell'ottica di una più completa integrazione, il ruolo dell'agricoltura, ed in particolar modo dei prodotti tipici di qualità, è determinante per trasmettere nel mondo l'identità, il senso stesso del territorio.

Tra le risorse agroalimentari e il territorio si stabiliscono elementi di interrelazione estremamente rilevanti e variegati: le caratteristiche dei territori costituiscono, infatti, uno dei fattori determinanti la tipicità e la qualità delle produzioni agroalimentari; a loro volta, queste ultime, rappresentano uno degli elementi caratterizzanti la storia, la cultura, i paesaggi e, quindi, le dinamiche di sviluppo dei territori stessi.

Le azioni coerenti con gli indirizzi in esame sono:

- identificare, descrivere le caratteristiche e analizzare le dinamiche dei sistemi locali agroalimentari e rurali, costituiscono tutte fasi analitiche fondamentali per una corretta interpretazione delle trasformazioni in atto nei sistemi locali in questione e, quindi, la base conoscitiva indispensabile per un'articolazione territoriale funzionale alle reali e concrete prospettive di sviluppo dei sistemi identificati⁹³;
- individuare un approccio "multifunzionale" volto alla diversificazione delle attività locali che coniughi le attività rurali tradizionali presenti (in termini di produzione agricola e forestale, di manutenzione del territorio a difesa del suolo, di tradizioni culturali locali, ecc.) e lo sviluppo di nuove attività innovative;
- attuare un modello di sviluppo rurale che si attenga al principio di sussidiarietà, legato alla specificità del contesto socioeconomico e naturale locale, attraverso la "programmazione dal basso" e la qualificazione del "tessuto locale", e delle forme associative presenti;
- sviluppare i settori economici collegati (turismo, artigianato, ecc.) derivante dalla proiezione esterna del sistema locale, nei casi d'alta spendibilità dell'identità geografica, e dei prodotti di qualità, del turismo ecologico;
- salvaguardare la destinazione agricola del suolo attraverso la considerazione delle aree rurali come parti integranti di un unico programma di utilizzazione del suolo e mediante il rispetto delle vocazioni e destinazioni d'uso in sede di strumento urbanistico;
- adottare misure specifiche per le zone svantaggiate e per la montagna. In quest'ambito

⁹³ Analisi degli scenari di riferimento per il sistema agroalimentare e per le aree rurali (liberalizzazione dei mercati, evoluzione della Politica Agricola Comunitaria, Politica Comunitaria per lo sviluppo rurale: il nuovo paradigma della "moderna ruralità", ecc.);

Analisi territoriale delle principali filiere agroalimentari regionali

Localizzazione e concentrazione delle filiere (zonizzazione);

Caratteristiche e dinamiche evolutive di ciascuna area di concentrazione produttiva, per ognuna delle filiere identificate (analisi swot);

Analisi dell'articolazione territoriale delle produzioni regionali a marchio collettivo (DOC, DOCO, IGT, IOP, IGP);

Analisi delle interrelazioni tra gli strumenti di programmazione economica e le filiere produttive regionali (strumenti contemplati nel POR (PIF); strumenti attivati con la programmazione negoziata (patti territoriali agricoli, contratti di programma, ecc..).

Analisi delle caratteristiche e delle dinamiche delle aree rurali in ritardo di sviluppo

Localizzazione e caratteristiche delle aree rurali;

Profili economico-sociali e territoriali e classificazione tipologica delle aree rurali

Analisi delle interrelazioni tra gli strumenti di programmazione economica e le aree rurali (strumenti contemplati nel POR (PIAR); l'IC LEADER II e LEADER +, ecc)

Sistemi agroalimentari nelle aree Parco regionali

Analisi delle caratteristiche e delle dinamiche dei sistemi agroalimentari nelle aree Parco;

Programmazione socio-economica nelle Aree Parco e valorizzazione delle risorse agroalimentari per uno sviluppo sostenibile.

Articolazione territoriale degli "Indirizzi strategici"

Per ciascun sistema locale agroalimentare e rurale identificato, definizione degli "Indirizzi strategici", coerentemente alle potenzialità delle risorse endogene e alle dinamiche di sviluppo in atto e/o programmate.

- occorre sostenere e promuovere la residenza di agricoltori come presidio umano dello spazio rurale contro il degrado e la desertificazione del territorio; garantire servizi pubblici di base (istruzione, sanità e trasporti, informazione), ricercando le forme di ottimizzazione dei parametri dimensionali, anche ricorrendo alle possibilità offerte dalle nuove tecnologie;
- valorizzare i centri urbani di medie dimensioni nelle regioni scarsamente popolate, in quanto unici punti di prestazione di servizi che raggiungono la soglia della redditività economica. Rafforzamento delle piccole e medie città rurali, quali punti nodali dello sviluppo regionale e promozione di un loro collegamento in rete;
 - realizzare ed adeguare le reti di servizi amministrativi per l'approntamento di livelli di qualità essenziali alla promozione di finalità informative a supporto delle attività produttive – turistico – ricettive;
 - migliorare l'accesso alle attrezzature di telecomunicazione nonché al loro utilizzo, anche per attuare politiche di trasmissione della conoscenza, nelle aree più periferiche o scarsamente popolate;
 - sviluppare sistemi per la gestione ambientale, l'adozione di tecnologie pulite, il riciclaggio dei rifiuti e l'utilizzazione economica dell'energia. Sviluppo di fonti di energia rinnovabile attraverso investimenti nell'adozione di tecnologie di produzione d'energia solare e da biomasse;
 - favorire strumentazioni urbanistiche coerenti con l'incentivo a nuovi sistemi di produzione e utilizzo sostenibile e polivalente delle risorse forestali come fattore integrante dello sviluppo rurale, compresa la protezione dei suoli boschivi, la protezione contro i rischi naturali e la diversificazione (sfruttamento di altri prodotti oltre il legno, sistemi agro-silvo-pastorali). Particolare cura, in quest'ambito va posta al potenziamento ed incentivazione delle coltivazioni che più si adeguano all'immagine ambientale (biologico, essenze utilizzate dall'ingegneria naturalistica, coltivazioni in via di abbandono o attualmente abbandonate come la frutticoltura o le erbe officinali).

b.3. Riqualificazione della costa

L'adozione del principio di sviluppo sostenibile come principio informatore del PTR implica che l'unico modo corretto di guidare le trasformazioni delle zone costiere sia l'approccio integrato alla loro gestione, tale da migliorarne la fruibilità, salvaguardando e elevando la qualità dell'ambiente.

L'Ente Regione è titolare di attribuzioni specifiche riguardo l'utilizzazione di tipo turistico-ricreativo del demanio marittimo (in particolar modo dei porti turistici) e la protezione difesa delle coste, con la determinazione delle priorità dell'azione ambientale.

La Regione, dunque, è chiamata principalmente a riammagliare una programmazione frammentata ed a promuovere lo sviluppo di forme collaborative tra i vari enti e soggetti competenti, al fine di giungere ad un'unica visione strategica, sostenibile e condivisa, che ottimizzi l'adozione e l'attuazione di programmi e politiche settoriali.

Al PTR spetta il compito di raccordare le strategie alla base dei programmi settoriali riguardanti le componenti e gli usi principali dell'organizzazione costiera.

In Campania, l'alto pregio della "risorsa costa" è costituito da valori ambientali e paesistici evidenti che possiedono da un lato, alto significato culturale, dall'altro grandi potenzialità economiche (legate per es. al turismo) importanti per l'identità e il benessere della popolazione campana.

Ma va considerato che tale risorsa è ormai scarsa e non rinnovabile, essendo stata il teatro

principale del cambiamento ambientale e paesistico.

Un'urbanizzazione molto intensa fatta di grandi infrastrutture e di seconde case spesso abusive, con tutto quanto ciò significa in termini di scarichi inquinanti, prelievi idrici e barriere ecologiche e visive, ha fatto della fascia costiera campana un territorio ad alta criticità ambientale necessariamente da recuperare.

Nella sua possibile riqualificazione, ruolo determinante giocano quegli elementi e quei valori ancora non frantumati e riconoscibili, quali le poche aree libere residue, non edificate o dismesse, il patrimonio naturale, archeologico, artistico, culturale, sopra citati, e il loro corretto uso.

Ciò premesso, gli aspetti prevalenti da considerare sono:

- aspetti specificamente ambientali, da quelli geo-morfologici a quelli eco-sistemici di terra e di mare, alla qualità delle acque;
- aspetti insediativi considerati nella loro evoluzione;
- aspetti paesistici con particolare attenzione non solo alle aree paesisticamente pregiate ma anche alle residue aree libere costiere;
- aspetti legati all'uso turistico e ricreativo del demanio marittimo, porti e spiagge.

Coerenza con politiche comunitarie e nazionali

Nella UE l'assunzione dello "sviluppo sostenibile" a principio politico e giuridico delle azioni comunitarie e l'utilizzazione estensiva del principio di sussidiarietà, fanno da sfondo alla strategia di "gestione integrata delle zone costiere" costruita dalla UE e fortemente influenzata dall'Agenda 21 che al capitolo 17 ne definisce obiettivi e strumenti.

In tutti i documenti più significativi⁹⁴ si sottolinea come il mancato raccordo ed, anzi, il conflitto tra le varie politiche di settore siano nocivi alla gestione sostenibile delle coste.

Si individua, dunque, come obiettivo prioritario la costruzione di un processo decisionale e politico "integrato" al fine di favorire la compatibilità e l'equilibrio degli usi.

In Italia si presentano particolari difficoltà per l'accoglimento di tali indirizzi; ciò è dovuto fondamentalmente alla grande frammentarietà delle competenze giuridico-amministrative ricadenti sulle aree costiere, e sulle attività ad esse pertinenti, e la gestione separata del Demanio Marittimo.

Con la L. 979/82, per il superamento dei conflitti, si punta sul "piano delle coste", inteso come un raccordo e un orientamento delle politiche settoriali per il raggiungimento di un equilibrato assetto delle coste e una tutela sistematica e preventiva dell'ambiente costiero e marino.

Azioni

Per ottenere un uso corretto del litorale, risorsa fondamentale del territorio campano, bisogna perseguire:

- il recupero delle 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 dei processi ecologici naturali, della biodiversità, dei valori paesistici e culturali.

Fra le azioni più incisive occorre:

⁹⁴ Il più recente è una Comunicazione della Commissione "sulla gestione integrata delle zone costiere: una strategia per l'Europa" – GIZC - del 27/9/2000.

- rafforzare il coordinamento per la gestione delle aree costiere, attivando anche consultazioni con O.N.G. e le collettività locali.
- studiare la diversità marina, censendo le specie e gli habitat marini e costieri minacciati d'estinzione, identificando gli ecosistemi marini che possiedono elevati livelli di biodiversità, limitandone il loro uso, creando e gestendo zone protette, incoraggiando la ricerca scientifica e la diffusione dei risultati. La priorità va a foci, zone umide, zone di ripopolamento e deposizione uova.
- attuare una maggiore tutela delle aree protette di interesse naturalistico e degli ultimi lembi di territorio non edificato della costa, di quelle aree cioè che, miracolosamente, risultano ancora libere da insediamenti, arrestando così il processo suicida di saturazione delle coste.
- promuovere la tutela e la manutenzione delle aree rurali ed agricole costiere periurbane, al fine di preservarle dal degrado e dall'utilizzo come aree edificabili.
- riconvertire le grandi aree industriali dismesse lungo la costa, e riutilizzare i tracciati ferroviari in via di dismissione e declassamento, come occasioni di riqualificazione paesistica e urbanistica e come aree strategiche per la ricostituzione di condizioni di vivibilità e sviluppo.
- ridurre o eliminare le 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. Revisione e completamento della rete depurativa, consentendo ai non pochi impianti costruiti o previsti dal P.S. 3 di funzionare a pieno regime.
- attuare un controllo attivo del grave dissesto idrogeologico cui sono soggetti ampi tratti della costa campana. Individuare le zone critiche per l'erosione con indicazione delle modalità di evoluzione del processo fisico, gli usi non compatibili e le priorità d'intervento.
- monitorare i luoghi che, attualmente, restano dotati di forti attrattive turistiche o che potenzialmente hanno tale vocazione, in modo da finalizzare meglio gli incentivi, incoraggiando e premiando l'uso corretto del patrimonio ambientale costituito dalle nostre coste.
- assistere lo sviluppo di politiche per il turismo costiero basate sulla qualità dell'offerta e sul miglioramento dell'esistente, piuttosto che sul proliferare di nuovi insediamenti.
- promuovere un uso alternativo e stagionalizzato della costa.
- incrementare le strutture e i servizi per la nautica di diporto mediante la realizzazione di nuove infrastrutture e la riconversione e ristrutturazione dei porti di competenza regionale, tenendo presente la salvaguardia dell'ambiente naturale e paesaggistico, i tratti antropici tradizionali, che rappresenta una delle maggiori motivazioni che spingono al diporto nautico; studiare idonee reti di collegamenti via mare ed eventuali integrazioni della rete dei porti e degli approdi turistici.
- integrare gli obiettivi di sostenibilità nei programmi settoriali concernenti agricoltura, turismo, pesca, attività portuali industriali.
- migliorare la fluidità del traffico lungo la costa anche attraverso l'offerta di servizi di trasporto collettivo via mare.
- incentivare la riqualificazione dei *waterfront* dei centri costieri.
- rimuovere i detrattori paesaggistici ed ambientali anche attraverso attività di demolizione.
- promuovere e sostenere nei Comuni la redazione dei piani d'utilizzo del demanio marittimo indicando determinando standards dimensionali e di uso.
- definire e normare l'utilizzo di strutture temporanee, legate alle attività turistico-ricreative,

anche promuovendo la destagionalizzazione delle attività economiche.

b.4. Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio

Il progetto di Rete ecologica sottolinea come i valori naturali siano inscindibilmente intrecciati a quelli culturali (comprendendo in questi i valori storici e memoriali, antropologici, paesistici, estetici e simbolici, ecc.), valori che hanno costruito il paesaggio italiano.

Non è un caso che la gran parte dei parchi italiani siano classificati dall'UINC (Unione Mondiale della Natura) nella categoria V "paesaggi protetti" e che in Campania il Parco del Cilento-Vallo di Diano abbia ottenuto nel 1999 il riconoscimento di "paesaggio culturale" di rilevanza mondiale dall'UNESCO.

Ormai sono scientificamente dimostrati gli stretti rapporti tra la biodiversità, la diversità paesistica e le vicende storiche e culturali pregresse.

Il paesaggio, quindi, è lo strumento di interpretazione, comprensione e comunicazione di valori e, di conseguenza, di strategie ambientali.

La recente Convenzione Europea del Paesaggio, ha segnato un importante passaggio culturale nell'evoluzione del concetto e definizione di paesaggio riconoscendo significato culturale anche ai paesaggi dell'ordinarietà quotidiana, quali quelli rurali, e considerando il paesaggio suscettibile di evoluzione e modifica nel tempo.

Obiettivo della valorizzazione del paesaggio, dunque, non deve essere quello di "congelarlo" ad uno dei suoi stadi di evoluzione, ma di accompagnare il cambiamento, riconoscendo la grande diversità e qualità dei nostri paesaggi, sforzandoci di preservare ed arricchire tale diversità.

Infatti, i Beni Culturali, vale a dire il patrimonio di storia, d'arte e di cultura, sono connessi con un intorno ambientale, che ne costituisce il paesaggio di pertinenza e che conserva, più o meno intatti, più o meno compromessi, i caratteri di quella storia che conferisce all'insieme valore indivisibile.

Salvare, pertanto, i beni culturali dal degrado ed impedire la loro perdita progressiva non può non essere l'oggetto prioritario di una precisa politica di salvaguardia e valorizzazione di sistemi territoriali in un'ottica di programmazione integrata.

Contemporaneamente va sottolineata la necessità di tradurre in pratica l'affermazione più volte e da più parti ripetuta che la valorizzazione dei beni culturali deve esser uno degli obiettivi principali della pianificazione del territorio, poiché essi, per le loro particolarità e peculiarità, costituiscono una vera e propria risorsa produttiva, che, con le dovute cautele, può essere utilizzata come volano per lo sviluppo socio-economico di un territorio.

C'è, quindi, l'esigenza di reimpostare e riorganizzare su basi economiche operative la politica dei beni culturali nel quadro dell'economia regionale, ricercando una strategia di valorizzazione e promozione, basata su una forte integrazione tra le attività del settore culturale con quelle dei settori connessi, turismo, artigianato e mobilità in particolare.

La Campania conserva una potenzialità del sistema di risorse naturali e antropiche di eccezionale rilievo.

Componenti tipologiche portanti di tale complesso sistema sono:

- a. la variegata fascia costiera (litorale Domizio, litorale Flegreo, Costiera Sorrentino-Amalfitana, Costiera Cilentana);
- b. gli alvei fluviali, che in molti casi attraversano territori di grande rilevanza dal punto di vista naturalistico e ambientale;

c. i gruppi montuosi (Matese, Taburno, Partenio, Picentino e i Monti del Cilento)
d. le testimonianze di civiltà e di cultura che, nel corso dei secoli, la storia dell'antropizzazione ha stratificato.

Quest'ultima tipologia spazia dai grandi complessi archeologici (Pompei, Ercolano, Paestum, Elea-Velia) delle civiltà greco-romane all'assetto urbanistico delle grandi città e dei centri minori, fino all'architettura romanica e rinascimentale, al barocco, alle testimonianze della prima industrializzazione.

Queste componenti tipologiche possono generare una molteplicità di opportunità, soprattutto legate al turismo di qualità, qualora si promuova il sinergismo tra di esse e la loro reciproca accessibilità.

In altre parole, un adeguato sistema dei trasporti e l'articolazione trasversale delle opportunità di mobilità, può consentire l'integrazione, e quindi la fruibilità, tra le varie risorse naturali della Campania e quelle culturali.

Di eccezionale interesse è, inoltre, il patrimonio costituito dai centri storici delle grandi città e degli insediamenti minori della Campania.

Essi conservano peculiarità paesaggistiche, storiche e culturali, che costituiscono, nel loro insieme, un sistema relazionale di emergenze. Detto sistema acquista una grande potenzialità socio-economica, in riferimento alla quale vanno ridefinite le politiche di salvaguardia, valorizzazione e promozione delle risorse ambientali, storiche e culturali in un'ottica integrata e globale.

Molti degli insediamenti storici, soprattutto nelle aree interne della Regione, hanno perduto ogni attività produttiva, così che, al progressivo spopolamento, ha fatto seguito il degrado e la manomissione del patrimonio edilizio ed urbanistico che si era venuto a configurarsi nel corso dei secoli, a testimonianza dell'identità storico-culturale della Campania. Il recupero dei Centri Storici, va attuato, pertanto, attraverso interventi che riguardano non solo l'aspetto fisico, apparente, ma anche la riappropriazione dei luoghi all'identità storico-culturale dei suoi abitanti (*genius loci*) ed il conferimento di funzioni economiche, capaci di rendere detti Centri contesti vivi e dinamici, in cui, accanto alle risorse pubbliche vi sia il coinvolgimento di risorse private, anche attraverso forme di incentivazioni e agevolazioni capaci di attivare un interesse operativo alla valorizzazione in chiave socio-economica dei centri medesimi.

Il buon esito di un progetto di recupero e valorizzazione dei contesti insediativi storico-culturali è strettamente legato ad un programma di sviluppo economico dell'intero insediamento urbano, che vede il nucleo storico correlato con quanto lo circonda e aperto alle interconnessioni con la realtà che lo avvolge.

Distinguere i Centri Storici dal resto dell'insediamento urbano e, in particolare, dalle periferie, ai fini di una macrozonazione, secondo la quale distribuire fondi e investimenti, sono espedienti amministrativi di lettura del territorio riduttivi e incapaci di governare realtà complesse.

Appaiono, pertanto, poco utili ed efficaci, se non dannose, perimetrazioni a priori dei centri storici, pratica molto usata nel passato per la individuazione delle zone omogenee "A", di cui al D.M. n. 1444/1968.

Esse rischiano di diventare operazioni meramente topografiche, prive di indirizzo pertinente e consapevole, e non, come dovrebbe invece essere, frutto di un'azione culturale e storiografica, basata sulla ricerca storica delle origini e sull'evoluzione dell'insediamento.

Una siffatta politica di recupero e valorizzazione di centri storici, basata sulla creazione di un sistema integrato di tutela, valorizzazione e offerta di servizi a livello territoriale, con il coinvolgimento delle comunità locali, contribuisce a quel processo di identificazione con il territorio di appartenenza, alla base del progetto di Rete ecologica.

Coerenza con politiche comunitarie e nazionali

In tutti i maggiori documenti programmatici europei, dal VI Programma d'azione per l'ambiente CE, allo SSSE, alla già citata Convenzione europea del Paesaggio, si punta, come obiettivo prioritario, sullo sviluppo e cura del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale tramite una gestione attiva e prudente anche ai fini di un ulteriore sviluppo dell'identità regionale, nonché della preservazione della molteplicità naturale e culturale delle regioni e città europee nell'epoca della mondializzazione.

Ma in Italia tarda a decollare un concetto di tutela dei beni culturali e paesaggistici che abbia insita in sé la valorizzazione e quindi la gestione attiva ed integrata.

Nel P.O.R., la valorizzazione del paesaggio rimane una politica trasversale, mentre la valorizzazione dei Beni culturali è individuata come uno degli assi strategici di maggior rilievo⁹⁵.

Con la legge regionale "Norme ed incentivi in materia di valorizzazione dei centri storici della Campania – Modifica alla L.R. 19 febbraio 1996, n. 3", la Regione Campania ha inteso, promuovere un'efficace politica di recupero dei Centri Storici, individuando nella migliore utilizzazione delle risorse culturali, nella riqualificazione urbana, nel riuso del patrimonio edilizio-storico e nella riqualificazione delle risorse umane la capacità di dare alla Campania un nuovo ruolo economico e produttivo nell'ambito nazionale e internazionale.

Azioni

Occorre muoversi nella direzione del passaggio da una pianificazione paesistica specialistica ad un concetto di tutela attuato attraverso tutti i programmi e piani che incidono sul territorio e che devono comprendere al loro interno obiettivi legati al paesaggio. In questa direzione si rafforzano i rapporti tra politiche di tutela paesistica e di valorizzazione, richiamate dalla Convenzione Europea del Paesaggio. Pianificazione paesistica e pianificazione territoriale di area vasta, sempre più, si integrano.

Tale integrazione è richiamata dal Decreto Legislativo n.112/98, quando si affida ai piani territoriali di coordinamento provinciale la valenza paesaggistica.

È dalla considerazione reticolare del territorio e dalla prospettiva della costruzione di un sistema ecologico di estesa conservazione della biodiversità discende per il livello dei PTCPT l'esigenza di volgersi anche ad una re-interpretazione del paesaggio.

Ma tale è anche uno degli obiettivi prioritari della gestione del territorio operata dagli Enti Parco. È proprio nella loro natura istituzionale, il legare la conoscenza dei loro paesaggi a politiche attive di valorizzazione. Sarebbe dunque prevedibile ed auspicabile, nell'ambito del PTR, la promozione di un raccordo della "materia paesistica" tra diversi soggetti coinvolti, per risolvere gli attuali conflitti di competenza dovuti a diversi regimi di tutela.

All'interno dell'attività di co-pianificazione che il PTR attiveranno, il tema della pianificazione Paesistica assume un carattere prioritario.

Si stabilisce dunque la necessità di:

- identificare su tutto il territorio i diversi paesaggi, di analizzarli nei loro principali elementi, unitamente alle dinamiche e le pressioni che li modificano.
- prevedere la valorizzazione dei paesaggi culturali nel quadro delle strategie integrate di sviluppo territoriale.
- coordinare le misure di sviluppo con incidenza sul paesaggio.
- recuperare i paesaggi degradati dalle varie attività umane, anche attraverso misure di

⁹⁵ Affidandogli 774,452 M euro.

- ricoltivazione.
- rimuovere i detrattori paesaggistici ed ambientali anche attraverso un'intensa attività di demolizione.
 - promuovere il consolidamento, l'estensione e la riqualificazione del patrimonio archeologico, architettonico, storico-artistico, paesaggistico, archivistico e bibliografico delle aree depresse⁹⁶, nonché quello relativo alle attività di spettacolo e di animazione culturale, quale strumento di sviluppo qualificato ed equilibrato.
 - promuovere la più ampia conoscenza del patrimonio moltiplicando, qualificando e diversificando l'offerta di strutture e servizi per i consumi culturali.
 - dotare le aree depresse di strutture e sistemi per la gestione degli interventi di restauro e valorizzazione del patrimonio.
 - decentrare strutture ad alta specializzazione (per il restauro) e creare le condizioni per la nascita di strutture e servizi privati.
 - sviluppare l'imprenditorialità legata alla valorizzazione del patrimonio e sostenere la crescita delle organizzazioni, anche del terzo settore e di economia sociale, nel settore culturale.
 - definire i criteri oggettivi di perimetrazione dei Centri Storici nell'ambito del P.R.G., al fine di evitare metodologie prive di qualsiasi fondamento scientifico.
 - indicare gli indirizzi per l'attività edilizia ed urbanistica all'interno dei Centri Storici, che deve essere basata sulla conservazione e valorizzazione dei caratteri spaziali, architettonici e tipologici esistenti, limitando le trasformazioni ad ambiti privi di valore storico-testimoniale, nonché al miglioramento della qualità urbana e delle condizioni abitative.
 - indicare gli indirizzi per la pianificazione territoriale, che deve tendere alla rivalutazione del ruolo dei Centri Storici nell'ambito dell'intero sistema insediativo regionale.
 - promuovere iniziative di project financing attraverso l'utilizzo dei P.I., ai sensi della L.R. n. 3/96, strumenti d'attuazione idonei sia al recupero che alla rivitalizzazione socio economica dei centri storici.

b.5 Recupero delle aree dismesse e in via di dismissione

Le aree industriali dismesse, intese come porzioni di territorio o edifici che hanno perso la loro originaria destinazione d'uso e sono potenzialmente in grado di accogliere nuove funzioni, hanno assunto anche in Campania una notevole rilevanza, per dimensione e

⁹⁶ Su questo tema, occorre richiamare la necessità di una lettura attenta dei caratteri e delle risorse del patrimonio culturale, condotta attraverso strumenti specifici di rilevamento e interpretazione. È il caso, ad esempio, dell'ipotesi di una campagna di indagine sui luoghi culturali regionali, fondata sulla redazione di *Carte-programma per la cultura*

Dal punto di vista operativo le carte individuano alcuni luoghi (esistenti o da creare) deputati:

- a) alla trasmissione del sapere
- b) alla produzione del sapere
- c) alla produzione dell'arte e degli artisti

Al momento sono state individuate cinque carte-programma:

1. Carta-programma per la localizzazione di nuove facoltà universitarie e di centri di ricerca.
2. Carta-programma per i monumenti e i loro ambiti e per i centri storici.
3. Carta-programma per lo spettacolo. Preciserà tutto ciò che per gli spazi all'aperto e per il costruito ha relazione con lo spettacolo per la valorizzazione dei teatri e delle sale, dei centri di produzione televisiva e multimediale.
4. Carta-programma dei musei.
5. Carta-programma delle biblioteche, emeroteche, iconoteche, ecc.

collocazione.

In termini generali e sintetici le aree dismesse della Campania derivano:

- da antiche o tradizionali culture produttive (setifici, cantieri navali ecc.);
- dalle fasi d'industrializzazione matura (Italsider di Bagnoli, Iri di Castellammare, agro alimentare e poi metalmeccanico di Torre Annunziata, officine ferroviarie, ecc.);
- relativi a grandi servizi o impianti urbani obsoleti (macelli, caserme, scali ferroviari, ospedali psichiatrici, ecc.);
- da insediamenti produttivi realizzati parzialmente ed ora in stato di abbandono e di degrado;
- da processi diffusi e pervasivi di rinnovo e riconversione economico-produttiva, estesi ad un ampio spettro di attività (artigianali, industriali, commerciali e trasportistiche) e localizzati anche in aperta campagna;
- dall'attività agricola, situati in contesti suburbani che rappresentano parti della campagna inglobati nell'espansione urbana.

I casi di dismissione produttiva in Campania sono presenti ai vari livelli della gerarchia urbana: capoluoghi provinciali, aree urbane di media dimensione, centri minori delle corone suburbane. In particolare, lungo l'arco costiero è in atto un processo di ristrutturazione e di ammodernamento dell'apparato industriale; si tratta di aree di vasta estensione, di notevole interesse strategico, sia ai fini della riconversione produttiva, sia del risarcimento ambientale. Spesso le aree industriali, specie quelle della prima fase dell'industrializzazione, si trovano ormai al centro degli abitati o in punti strategici dell'area metropolitana.

Dal punto di vista della dimensione delle imprese dismesse e dei settori di attività coinvolti, si tratta, da una parte, della disattivazione di impianti di dimensione grande e medio-grande dell'industria di base o di quei settori che hanno caratterizzato le prime tappe dello sviluppo industriale, d'altra parte, di imprese medio-piccole operanti nei comparti tipici dei distretti industriali e ubicate nei centri minori delle cinture suburbane, nella parte storica dei capoluoghi dei distretti o ancora nelle zone più periferiche in prossimità, ad esempio, di svincoli autostradali.

Ci si trova di fronte a problematiche di trasformazione potenziale abbastanza complesse. Si va da ipotesi di riutilizzo a fini urbani, terziari, commerciali a fini turistici, a ipotesi di riorganizzazione produttiva industriale e del terziario produttivo. In quest'ambito le principali problematiche attengono alla bonifica delle aree, ai relativi costi, relazionati alle finalità. Si pongono, infine, problemi complessi connessi alla proprietà dei suoli, ed al comportamento ed alle intenzioni dei soggetti coinvolti.

C'è, infine da notare, che su molte aree, specie costiere, operano vincoli di natura paesistica, che non hanno sempre efficacemente valutato la problematica della dismissione e recupero delle aree dismesse.

Il nuovo orientamento propone di riutilizzare le aree e gli immobili dismessi in modo integrato, inserendo la politica del riuso nell'ambito di un progetto complessivo volto alla tutela ambientale e paesaggistica, ma soprattutto all'accrescimento della competitività delle città e dei territori coinvolti. Ciò, per evitare che l'enorme potenziale delle aree industriali dismesse, venga consumato in singole operazioni di trasformazione prive di respiro strategico.

Il PTR dà indirizzi affinché le aree dismesse, in attesa di una nuova destinazione, non vengano trasformate o lasciate completamente impermeabilizzate e prive di coperture a verde. Analogamente potrebbe essere prevista la creazione di fasce di rispetto a verde massivo intorno alle aree industriali.

Il PTR indica le aree che possono svolgere tale ruolo strategico nell'assetto del territorio regionale, e delinea indirizzi da sottoporre alle Province ed agli altri Enti coinvolti nei tavoli

di co-pianificazione⁹⁷.

Più in generale, l'obiettivo è di ricondurre l'insieme degli interventi di riuso delle aree e dei contenitori dismessi, previsti in una certa area, ad un progetto di trasformazione territoriale, concepito in modo unitario e coordinato tra i soggetti interessati, al fine di perseguire un modello di sviluppo sostenibile che faccia leva sui punti di forza dell'economia della Campania e rafforzi il rilancio della regione nella competizione globale.

Tale azione acquista maggiore rilevanza quando le aree abbandonate aprono vuoti pressoché contigui si moltiplicano gli effetti dell'abbandono. Il perdurare di tali condizioni genera disagio diffuso con un peggioramento della qualità residenziale del contesto, un impoverimento dei servizi e quindi un ulteriore declino demografico e occupazionale. Insomma, la dismissione si configura come una compromissione dell'ambiente che va dalle modifiche del sistema economico, alle alterazioni del tessuto sociale e all'insorgenza di devianze, alla perdita di valori culturali dell'area, alla riduzione di posti di lavoro e al rischio per i residenti laddove esiste un'alterazione dell'acqua, del suolo, dell'aria o delle reti trofiche.

C. Governo del rischio ambientale

Il controllo dei rischi, sulla base della semplice funzionalità che esprime il rischio funzione della pericolosità (che è la probabilità che, in un dato intervallo di tempo, l'evento si verifichi con una definita intensità nell'area considerata), della vulnerabilità (ovvero della stima della percentuale delle infrastrutture che non sono in grado di resistere all'evento considerato e della perdita presumibile in vite umane) e del valore esposto (che è invece valutato sia in base alla perdita di vite umane che alla previsione del danno economico) deve combinare politiche di prevenzione (volte a ridurre, quando possibile, la pericolosità degli eventi indesiderati) e quelle di mitigazione (volte a ridurre la vulnerabilità e il valore esposto). La pianificazione territoriale deve, cioè, combinare azioni preventive e protettive, rifiutando la contrapposizione preconcepita tra logica della prevenzione e quella della protezione, tra le strategie di lungo periodo e quelle di pronto intervento. Pur con l'ovvia preferenza per la prevenzione, a fronte degli insuccessi delle politiche di emergenza e di protezione occasionale e tardiva, le misure di protezione non sono necessariamente alternative agli interventi preventivi di lungo periodo. Se attuate con prontezza e rapidità (il che è possibile solo se ampiamente pianificate e codificate, e quindi né tardive né occasionali) possono prevedere e preparare gli interventi strutturali, in una logica coordinata di piano territoriale regionale. Di seguito si analizzano le tipologie di rischio ambientale ritenute più rilevanti per il territorio della Regione Campania, secondo la tradizionale distinzione tra cause naturali di rischi e cause tecnologiche.

In particolare: per le sorgenti di rischio naturale, visto che una politica di prevenzione può difficilmente evitare le trasformazioni naturali si deve sviluppare una politica di mitigazione che faccia sì che tali trasformazioni non determinino perdite umane e mantengano in livelli accettabili i danni economici. Per le sorgenti di rischio tecnologico, una politica accorta di

⁹⁷ A tal fine occorrerà:

- procedere alla creazione di mappe e database necessari per un'attenta pianificazione territoriale, esaminando ed inquadrando i processi di dismissione;
- considerare le caratteristiche ambientali, ecologiche, sociali, economiche, storiche, estetiche, insediative non solo dell'area in dismissione, ma anche del suo intorno;
- esaminare le forme di recupero già attuate o proposte e valutarne la compatibilità ambientale;
- analizzare la risposta locale ed il consenso sui progetti di recupero;
- implementare verifiche di marketing territoriale per promuovere lo sviluppo urbano.

prevenzione può concretamente mirare ad evitare il verificarsi di eventi disastrosi, riducendo la probabilità di accadimento a valori inferiori al “livello di rischio accettabile”. La quantificazione del “rischio accettabile” è indispensabile per potere, con un approccio scientifico ed oggettivo, decidere in che misura urbanizzare o industrializzare zone del territorio per le quali vi sia probabilità di eventi dannosi indesiderati.

c. 1 Rischio vulcanico

Il rischio vulcanico deve tener conto della probabilità che, in un dato intervallo di tempo, l'evento si verifichi con una definita intensità nell'area considerata (pericolosità) e della magnitudo delle conseguenze possibili, funzione della perdita presumibile in vite umane e del valore delle opere e delle attività realizzate dall'uomo che non resisteranno all'evento considerato (vulnerabilità e valore esposto). Le conseguenze sono dipendenti dall'azione umana e sono critiche nella definizione del livello di rischio, sia per l'alto valore che possono assumere sia perché solo su esse si può intervenire stante l'ineluttabilità delle trasformazioni naturali. Si intende cioè dire che zone ad elevatissima probabilità di accadimento (come molte zone asiatiche) sono a rischio nullo se pressoché disabitate mentre zone con media o bassa probabilità di accadimento sono a rischio elevato se l'insediamento umano è cresciuto a dismisura. Questo è proprio il caso delle zone a rischio vulcanico della Regione Campania, cioè l'area vesuviana, quella flegrea e quella dell'isola di Ischia, dove è netta la differenza tra pericolosità (intesa come probabilità di accadimento di un evento vulcanico disastroso) e rischio.

Valutare il rischio vulcanico significa soprattutto avere la possibilità di interpretare fenomeni per una predizione anche a breve termine che consenta l'evacuazione dell'area considerata a rischio. Molte eruzioni esplosive sono state ad es. precedute da una serie di terremoti, ma questi, per uno stesso vulcano, possono cominciare poche ore prima, pochi giorni prima, ma anche mesi prima rendendo difficile la decisione di un'evacuazione, soprattutto se di una popolazione così numerosa come quella dell'area vesuviana o flegrea. Tempi di evacuazione superiori ai tre-quattro giorni portano come conseguenza la necessità di una decisione precoce, e quindi, un'alta probabilità di falsi allarmi con tutte le ricadute economiche e sociali che da essi derivano.

Si può affermare che nessuna politica di prevenzione può evitare le trasformazioni naturali. Può, però, svilupparsi una politica di mitigazione che faccia sì che tali trasformazioni non determinino perdite umane e mantengano a livelli accettabili i danni economici.

- *Piano di emergenza.* Esiste un piano di emergenza che prevede azioni diverse sulla base della zonizzazione delle aree a rischio elaborata dal piano del Gruppo Nazionale di Vulcanologia. Tale piano dovrebbe entrare in atto quando si ha una “variazione di attività” del Vesuvio.
- *Pianificazione territoriale nelle zone a rischio.* L'argomento è complesso e delicato. In questa sede è opportuno porre in rilievo gli aspetti strategici relativi alla questione insediativa. In linea assolutamente generale, è evidente che bisogna scoraggiare ogni (ulteriore) urbanizzazione residenziale e industriale di tipo permanente, operando nel tempo (non meno di 30 anni) una progressiva trasformazione della destinazione delle aree a rischio in aree a vocazione prevalentemente turistica. La difficoltà scientifica ad effettuare previsioni certe in termini temporali di eruzioni vesuviane di tipo “pliniano”, unitamente alla dimensione gigantesca del rischio esposto, provoca inevitabilmente un atteggiamento da parte delle istituzioni pubbliche (e della popolazione) che resta limitato alla sola opera della Protezione Civile. Si otterrebbe così che tali aree verrebbero ad essere

abitate da popolazione con bassa permanenza temporale, con una forte riduzione dei danni in caso di eruzione distruttiva.

Nell'area esposta direttamente al rischio diretto di colate laviche e flussi piroclastici sono compresi ben 18 comuni alla base del cono vulcanico per circa 250 kmq e 586.500 abitanti, e che l'area esposta al rischio indiretto (esposta cioè alla caduta di ceneri e pomici che potrebbero causare frane e colate di fango per successive piogge e condensazione di vapori) è enormemente più vasta, includendo il nolano e parti delle province di Avellino e Salerno.

Per tracciare alcuni indirizzi relativi all'ipotesi del decremento della presenza di popolazione nell'area di rischio vulcanico, è possibile fare riferimento ai risultati della ricerca denominata "Progetto Rischio Vesuvio"⁹⁸. La finalità di fondo di questo lavoro di ricerca è stata quella di individuare azioni, strategie e politiche di governo del territorio regionale mirate, nel medio periodo, alla *decompressione insediativa* delle aree ad alto rischio vulcanico. Il raggiungimento di questo risultato è collegato con una ristrutturazione profonda del territorio in questione, in termini di riqualificazione dell'esistente e di sostenibilità ambientale, in modo da creare i presupposti per gestire con maggiore efficacia l'emergenza, attraverso l'attivazione di pratiche di riqualificazione urbana, di valorizzazione delle risorse esistenti, di miglioramento delle dotazioni infrastrutturali, di risanamento del patrimonio ambientale.

È necessario, per introdurre i principi metodologici su cui è stato sviluppato il lavoro di ricerca, chiarire alcuni punti nodali:

1. Decompressione insediativa significa delocalizzare una quota di popolazione dalle aree a rischio: la stima della soglia dimensionale di tale popolazione è un'operazione complessa che è possibile definire solo in relazione ad una concreta politica di piano (di tipo strategico, a partire dal livello di programmazione regionale) ed alla disponibilità di dati e informazioni di carattere territoriale e istituzionale. Pertanto la stima quantitativa della popolazione da indurre allo spostamento, è una variabile dipendente dall'elaborazione delle politiche e dei piani, nel loro contesto istituzionale. La ricerca, anche in base a relazioni intercorse con la Protezione Civile, ha affrontato la questione relativa all'elaborazione di una metodologia (ad esempio impostata sulla sperimentazione del trasferimento di quote di popolazione per moduli, dunque con alti gradi di flessibilità) in grado di condurre alla delocalizzazione degli abitanti in termini consensuali, attraverso incentivi mirati e non con una pianificazione di tipo dirigistico/impositivo, per costruire ipotesi capaci di prevedere una diffusa ed equilibrata dinamica di migrazioni spontanee dalle aree di rischio.
2. Nella fase conclusiva, sono stati tracciati alcuni possibili scenari alternativi, relativi alle possibili localizzazioni della popolazione (verso mete interne alla regione metropolitana). L'ipotesi consiste nella possibilità che le migrazioni siano mirate verso territori pronti ad accogliere la popolazione, non come una penalizzazione, ma come una risorsa per lo sviluppo, in modo da minimizzare le occasioni di conflitto che queste situazioni naturalmente inducono.

Infatti alla base della metodologia studiata, si è sostenuta l'idea che, attraverso politiche territoriali, all'interno dell'area metropolitana di Napoli, fosse possibile incentivare flussi e spostamenti di quote di popolazione da aree di rischio verso aree sicure, in forma assolutamente consensuale. Dunque si ipotizza che meta di tali spostamenti siano territori sicuri seppure vicini o contigui all'area a rischio, in una prospettiva di *metropolitan*

⁹⁸ Finanziata nell'ambito del Programma Operativo Plurifondo 1994/1999 - Annualità 1999 (Sottoprogramma 5 – Misura 5.4 – Azione 5.4.2 – “Centri Pubblici di Ricerca”) e condotta dall'azione congiunta di un gruppo di dipartimenti dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

community, cioè di area metropolitana in cui possano determinarsi meccanismi di appartenenza ad un sistema urbano di ordine superiore, come entità sovraordinata e non in contrasto con le identità municipali⁹⁹. È possibile perseguire tale obiettivo puntando su una più elevata offerta di qualità della vita, attraverso un ambiente attraente, la qualità delle abitazioni, la disponibilità delle case in proprietà, la disponibilità delle *urban amenities*, il miglioramento dei trasporti pubblici, e della qualità dell'ambiente costruito, della sicurezza, del sistema eco-ambientale (tassi d'inquinamento), ecc.

Lo studio di tale ipotesi deve essere sostenuto anche dalla valutazione della "familiarità" di interazione tra l'area vesuviana e le aree di reinsediamento, considerando i valori dell'interscambio tra ciascun comune in termini di frequenza e d'intensità con cui i residenti di un comune vesuviano si recano in un comune ricadente in una delle potenziali aree di reinsediamento e viceversa; la *familiarità* costituisce un "precedente" positivo affinché la delocalizzazione in quelle aree sia accolta più favorevolmente che altrove sia da parte dei residenti vesuviani sia da parte del comune di accoglienza.

La localizzazione delle aree produttive e la disposizione di luoghi del lavoro, è inoltre uno di termini problematici affrontati, in una lettura interpretativa dell'area metropolitana e dello spazio metropolitano, che in termini di *periurbano* vede la fabbrica perdere progressivamente il suo ruolo di "principale elemento ordinativo del territorio" a fronte di nuove morfologie fisiche e sociali del territorio, che si articolano intorno a forme insediative legate ad una "popolazione transeunte verso funzioni di consumo e di servizi ad alto livello" e non attratte dalla residenza o dal lavoro.

La ricerca è partita dallo studio della società insediata nell'area a rischio, e delle relative dinamiche demografiche anche inserite nella sequenza storica degli eventi eruttivi; in particolare è stato possibile dedurre che non soltanto i pesi demografici *a cavallo* delle crisi vulcaniche non sembrano aver risentito degli eventi verificatisi (un'osservazione che meglio andrà verificata per il '44), ma che la dinamica demografica post-eruttiva risulta sempre crescente, quasi ad attestare un'*accettazione di convivenza* col rischio vulcanico oppure una *volontà di oblio* o un'involontaria rimozione.

È evidente la necessità di prendere atto del radicamento insediativo e dell'accettazione di convivenza col rischio (o rimozione della sua incombenza), come un consolidato status sociale e psicologico di massa, una condizione comportamentale di cui occorrerà – in fase di costruzione di politiche territoriali – tenere il massimo conto, giacché è prevedibile che indurrà una forte resistenza ad eventuali ipotesi migratorie permanenti, sì da frapporre gravi ostacoli popolari (e, forse, politici) a delocalizzazioni (insediative, produttive) che non siano fortemente convincenti, *concordate e sostenute da condizioni di indubitabili convenienze* economiche ed ambientali per i soggetti interessati.

Su questo principio si dovranno fondare indirizzi di strategie delocalizzative, fondate sul consenso, che coniughino interventi e risorse pubbliche e private, e, soprattutto, che siano giustificate da ragioni di carattere quantitativo e qualitativo, argomentabili in base alle concrete condizioni del contesto. Sotto questo profilo, ad esempio, è possibile prevedere le difficoltà che politiche territoriali, finalizzate al recupero ed alla riqualificazione ambientale, che ipotizzino la rimozione degli insediati e la demolizione di case e manufatti esistenti, possano trovare difficoltà attuative in termini consensuali.

In definitiva, questi indirizzi possono essere inquadrati all'interno di due principi generali:

- la costruzione di un vasto consenso sulle linee di azione da condurre, che mirino a

⁹⁹ G. Martinotti, *Introduzione*, in G. Martinotti (a cura di), *La dimensione metropolitana*, Il Mulino, Bologna 1999 (pag. 54).

sensibilizzare la popolazione nei confronti del rischio rimosso nelle loro coscienze;

- l'impostazione di un programma di incentivazione al trasferimento graduale ed organizzato di popolazione da limitare all'interno del territorio regionale.

Per le caratteristiche del territorio regionale e per l'intensa urbanizzazione dell'area costiera, è sembrato possibile muoversi all'interno di tre ipotesi:

1. il ridisegno e la densificazione degli insediamenti dispersi e sottoutilizzati a bassa densità con l'integrazione dei poli di servizi carenti;
2. il ridisegno delle corone urbane consolidate o in via di consolidamento per combinare la riqualificazione delle aree degradate con il potenziamento del sistema urbano-territoriale;
3. una riqualificazione dei centri storici in grado di combinare la lotta al degrado con la piena occupazione del patrimonio abitativo sottoutilizzato.

La prima dimensione di una vera e propria "strategia del trasferimento" sembra costituita in rapporto ai seguenti requisiti:

- Dosare i carichi demografici, ipotizzando capacità insediative a rotazione, procedendo per aree e per tipologie d'intervento.
- Individuare le priorità all'interno del trasferimento in rapporto alle caratteristiche sociali, in funzione delle condizioni dell'area di provenienza (grado di rischio, tensione abitativa) e della popolazione (condizione familiare, fasce d'età, domanda di occupazione).
- Definire progetti modulari d'impianto.
- Riqualificazione dell'area di provenienza, per aprire la strada all'incremento del turismo culturale e ad una migliore fruizione del Parco nazionale del Vesuvio.

È evidente che, per avviare linee di azione significative, occorrerà realizzare uno studio di fattibilità, con una ponderata valutazione dei vantaggi e costi, non sottovalutando la risonanza che un'operazione di così vasto rilievo riscuoterebbe a livello internazionale.

c. 2 Rischio sismico

Anche il rischio sismico può essere quantificato ricorrendo alla valutazione dei tre parametri pericolosità, vulnerabilità e valore esposto, il cui prodotto fornisce il valore desiderato del rischio. Una valutazione complessiva della vulnerabilità di una certa area può essere ottenuta censendo tutte le infrastrutture e suddividendole in base alle proprie caratteristiche, operando poi la stima economica dei danni attesi in base sia alla vulnerabilità del costruito che all'uso del restante territorio (agricoltura, pastorizia, turismo o altro) oltre che alla stima della relativa perdita in vite umane. La valutazione numerica del rischio è, anche in questo caso, indispensabile per confrontare il rischio relativo all'evento in questione con quello considerato "accettabile" ed evitare quindi definizioni qualitative e con termini imprecisi e soggettivi.

Il controllo del rischio sismico va operato stabilendo una preventiva zonizzazione in base ai valori della pericolosità, della vulnerabilità e del valore esposto e, in conseguenza a ciò, operando una pianificazione che imponga divieti, restrizioni o regolamentazioni di tipo edilizio all'urbanizzazione del territorio. Occorre inoltre non trascurare il rischio sismico in nessun campo dell'analisi dei rischi. Ad esempio, nella valutazione degli incidenti rilevanti che possono verificarsi negli impianti industriali il rischio terremoto è spesso considerato zero mentre, considerando la vulnerabilità del territorio circostante ed il valore esposto dell'area ciò dovrebbe essere quantitativamente accertato mediante un'opportuna valutazione.

Sia nella normativa italiana che nell'Eurocode EC-88 la pericolosità sismica di un'area viene definita attraverso due passi successivi: la determinazione della massima intensità attesa al sito in 500 anni (normativa italiana) o 475 anni (normativa Europea) effettuata mediante

un'analisi statistica della storia sismica e la determinazione della amplificazione o attenuazione sismica locale effettuata con procedure di microzonazione, che consentono il calcolo dell'amplificazione superficiale dell'energia sismica. Queste informazioni sono rivolte non solo a definire i parametri per le nuove costruzioni, ma fundamentalmente a studiare le norme per la salvaguardia delle opere già costruite e dei centri storici.

La protezione è in effetti l'unica difesa contro i terremoti, dal momento che non possiamo prevedere questo fenomeno. Prevederlo, infatti, significa definire la probabilità del verificarsi di un evento di una data intensità in una determinata località. È vero che conosciamo bene quali sono le zone dove è più probabile che avvengono i terremoti. Su scale di tempi di centinaia o migliaia di anni, cioè molto brevi rispetto ai tempi geologici, gli sforzi tettonici su vaste aree, legati essenzialmente agli spostamenti tra zolle litosferiche contigue, sono costanti e quindi la velocità di "ricarica di energia" al confine delle due zolle è in media costante. Pertanto si può ragionevolmente ritenere che i terremoti in una determinata regione si ripetano più o meno con lo stesso ritmo. L'applicazione di metodi statistici al catalogo dei terremoti di una data regione permette di calcolare la periodicità dei terremoti di diversa magnitudo, il massimo terremoto atteso e la probabilità che questo avvenga in un determinato intervallo di tempo, in genere dell'ordine delle diverse decine o centinaia di anni. Calcoli di questo tipo presuppongono inoltre che la distribuzione dei terremoti nell'area attiva sia casuale, e quindi che essi possano avvenire con la stessa probabilità in un punto o in altro del confine tra le zolle. Questa è solo una grossolana approssimazione della realtà in quanto la zona di confine tra due zolle è frammentata in una serie di segmenti di faglia che si possono rompere individualmente o meno, ma il momento della rottura e l'energia che viene rilasciata dipendono da una serie di fattori, quali la dimensione del segmento di faglia che si frattura, le modalità di frattura (tutta l'energia viene liberata in decine di secondi oppure la frattura si arresta e riparte dopo diversi minuti o ore), la resistenza che offrono i diversi segmenti di roccia alla frattura. Quando un segmento di faglia emette con un terremoto l'energia che aveva accumulato, l'energia residua si accumula in altre zone ai margini della frattura e quindi la probabilità del verificarsi del prossimo evento non è uniforme per tutta la zona, attiva.

Come si è detto la vulnerabilità del nostro territorio è però molto alta a causa dell'alta densità di popolazione, dei centri storici molto estesi e dell'abusivismo edilizio. Inoltre il valore del patrimonio architettonico italiano è senza eguali nel mondo intero. Ciò implica che non si può pensare di potersi difendere dal rischio terremoti solo prevedendo l'inizio del sisma, il suo epicentro e l'intensità con cui esso avverrà. L'unica difesa possibile è aumentare la sicurezza migliorando la legislazione in tema di edilizia antisismica, operando il rinforzo di vecchie costruzioni e procedendo all'educazione della comunità sui comportamenti da tenere in caso di episodi sismici. Infatti, una percentuale non trascurabile delle vittime e dei danni conseguenti un terremoto sono dovuti all'ignoranza delle corrette procedure da seguire. Resta evidente che un piano di pianificazione urbanistica non può fare a meno di inserire al suo interno prescrizioni severe in termini di edilizia antisismica sia per le costruzioni ad uso civile sia per le infrastrutture pubbliche che per i siti industriali.

c. 3 Rischio idrogeologico

La prevenzione dei potenziali rischi connessi ai diversi fenomeni alterativi naturali, specialmente nelle aree altamente urbanizzate e diffusamente utilizzate per lo svolgimento delle attività antropiche, non può che partire dalla possibilità di una previsione dei fenomeni stessi, per poter poi contribuire concretamente ad una seria pianificazione del territorio. Le acque superficiali e sotterranee, in situazioni geologiche e morfologiche particolarmente

vulnerabili, possono esercitare un'azione distruttiva tale da dare luogo a differenti fenomeni che alterano gli equilibri naturali. Le alluvioni, le frane, le erosioni e gli sprofondamenti sono conseguenza sia di eventi pluviometrici, anche di modesta entità, che di azioni improprie dell'uomo. Per una corretta valutazione del rischio idrogeologico si deve tenere in conto la probabilità di accadimento dell'evento e, almeno per le frane, si deve prevedere la possibilità d'innescio del fenomeno. A causa dell'utilizzazione antropica delle parti pianeggianti prospicienti gli alvei, che sono naturalmente predisposte ad accogliere le acque di piena, anche per il rischio idrogeologico si parla di vulnerabilità e di valore esposto. La presenza infatti, di opere compiute dall'uomo, non sempre in grado di resistere all'evento, rende necessaria la valutazione della magnitudo delle possibili conseguenze sia in termini di perdita presumibile in vite umane, sia in termini di valore delle attività realizzate dall'uomo.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio frane, le maggiori difficoltà sono determinate: dall'eterogeneità, spaziale e temporale, del contesto fisico in cui i fenomeni franosi hanno luogo e la conseguente diversificazione degli approcci per lo studio degli stessi; dall'articolazione dei tessuti urbani ed infrastrutturali esposti al rischio; dalla molteplicità di proposte metodologiche per la valutazione del rischio (alla quale concorrono numerosi fattori, spesso di difficile valutazione, soprattutto in tempi ristretti); dalla necessità di definire il rischio con lo stesso grado di approfondimento su tutto il territorio. Per lo studio dei fenomeni franosi, gli approcci e le finalità possono essere molteplici: essi possono riguardare la messa a punto di modelli di evoluzione dei versanti a scala geologica, la definizione, su basi fisico-matematiche, dei cinematismi che governano i processi di rottura, la valutazione del rischio a piccola e grande scala, l'individuazione di metodologie progettuali per gli interventi di stabilizzazione, ecc.

Per quanto riguarda il rischio idraulico, il problema principale è quello di individuare eventuali tratti di aste fluviali in crisi nell'ambito del reticolo idrografico, con riferimento alle massime portate al colmo di piena, per i diversi periodi di ritorno (20, 100, 500 anni) prescritti dalla normativa vigente. Definite le sezioni di calcolo, occorre poi determinare le caratteristiche idrauliche della corrente, allo scopo di verificare l'effettiva capacità delle sezioni a contenere il deflusso delle portate e di conseguenza l'eventualità di esondazioni.

Per potere esercitare un'azione di controllo occorre, analogamente al rischio vulcanico, realizzare una zonizzazione del territorio individuando le aree maggiormente a rischio di alluvioni e di fenomeni franosi. È necessario, quindi, produrre, mediante un'analisi di tipo geomorfologico-evolutivo e geologico-tecnico, una cartografia previsionale che suddivida il territorio in aree a diverso rischio fornendo precise indicazioni anche sulla pericolosità della zona. Occorre infatti ricordare che una corretta valutazione del rischio idrogeologico deve considerare sia la probabilità di occorrenza di un evento naturale di data intensità entro una data area e durante un intervallo di tempo prestabilito (*pericolosità*) che la *vulnerabilità* (susceptibilità dell'ambiente alle forze distruttive causate da un evento) e il *valore esposto* in una data area (che può essere espresso in termini monetari o di numero o quantità di unità esposte e fare riferimento alla popolazione, alle proprietà e alle attività economiche). In definitiva il rischio da associare ad un determinato evento calamitoso dipende dall'intensità e dalla probabilità di accadimento dell'evento, dal valore esposto degli elementi che interagiscono con l'evento e dalla loro vulnerabilità.

La valutazione del rischio comporta non poche difficoltà per la complessità e l'articolazione delle azioni da svolgere ai fini di un'adeguata quantificazione dei fattori che lo definiscono. Risulta, infatti, assai complicato giungere ad una parametrizzazione in termini probabilistici, della pericolosità e della vulnerabilità e, in termini monetari, del valore esposto.

Si può ricorrere a delle sintesi parziali delle informazioni valutando anziché il rischio totale R

il cosiddetto rischio specifico R_s , definito come il grado di perdita atteso quale conseguenza di un particolare fenomeno naturale.

Si possono anche individuare diverse classi di rischio, così come suggerito dalla normativa:

- **rischio modesto** (R1), con soli danni economici e sociali marginali;
- **rischio medio** (R2), con possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture senza perdita di funzionalità e senza pericoli per l'incolumità delle persone;
- **rischio elevato** (R3), con possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi e l'interruzione delle attività socio - economiche, danni al patrimonio culturale;
- **rischio molto elevato** (R4), con possibili perdite di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici e alle infrastrutture, danni al patrimonio culturale, la distruzione delle attività socio-economiche.

Si deve fare una quantificazione oggettiva anche per il rischio idrogeologico, come per gli altri rischi citati.

La valutazione del rischio, come già detto, consiste nell'analisi dei rapporti che intercorrono tra i vari fattori di vulnerabilità del territorio e le diverse forme di pericolosità possibili. La mitigazione del rischio può essere attuata, a seconda dei casi, intervenendo nei confronti della pericolosità, della vulnerabilità o del valore degli elementi a rischio. Sia la valutazione che la mitigazione del rischio richiedono quindi l'acquisizione di informazioni territoriali sui caratteri geologico-ambientali e su quelli socio economici dell'area in esame. In altre parole, è fondamentale una fase di analisi estesa e puntuale che riesca a costruire un quadro quanto più possibile completo delle aree oggetto di studio, per ciò che riguarda sia gli aspetti naturali che gli aspetti antropici. Ovviamente si deve trattare di un'analisi mirata e quindi capace di focalizzare quei fattori che meglio di altri concorrono alla valutazione dei livelli di rischio e alla sua eventuale mitigazione.

Va infine notato che per una corretta pianificazione territoriale è molto utile inoltre tenere in conto anche il valore della sola pericolosità. Infatti aree classificate a basso rischio perché prive di insediamenti umani, ma ad elevata pericolosità per la forte probabilità di innesco di eventi alluvionali o franosi potrebbero divenire, una volta urbanizzate, ad alto rischio. Ciò suggerisce che la zonizzazione del territorio campano andrebbe realizzata per classi di rischio ma anche per classi di pericolosità. Questo renderebbe il piano sufficientemente dinamico, cioè in grado non solo di definire la situazione attuale ma di aggiornarsi nel tempo.

c. 4 Rischio di incidenti rilevanti nell'industria

Il rischio di incidenti rilevanti negli stabilimenti industriali è relativo a tutte le potenziali cause di incidenti (rilascio di sostanze tossiche, incendio ed esplosione) connesse con la presenza (intesa come utilizzo o come stoccaggio) nello stabilimento stesso di consistenti quantità di sostanze pericolose. Una corretta valutazione del rischio¹⁰⁰, deve includere l'identificazione dello scenario di incidente e l'analisi delle conseguenze dello stesso. La prima descrive come un incidente può verificarsi, includendo una stima della probabilità di accadimento; la seconda quantifica le conseguenze per le persone, per l'ambiente e per i beni materiali. Ciò richiede l'implementazione e l'utilizzo di un adeguato approccio di lavoro, che in successione sviluppi: la descrizione, sufficientemente dettagliata, dell'impianto; l'identificazione dei possibili scenari di rischio; la descrizione delle modalità di rilascio e la caratterizzazione dello stesso (in termini di portata, ammontare complessivo, stato fisico,

¹⁰⁰ Sulla base anche di quanto indicato nel D.Lgs 334/99 e nel DM del 9-08-2000.

densità, composizione e durata dello stesso) per ogni possibile sorgente di rilascio; la valutazione delle modalità di dispersione delle sostanze pericolose dalle sorgenti di rilascio identificate in ogni scenario di rischio di incidente rilevante; la quantificazione della probabilità di incidente, sulla base di informazioni tecniche e storico-statistiche nonché di metodologie di valutazione dell'affidabilità dei componenti di una determinata apparecchiatura di processo; la determinazione dell'entità di rischio (che consente di valutare l'accettabilità o meno del rischio di incidente), come prodotto della probabilità di incidente per l'entità dei danni da esso prodotti. Sulla base di un'analisi così impostata, si può definire un adeguato programma di sicurezza che preveda tutte le azioni possibili per identificare i problemi prima che gli stessi avvengano, valutando e comprendendo appieno tutti gli aspetti delle potenziali situazioni di rilascio al fine di prevenirne il verificarsi e di ridurre l'impatto qualora una di esse dovesse verificarsi.

Le azioni possibili sono diverse, ad esempio:

- a) sviluppo di soluzioni ingegneristiche (modifiche impiantistiche, cambio di condizioni di processo, richiesta di componentistica di maggiore affidabilità, ecc.) per eliminare la sorgente del rilascio potenziale;
- b) riduzione degli ammontari di sostanze pericolose stoccate o utilizzate nell'impianto al fine di ridurre la quantità rilasciabile;
- c) aggiunta di sistemi di monitoraggio, opportunamente distribuiti per area, per poter rilevare perdite incipienti;
- d) inserimento di valvole di intercettazione e altri sistemi di controllo per eliminare livelli pericolosi di perdite o spargimenti;
- e) sviluppo di un piano di azione di emergenza assieme alle comunità circostanti.

L'analisi dei rischi di ciascuna delle potenziali sorgenti (cioè degli impianti a rischio) potrebbe non essere sufficiente per una valutazione corretta del rischio di incidenti rilevanti in una determinata area, può essere, infatti, necessaria, soprattutto per le aree ad elevata concentrazione di stabilimenti, un'analisi di rischio d'area, che tenga conto sia dei potenziali incidenti rilevanti che si possono sviluppare nei diversi stabilimenti di un certo territorio sia di quelli potenzialmente indotti dai trasporti. Questi si configurano infatti come una fonte di rischio aggiuntiva per la movimentazione di materie prime, prodotti o residui pericolosi associati alle intense attività industriali presenti in quella determinata area.

Un aspetto non ancora preso in considerazione, ma fondamentale in termini di pianificazione è quello dell'effetto domino. L'effetto domino o a catena, è stato esplicitamente introdotto nella normativa sui rischi industriali dall'art. 12 del D.lgs. n.334/99 e consiste nella possibile sequenza di eventi incidentali, anche di natura diversa, che originati in un componente di un impianto si estendono ai componenti vicini, a causa principalmente di elevati valori di radiazione termica o di sovrappressione o di proiezione di frammenti. Tale effetto può interessare sia le apparecchiature di un singolo impianto di processo sia quelle di impianti e/o depositi limitrofi.

Gli scenari incidentali prospettati dalle analisi dei rischi dei singoli siti industriali a rischio possono prevedere una serie di azioni strategiche per il controllo del rischio di incidenti rilevanti, che possono utilmente essere distinte in politiche di prevenzione (volte a ridurre la frequenza possibile di incidenti) e politiche di mitigazione (volte a ridurre la magnitudo delle possibili conseguenze). Sono azioni o a cura del gestore all'interno del sito industriale a rischio o di competenza dell'azione di pianificazione territoriale per le zone circostanti il sito.

- verifica del controllo degli adempimenti normativi, estesa a tutto il territorio regionale, così da avere un quadro affidabile della mappa del rischio industriale attuale in Campania. Questa politica di controllo porterebbe anche a raccogliere in modo puntuale tutte le

informazioni sulle possibili aree di danno dei vari stabilimenti, in corrispondenza dei diversi eventi incidentali possibili;

- piena e rapida applicazione dei criteri di pianificazione urbanistica industriale contenuti nel DM 06/06/2001 per i nuovi stabilimenti e per le modifiche a quelli esistenti. Questa rapida e piena attuazione potrà ottenersi attraverso la creazione di un tavolo di lavoro Regione-Province-Comuni che porti alla identificazione dell'Elaborato Tecnico "Rischio Incidenti Rilevanti" e consenta una gestione dinamica della pianificazione territoriale;
- realizzazione di un piano a lungo termine per intervenire sulle situazioni esistenti che appaiono maggiormente a rischio, attraverso azioni che possono andare dalla de-localizzazione alla realizzazione di opere di mitigazione (quali, ad es. barriere fisiche, sistemi di contenimento), di concerto con il gestore e gli enti locali;
- incentivi alla certificazione di qualità ambientale, o alle realizzazione di altri studi non obbligatori per tutte le aziende a rischio, quali l'analisi dei rischi dello stabilimento, così da accrescere la coscienza e la conoscenza dei problemi di sicurezza ambientale. Non è rara la situazione in cui piccoli investimenti, anche a livello di formazione del personale, possono produrre risultati rilevanti in materia di prevenzione di incidenti rilevanti.

c. 5 Rischio rifiuti

Si possono schematicamente suggerire degli indirizzi strategici per il controllo del rischio rifiuti, distinguendoli in politiche di prevenzione e di mitigazione, assumendo comunque prioritaria a qualsiasi di esse la realizzazione, in numero e tipologia adeguata, degli impianti di trattamento e smaltimento.

Politiche di prevenzione:

- incentivi alla raccolta differenziata. La crescita fino a valori considerevoli (ad esempio il 35% richiesto dalle normative specifiche) può ridurre la pericolosità del rischio dei rifiuti urbani in quanto porterà ad una concreta riduzione dell'ammontare di rifiuto indifferenziato da raccogliere, trasportare, trattare, smaltire. Tale politica andrà diffusamente avviata e sostenuta in ciascuno dei singoli comuni della Regione Campania, curando da subito la realizzazione di accordi di programmi con gli utilizzatori dei materiali raccolti in questa maniera. Si intende cioè dire che sarebbe folle economicamente, assurdo ambientalmente e pedagogicamente tragico operare una buona raccolta differenziata e mandare poi il materiale a discarica per mancanza di aziende interessate al materiale raccolto. È poi assolutamente fondamentale che non si punti soltanto alle raccolte differenziate che coinvolgono grandi ammontari di rifiuto e, soprattutto, richiedono appalti particolarmente ricchi (come quelle della plastica e della carta). Le raccolte differenziate dei RUP, in particolare quelle di pile e batterie esaurite e di farmaci scaduti, pur coinvolgenti limitati ammontari e richiedendo cifre molto più contenute, sono fondamentali per l'ambiente, consentendo di ridurre drasticamente la pericolosità, e quindi il rischio ambientale, delle discariche.
- certificazione ISO UNI EN ISO14001 per impianti e discariche autorizzate. Si propone che ciascuno degli impianti di trattamento e smaltimento rifiuti non si limiti a rispettare le norme dell'ambiente (emissioni in atmosfera, scarichi idrici, ecc.) ma sviluppi un sistema di gestione ambientale che persegua l'obiettivo del miglioramento continuo, secondo i dettami internazionalmente riconosciuti della certificazione di qualità ambientale ISO 14001. Una tale scelta porterà necessariamente alla ottimizzazione dei criteri di gestione degli impianti, concentrando tutte le scelte gestionali ed impiantistiche sull'obiettivo principale della minimizzazione degli impatti ambientali. Il risultato forse più importante

di una tale scelta sarà l'acquisizione della fiducia dei cittadini, la cui diffidenza riguardo alla propagandata efficienza dei nuovi impianti di trattamento è comprensibilmente originata da decenni di cattive gestioni.

- intensificazione della lotta all'ecomafia. Il proliferare indegno di discariche abusive su tutto il territorio campano rappresenta uno dei pericoli più gravi per l'ambiente della nostra regione. Tale situazione può cambiare solo attraverso politiche continue e concrete di sostegno alla lotta all'ecomafia, con segni tangibili del progressivo ripristino della legalità. La creazione di osservatori permanenti sull'ecomafia, il potenziamento delle forze di polizia destinate a questa lotta, il sostegno non occasionale alle crociate che pochi magistrati conducono spesso isolatamente può rappresentare un passo importante.
- azioni di bonifica e di ripristino ambientale di siti inquinati. L'individuazione di siti fortemente inquinati da pratiche scorrette o illegali di smaltimento rifiuti, come le discariche abusive di cui sopra, deve poi trovare un seguito concreto nel ripristino ambientale di tali luoghi. In altri termini bisogna evitare che tali siti, spesso a ragione chiamati bombe ecologiche, "esplodano" danneggiando in maniera ancora più drammatica ecosistemi contigui (basti pensare al rischio di inquinamento di falde acquifere sotterranee o alla lisciviazione di metalli pesanti o altri veleni nel suolo).

Politiche di mitigazione:

- piattaforme fisse o mobili per emergenze rifiuti. È fondamentale che esista la possibilità di intervenire lì dove si determinano alte concentrazioni di sostanze fortemente pericolose (per cattivo funzionamento di impianti, per incidenti non prevedibili, per attività illegali) con mezzi di mitigazione rapidi ed efficaci. La disponibilità, ad es., di un forno mobile (cioè carrabile su camion) per la termodistruzione di sostanze pericolose potrebbe consentire di andare a termotrattare il materiale pericoloso (rifiuti sanitari o pericolosi in genere) individuato in siti fortemente inquinati. Anche la disponibilità di una piattaforma fissa di trattamento (inertizzazione e termodistruzione), come quella prevista per i rifiuti industriali, consentirebbe l'efficace e pronta esecuzione di interventi di mitigazione.
- protocolli prestabiliti per situazioni di emergenza. Considerata la situazione di tragica emergenza della primavera 2001, e in attesa che venga completato l'insieme degli impianti di trattamento e smaltimento rifiuti urbani e speciali, si suggerisce che vengano comunque stabiliti protocolli d'intesa con altre Regioni italiane o con impianti fuori frontiera che consentano invii fuori dalla Campania, qualora la situazione dovesse diventare di nuovo (per motivi tecnici, socio-politici o altri) di gravissima emergenza.

c. 6 Rischio da attività estrattive

Considerato che la domanda, in uno scenario di medio-lungo termine, è prevista costante, cosicché il sistema economico regionale e le esportazioni tenderanno a mantenere sull'industria estrattiva una pressione non inferiore a quella registrata negli ultimi anni, è necessario prevedere immediati interventi correttivi, in grado di tutelare il territorio dai fenomeni di degrado già riscontrati in termini geologici, ambientali, paesaggistici, ma anche economici.

Poiché l'attività estrattiva grava pesantemente sul territorio, dando luogo, in alcuni casi, a situazioni di crisi dove si manifestano esternalità negative, si avverte la necessità di perseguire precise linee strategiche, come:

1. la chiusura degli impianti maggiormente a rischio;
2. la riduzione del fabbisogno di inerti per calcestruzzo, mediante il recupero di materiali derivanti da opere di abbattimento;

3. la conversione dell'industria tradizionale verso la produzione di materiali per la conservazione, ristrutturazione e messa in sicurezza, dopo che vengano definiti indirizzi urbanistici ed incentivi alla conservazione delle volumetrie esistenti, piuttosto che alla creazione di nuove;
4. la delocalizzazione degli stessi verso siti a bassa densità abitativa e valore paesaggistico, promuovendo una dislocazione stellare intorno ai principali bacini di utilizzazione, qualora ciò sia compatibile con la rete dei trasporti e con la disponibilità degli inerti.

La soluzione più interessante è senz'altro l'ultima, anche se deve essere considerata alla luce di valutazioni integrate degli effetti sociali (rumorosità, qualità dell'area e dell'acqua, impatti temporanei e permanenti sul paesaggio), ambientali (geomorfologia, idrologia superficiale e profonda, vegetazione, fauna terrestre ed ittica) ed economici (costi di trasporto, livelli occupazionali, reddito), nonché del tipo di materiali da estrarre. Le superfici non vincolate che permettono l'estrazione di argilla ed altri materiali utili per la fabbricazione di laterizi sono localizzate soprattutto nelle province di Avellino e Benevento. Per quanto riguarda la pietra lavica, le dolomie, il tufo giallo ecc., il numero delle cave è relativamente ridotto, pertanto in caso di chiusura delle stesse si potrebbe incorrere nella mancata soddisfazione del fabbisogno regionale. Visto che la Campania dispone di un adeguato volume di materie prime estraibili per soddisfare i fabbisogni di inerti per l'industria del calcestruzzo, ma tali risorse non sono distribuite in modo uniforme, si dovrebbe tendere alla realizzazione di impianti di dimensioni maggiori per godere di alcune economie di scala di cui se ne avvantaggerebbe il comparto delle costruzioni.

Anche per la produzione del cemento è da percorrere la soluzione di delocalizzare i cementifici in altre aree della Campania, in prossimità delle località di estrazione del materiale necessario: attesa l'assenza di superfici non vincolate nelle province di Napoli e Caserta (in particolare nel comprensorio di Maddaloni), la costruzione di un unico impianto di grandi dimensioni, ad esempio nell'Avellinese o ai confini con il Basso Lazio o con il Molise, potrebbe compensare i costi di trasporto, dovuti alla maggiore distanza dai principali mercati, nonché quelli di delocalizzazione degli impianti a tutt'oggi funzionanti.

Dal punto di vista territoriale, l'individuazione delle aree che potenzialmente possono essere interessate da nuove attività estrattive dipende essenzialmente dalla disponibilità dei materiali, ma anche dai vincoli paesistici, idrogeologici e, più in generale, di tutela ambientale.

Il criterio base per la destinazione d'uso di una cava recuperata è che gli interventi proposti siano inseriti all'interno del quadro programmatico di sviluppo con particolare riferimento ai più recenti indirizzi ed obiettivi degli strumenti di pianificazione regionale. In particolare, le diverse alternative devono essere calibrate rispetto agli obiettivi da raggiungere che possono essere così definiti:

Formulazione di indirizzi per il controllo e la gestione del settore estrattivo

- selezione e applicazione combinata delle differenti tecniche bioingegneristiche innovative al fine di verificarne l'applicabilità sul campo.
- individuazione di misure organizzative e accorgimenti morfologici e vegetazionali in grado di favorire le future operazioni di chiusura delle cave e di conversione, con ottimizzazione delle operazioni di lavorazione, movimentazione, stoccaggio e per la riduzione dell'impatto acustico e di quelli dovuto alle polveri.
- predisposizione di accorgimenti morfologici, quali scarpate di raccordo, livellamento pendii, inizi di sbancamento per mettere a norma l'uso delle cave, ottimizzare le operazioni di lavorazione e movimentazione in fase di esercizio e facilitare le operazioni successive di conversione.

- organizzazione di misure per l'ottimizzazione dello stoccaggio dei materiali di scarto.
- accorgimenti per la riduzione dell'impatto acustico e per la riduzione del disagio ambientale dovuto alle polveri.

Recupero/ripristino paesaggistico-ambientale

Rinaturalizzazione e/o restauro paesaggistico-ambientale dei siti utilizzati dall'attività estrattiva, con ripristino delle condizioni ambientali naturali preesistenti, sia favorendo la rinaturalizzazione spontanea che utilizzando apposite tecnologie di ingegneria naturalistica.

Riqualificazione/valorizzazione paesaggistico-ambientale

Recupero e riqualificazione di aree di connessione tra gli ambiti d'intervento e rimodellamento dei versanti delle cave, nonché interventi di valorizzazione in chiave agricolo-ambientale.

Riqualificazione/valorizzazione dell'assetto territoriale e urbanistico

Promozione di iniziative di integrazione e riconnessione territoriale e urbanistica.

Valorizzazione/potenziamento delle funzioni urbane e della rete dei servizi

Valorizzazione delle aree interessate dall'attività estrattiva in chiave attrattiva di rifunionalizzazione sostenibile indirizzata alla dotazione di servizi e attrezzature per la città e il territorio.

Sviluppo/potenziamento infrastrutturale

Promozione di iniziative che mettano a sistema la programmazione del settore del trasporto, con particolare riferimento al sistema dei parcheggi.

Sviluppo socioeconomico dell'area di riferimento

Valorizzazione delle aree interessate dall'attività estrattiva con allocazione di funzioni di interesse imprenditoriale, (turistico e produttivo)

D. Assetto policentrico ed equilibrato

d. 1. Rafforzamento del policentrismo

La Campania presenta una particolare conformazione dell'armatura urbana in cui:

- il 78,6% dei centri ha meno di 10.000 abitanti;
- il 21,9% ha una dimensione compresa tra i 1000 e i 2000 abitanti.
- la gran parte dei centri minori (meno di 10.000 ab.) è concentrata nella provincia di Benevento (il 96,1%), in quella di Avellino (il 95%), in quella di Salerno (l'85,4%), in quella di Caserta (il 76,9%).
- la provincia di Napoli ha al suo interno la gran parte dei centri di media dimensione: il 71,4% dei comuni con più di 50.000 abitanti, il 60,8% di quelli tra i 30 e i 50.000 abitanti, il 72,2% di quelli tra i 20 e i 30.000 abitanti.

Inoltre, in Campania ben il 48,5% dei comuni e il 10,7% della popolazione ricade in aree a "disagio insediativo" in cui, cioè, spopolamento e impoverimento sono diventati caratteri strutturali e i comuni ad esse appartenenti sono penalizzati da una crescente rarefazione dei servizi al cittadino. Mancando i servizi territoriali, tali aree spesso sono messe in condizione di non competere, non riuscendo ad esprimere il loro potenziale, economico e sociale, di sviluppo; sono, sinteticamente, una risorsa non valorizzata.

Come si capisce immediatamente l'obiettivo di un rafforzamento del policentrismo è questione di grandissimo rilievo per 4 delle 5 province; in provincia di Napoli la prospettiva di sviluppo del policentrismo passa per azioni di decentramento di attività dal capoluogo, e di riorganizzazione urbana dell'area metropolitana, rivolta a costruire nuove identità e luoghi centrali all'interno degli aggregati insediativi della conurbazione.

Negli anni più recenti, il concetto di decentramento, tradizionalmente inteso come spostamento di funzioni dal centro alle periferie e relativo riequilibrio, si è venuto a modificare sensibilmente, intendendo, oggi, la creazione di un sistema di centri capaci di sviluppare competenze e funzioni complementari tali da poter costituire una nuova organizzazione urbana a rete.

L'ipotesi di assetto policentrico ed equilibrato del territorio, ripensato come valorizzazione e sviluppo delle diversità e delle progettualità locali, alla luce di un'alta capacità di coordinamento complessivo, deve rafforzare la tendenza che, da tempo, vede ribaltarsi il rapporto città-campagna, ossia tra aree urbane e rurali.

Sulla base di tali premesse, se è vero che sono concreti i rischi di una perdita d'identità di molti territori e di città, legata all'incapacità di valorizzare le risorse e le vocazioni locali, diventa indispensabile avviare meccanismi autopropulsivi capaci di valorizzare le specificità di ogni centro urbano all'interno dell'area regionale.

Si tratta in sostanza di rafforzare, dal punto di vista delle funzioni e dei ruoli urbani, l'insieme dei Sistemi Territoriali di Sviluppo individuati, esaltandone i caratteri omogenei per storia, geografia, struttura socio-economica e vocazioni. All'interno di tale logica bisogna individuare e consolidare la funzione di centralità, di quelle "città capofila", che svolgono ruolo di riferimento per i Sistemi Territoriali di Sviluppo nell'offerta di servizi in modo da accrescere la loro capacità di innescare processi diffusi di miglioramento socio-economico, incrementando l'integrazione e l'organizzazione rurale, con prestazioni di tipo urbane¹⁰¹.

L'armatura urbana di molti dei nove ambienti insediativi individuati appare poco consistente e sarà necessario, in alcuni casi, prendere in esame anche centri con minore dotazione di servizi.

Coerenza con politiche comunitarie e nazionali

Alla base delle strategie territoriali europee vi è il perseguimento di uno sviluppo equilibrato e policentrico e il rafforzamento della partnership tra città e aree rurali.

La validità di questo approccio e la rilevanza economica, sociale e territoriale dei sistemi policentrici è stata ampiamente riconosciuta anche dai più recenti ed importanti documenti europei sulla pianificazione territoriale. Nella prospettiva europea di sviluppo del territorio il policentrismo è contemplato come volano di una più diffusa realizzazione delle potenzialità economiche delle regioni, e di un modello urbanistico meno concentrato e più sostenibile. Ciò potrebbe concorrere ad alleviare le esistenti disparità sociali ed economiche, preparando il terreno ad un'Unione europea allargata maggiormente coesa.

Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo SSSE (che vuole essere un quadro di riferimento comune per l'azione, e una guida destinata alle autorità competenti per assisterle nella formulazione e nell'attuazione delle loro politiche) coglie e sottolinea infatti l'emergere di reti e di grappoli di città che sviluppano funzioni specializzate nel quadro di una armatura urbana equilibrata e a forte integrazione territoriale.

Il Comitato delle Regioni ha inteso approfondire questo tema e al proposito ha sviluppato il termine "Regione urbana funzionale" per descrivere i sistemi metropolitani e la loro area di influenza socio-economica. Con ciò si è inteso considerare anche i sistemi reticolari che si formano intorno ad un centro metropolitano. In tal senso, i documenti del Comitato delle

¹⁰¹ Una base di partenza utile sembra possa essere costituita dal gruppo di comuni campani che posseggono un'adeguata dotazione di servizi alla produzione e alle famiglie. Una ricognizione in questa direzione è offerta dall'Atlante economico e commerciale della Somea, che, per quanto contiene dati ormai invecchiati (1986), costituisce un punto di riferimento utile.

regioni hanno quindi offerto ampio materiale sui principali aspetti dei sistemi policentrici.¹⁰²

Azioni

Per quanto detto, la diffusione della centralità significa sostanzialmente:

Ridefinizione dell'assetto urbano regionale:

occorre sostenere l'emergere di nuove polarità che possano rendere il territorio policentrico e, quindi, più equilibrato: in particolare decongestionando i centri urbani di grandi dimensioni e rafforzando le vocazioni dei centri minori affinché possano assumere nuovi ruoli funzionali, dotandosi al contempo di strutture e servizi al fine di favorire una attrazione insediativi, seppur lenta, della popolazione. Tale scelta è, oltremodo, in sinergia con obiettivi territoriali strettamente attinenti alla sostenibilità, alla gestione del rischio, etc.

Coordinamento delle reti geo-amministrative e decisionali:

sul versante politico-amministrativo dei processi di decentramento e di riequilibrio, l'approccio corretto al problema non deve trascurare l'affermazione concreta del concetto di sussidiarietà all'interno della pubblica amministrazione, centrale e locale, e, contemporaneamente, il consolidamento di un'azione ispirata alla cooperazione con organismi anche non istituzionali che governano il territorio.

Di conseguenza lo sviluppo delle politiche più adeguate ai sistemi regionali e metropolitani policentrici comporta che la pianificazione territoriale, in queste aree, contempa caratteri di notevole complessità, da molteplici punti di vista:

- l'opportunità di valorizzare le specificità di ogni centro urbano all'interno dell'area regionale;
- la realizzazione di reti di comunicazione che consentano di interconnettere al meglio le diverse città al fine di collegare il sistema regionale alla dimensione globale;
- la composizione a livello regionale delle scelte di piano di ogni singola città ed area provinciale;
- il coordinamento dei diversi attori istituzionali, in primo luogo i governi provinciali, ma anche delle municipalità delle principali città.

Di conseguenza, le questioni rilevanti appaiono tre:

- lo sviluppo di opzioni e di politiche in grado di valorizzare nell'insieme le realtà policentriche, accrescendo l'integrazione fra le specializzazioni delle singole città al fine di costruire masse critiche.
- lo sviluppo di ciascuna vocazione strategica non può essere demandato semplicemente all'azione istituzionale e all'attività di pianificazione, ma deve derivare anche dalla capacità di ogni singola città di affermare sul "mercato" le proprie specializzazioni.
- il governo dei sistemi policentrici richiede la definizione di adeguati ed efficaci raccordi fra i diversi livelli istituzionali (Regioni, Province, Autorità Metropolitane, Comuni) e fra i rispettivi strumenti di programmazione e pianificazione territoriale.

Azioni prioritarie sono:

- analizzare il sistema e le componenti regionali;¹⁰³

¹⁰² Allo stesso tempo, un insieme di provvedimenti legislativi hanno, da un lato cercato di rimettere ordine alla maglia amministrativa a livello locale (Legge 142/90, Leggi "Bassanini" e rispettive deleghe, in particolare D.lgs. n. 112/98) e, dall'altro, hanno configurato costituzioni negoziali programmatiche deputate ad aumentare il numero e la tipologia di soggetti decisionali presenti sul territorio (Contratti di programma, Patti territoriali, Contratti d'Area, Enti parco, etc).

- identificare apposite traiettorie di sviluppo al fine di realizzare la messa in valore delle risorse locali dei centri minori;
- individuare gli interventi strutturali e programmatici a sostegno dell'emersione di nuovi poli (urbani o tematico-territoriali). rafforzandone la dotazione funzionale al fine di favorire un differenziale di opportunità insediative e funzionali a favore dei centri di medie dimensioni (es. servizi pubblici, commerciali, nodi di trasporto ecc.);
- rafforzare il collegamento tra poli esistenti a livello regionale;
- sviluppare opzioni e politiche in grado di realizzare ed accrescere l'integrazione fra le specializzazioni delle singole città affinché ogni area possa svolgere pienamente il proprio ruolo all'interno del sistema policentrico;
- migliorare e razionalizzare il raccordo fra i diversi livelli istituzionali di attori istituzionali, in primo luogo i governi provinciali, ma anche le municipalità delle principali città, ed i livelli di governo non istituzionali che pure insistono sul territorio regionale e fra i rispettivi strumenti di programmazione e pianificazione territoriale

d.2. Riqualificazione e “messa a norma” delle città

La condizione di “anormalità” delle città, ampiamente diffusa in Italia, assume dimensione di emergenza in Campania, soprattutto nell'area metropolitana napoletana.

Tale condizione non riguarda soltanto i nuclei storici, che seppure in misura molto contenuta, hanno avviato negli ultimi anni progetti di manutenzione in corrispondenza a processi di rinnovo residenziale o commerciale. Ma principalmente riguarda il vasto tessuto delle periferie urbane, delle vecchie strade di collegamento tra i comuni, intorno alle quali negli ultimi anni si sono addensati episodi urbani sconnessi e insignificanti determinanti vaste aree di “non luoghi” con inaccettabili livelli di invivibilità civile e sociale. Nei centri minori delle zone interne collinari e montane questa condizione di anormalità si presenta con una sottodotazione degli impianti e servizi di base, appena mitigati da migliori condizioni ambientali.

Coerenza con politiche comunitarie nazionali

La maggior parte dei documenti programmatici europei¹⁰³, aventi per oggetto l'ambiente urbano, hanno come presupposto il concetto che lo spazio urbano sia il punto di concentrazione delle criticità ambientali di maggior impatto per il benessere dell'uomo e dunque il luogo di maggior attenzione delle strategie di sviluppo sostenibile.

In questa direzione le direttive europee sollecitano anche azioni volte all'integrazione della periferia rurale nella pianificazione strategica delle grandi città, al fine di un utilizzo sostenibile del suolo e una migliore qualità di vita nelle periferie urbane.

Azioni

Si tratta di dare forte impulso ad una vasta strategia diffusa e capillare che persegua un doppio

¹⁰³ Individuazione della struttura urbana regionale (attraverso i parametri delle dinamiche socio-demografiche ed insediative e della dotazione infrastrutturale e dei servizi); analisi delle principali trasformazioni e tendenze insediative e localizzative verificatesi negli ultimi anni, ed interpretazione del cambiamento che ha caratterizzato l'assetto regionale; individuazione dei poli urbani attualmente dominanti e dei centri potenzialmente elegibili a nuovi poli del territorio; ricognizione della fitta rete geo-amministrativa costituita dalle soggettualità decisionali (istituzionali, politiche ed economiche) presenti sul territorio; verifica delle interrelazioni con le principali direttrici di sviluppo previste nella Programmazione socio-economica regionale, relative ai sistemi urbani.

¹⁰⁴ Carta di Aalborg, 1994: quadro di azione per uno sviluppo urbano sostenibile nella Ue, 1998; ssse,1999; rts: v° programma d'azione, 1999; vi° programma d'azione per l'ambiente della UE, 2001

obiettivo di riqualificazione ecologica e di recupero di condizione insediativa e sociale da un lato, e di promozione di una nuova qualità totale dello spazio e di infrastrutturazione minore. Tal strategia si basa su:

- riduzione di scarichi, emissioni e prelievi sull'ambiente rilanciando la pianificazione ambientale locale (Piani di risanamento acustico ed atmosferico, Piani urbani traffico, Piani energetici, ecc.). È la strada tracciata dalle direttive europee (Agenda 21, Aalborg, Istanbul) e dal codice Enea per la qualità energetico-ambientale.
- promozione diffusa ed incentivazione di Programmi integrati di riqualificazione urbana ed ambientale, dei Piani sociali con interventi coordinati materiali ed immateriali; promozione delle tecniche di formazione dei programmi complessi; incentivazione ai comuni per le attività di formazione e l'attuazione dei piani. Semplificazione delle procedure di formazione, attuazione e valutazione dei piani.
- incentivazione di politiche e procedure per il completamento delle pratiche giacenti del condono edilizio; progettazione ed attuazione dei Piani di recupero degli insediamenti abusivi.
- inserimento all'interno dei PTCP e nei Piani Urbanistici Comunali obiettivi di sostenibilità ambientale.
- promozione di sistemi di perequazione fondiaria (in questa direzione va anche la legge regionale sulle "Norme per il governo del territorio") e di fiscalità immobiliare volti a consentire l'adeguata attrezzatura urbana e l'indifferenza dei proprietari rispetto alle scelte urbanistiche.
- utilizzazione qualificata e sostenibile degli spazi rurali urbani non produttivi.
- riqualificazione naturalistica e diffusione delle reti ecologiche in contesti urbani e periurbani.
- promozione di pratiche ordinarie di manutenzione e gestione degli spazi urbani.
- estensione ed incentivazione del marchio di ecogestione ed audit (EMAS) agli appalti pubblici e alle amministrazioni comunali.

d.3. Attrezzature e servizi regionali

Il PTR individuerà le attrezzature e i servizi di livello regionale e i criteri per la loro coerente ed efficace localizzazione sul territorio in rapporto al sistema delle centralità e a quello della mobilità, in una logica di rafforzamento del policentrismo.

Vanno considerati attrezzature e servizi di livello regionale i nodi delle reti di mobilità di importanza regionale (aeroporti, porti, stazioni ferroviarie e interporti, caselli autostradali), le strutture ospedaliere di tipo superiore, le sedi dell'istruzione universitaria e i centri di ricerca superiori, le strutture direzionali, le strutture della protezione civile, i grandi centri commerciali, i centri espositivi, i parchi e le aree protette regionali, i centri agroalimentari, gli impianti tecnologici e di trasporto dell'energia.

Nella direzione di una pianificazione processuale e flessibile, il PTR non determina le specifiche localizzazioni, ma definisce i requisiti prestazionali, a partire da quello dell'accessibilità, che le nuove localizzazioni dovranno soddisfare, per favorire una mobilità ambientalmente sostenibile.

Si renderà comunque necessario che le attrezzature di interesse nazionale risultino direttamente accessibili dalla rete viaria e ferroviaria nazionale, e quelle regionali almeno dalle reti regionali.

Attrezzature universitarie e della ricerca

Il PTR valuta positivamente il processo di decentramento delle sedi universitarie a scala

regionale accelerato negli anni '90 con la creazione della seconda università di Napoli nel territorio della Provincia di Caserta.

Il PTR contiene indicazioni rivolte al completamento ed al potenziamento delle sedi universitarie anche in rapporto ai problemi della mobilità ed al recupero di manufatti storici.

Il PTR fornisce anche indicazioni per la realizzazione di un più articolato sistema dei centri di ricerca (università, CNR, Consorzi e centri di ricerca pubblici e privati), incrementando la loro connessione con il sistema produttivo regionale e meridionale. Tale azione si dovrà coordinare, in modo mirato, con le strategie delle nuove realtà distrettuali industriali.

La grande distribuzione commerciale

Il sistema distributivo italiano ha vissuto in quest'ultimo decennio un profondo processo di trasformazione e di ristrutturazione, che sta determinando mutamenti di carattere strutturale e competitivo nell'intero sistema economico nazionale. Gli anni novanta corrispondono ad un periodo di forte rinnovamento per il sistema distributivo anche del Mezzogiorno; contraddistinto, da un lato, dalla riduzione della consistenza numerica degli esercizi commerciali, e, dall'altro, dall'espansione, rapida quanto pervasiva, della grande distribuzione.

Anche in Campania si è assistito negli ultimi anni ad una rapida trasformazione del sistema distributivo, con la riduzione del numero dei punti vendita. In Campania, come in altre regioni dell'Italia meridionale, il peso della disoccupazione strutturale ha, però, in qualche modo ostacolato la chiusura di molti esercizi commerciali la cui redditività, quantunque fortemente ridottasi in conseguenza della pressione concorrenziale esercitata dalla Grande Distribuzione e da *format* ancora più aggressivi come i discount, è tuttora in grado di mantenere dei nuclei familiari che non avrebbero altrimenti altra fonte di sostentamento.

Al di là dei fattori di ordine occupazionale, appena richiamati, la migliore performance del piccolo dettaglio tradizionale discende anche dal persistere a livello regionale di comportamenti di acquisto che, pur avendo subito un forte cambiamento nel corso degli ultimi anni, attribuiscono ancora grande valore ad elementi come la prossimità o il rapporto interpersonale cliente-negoziante¹⁰⁵.

Nonostante la tendenza redistributiva in favore della grande distribuzione, molti comuni, anche di rilevanti dimensioni demografiche, presentano una scarsa incidenza della media e grande distribuzione e una rete distributiva ancora fortemente legata ad esercizi di tipo tradizionale¹⁰⁶. Il fenomeno appena descritto costituisce uno degli aspetti più problematici dell'intero sistema distributivo campano e non tanto per quel che attiene lo sviluppo di una moderna rete commerciale, quanto per la possibilità che tali squilibri accrescano, anziché ridurli, i divari territoriali, vanificando così quegli obiettivi di riequilibrio territoriale.

Tra gli obiettivi della recente Legge sul Commercio vi è infatti proprio quello di pervenire ad

¹⁰⁵ Alla luce di queste considerazioni non può dunque stupire che, tanto nel 1999 quanto nel 2000, gli aumenti occupazionali registratisi nel settore del commercio al dettaglio non trovino riscontro in nessun'altra regione italiana, ivi comprese quelle meridionali. In particolare, nel 1999, anno in cui quasi tutte le circoscrizioni italiane hanno fatto registrare una lieve flessione dei livelli occupazionali, in Campania si è avuto un aumento degli addetti pari al 3,6%.

¹⁰⁶ Tale fenomeno, peraltro, si ripropone anche a livello di Area commerciale, come giustamente rilevato dalla Regione Campania in occasione della recente pubblicazione dei dati relativi al Censimento regionale del commercio del 1998. La densità commerciale presenta infatti un forte range di variazione che va dai 60 mq x abitante dell'Area 2, corrispondente alla Zona vesuviana e all'Agro Nocerino-Sarnese, ai 160 mq x ab. dell'Area 13 comprendente i comuni del vallo di Diano.

una migliore articolazione territoriale del sistema distributivo, un'articolazione che risponda alla distribuzione geografica della domanda e consenta di migliorare qualità ed efficienza degli esercizi della rete commerciale.

In rapporto a tale situazione il PTR individua un orientamento per la pianificazione d'area vasta (i PTCP) per la localizzazione della grande distribuzione, anche in rapporto alle strategie della mobilità. Occorrerà, tuttavia, misurarsi con i tempi e gli aspetti più attuali, che coinvolgono il settore. Ci si riferisce in particolare sia al telecommercio, ma soprattutto alla necessità di integrare grande distribuzione e assetto urbano, anche sperimentando nuove soluzioni organizzative e di tipologia edilizia. Ciò assume anche particolare rilievo, per i territori marginali, attraverso la promozione di empori polifunzionali.

E. Attività produttive per lo sviluppo economico regionale

e.1 Attività industriali e artigianali

Dall'analisi dei dati più recenti, lo scenario industriale mostra differenti peculiarità, relativamente alle unità locali ed al tipo di produzioni:

- la zona costiera compresa tra Pozzuoli e Castellammare di Stabia accoglie sia impianti di base, sia imprese di piccole dimensioni, impegnate prevalentemente nelle attività della cantieristica, carpenteria metallica, strumenti elettronici, confezioni alimentari, abbigliamento, calzature ecc., sia, infine, lavorazioni artigianali che appartengono anche all'economia del sommerso;
- alle falde settentrionali del Vesuvio s'inserisce il polo industriale di Pomigliano d'Arco che rappresenta un significativo centro di attrazione per il ramo aeronautico italiano;
- l'area circostante Caserta, dopo un periodo di profonda crisi, è interessata da una fase di ripresa, dovuta tra l'altro alla capacità di molte imprese elettroniche ed elettrotecniche, alcune delle quali multinazionali, di realizzare nuove produzioni, avvalendosi del contributo di laboratori di ricerca;
- nella Piana del Sarno si concentrano in prevalenza aziende conserviere, particolarmente importanti per l'indotto che alimentano (ad esempio, costruzione di macchine industriali ed imballaggi);
- nella provincia di Avellino si è assistito ad un processo di crescita, soprattutto nella zona di Piano d'Ardine e di Solofra;
- nel Beneventano non si registrano notevoli progressi, a causa della presenza di forti diseconomie localizzative, della scarsa dinamicità degli imprenditori locali e della persistente crisi delle attività manifatturiere collegate al comparto delle costruzioni.

La distribuzione territoriale dei nuclei produttivi rivela, inoltre, l'esistenza di casi di formazione spontanea di poli di aggregazione in aree anche diverse rispetto ai luoghi tradizionalmente più forti della struttura insediativa regionale. Infatti, al di là di alcuni casi (come Solofra) ampiamente e storicamente radicati nello sviluppo industriale della Campania, emergono altri interessanti addensamenti produttivi lungo alcuni specifici assi "interni": dai territori prossimi alla direttrice verso Caserta e Roma, fino ai luoghi di dinamismo imprenditoriale del Salernitano e dell'Avellinese (Calitri).

In questo quadro di crisi, tuttavia, La Campania registra la presenza di un tessuto di piccola e media impresa con non trascurabili caratteri di tipo distrettuale e un patrimonio di aree industriali dismesse o in agglomerati ASI di consistenza ugualmente non trascurabile.

Contemporaneamente i comportamenti imprenditoriali registrati attraverso le iniziative legate ai bandi della legge 488, descrivono una certa dinamica potenziale degli investimenti

produttive, e anche alcuni tentativi di costruire polarizzazioni produttive (es. Città del libro, polo impiantistico, ecc.). La scarsa disponibilità di aree destinabili disponibili in tempi certi per le localizzazioni produttive rischia di vanificare tali dinamiche.

Il ruolo delle attività produttive, all'interno del PTR, è evidente, non solo in relazione al peso e all'importanza strategica che rivestono, ma in rapporto alle loro specifiche caratteristiche distributive e territoriali.

Le strategie per gli insediamenti produttivi in Campania, devono, da un lato tenere presenti le eredità provenienti da processi di pianificazione in atto, e dall'altro considerare le novità di approccio ormai consolidate da qualche decina di anni.

Queste possono così sintetizzarsi:

- L'industria, per svilupparsi, ha sempre più bisogno di servizi. Si determina quindi un comparto dei servizi alla produzione (ricerca, marketing, formazione, assistenza all'iniziativa produttiva, servizi finanziari, forme di commercializzazione e ricerca di mercati, borse telematiche, ecc.), che assume notevole importanza strategica e che, dal punto di vista territoriale, presenta specificità localizzative. (aree direzionali, aree urbane, zone miste produzione servizi, ecc.).

L'industria manifatturiera presenta oggi diverse esigenze di tipo localizzativo, la cui articolazione non è in conflitto con le componenti "città", "territorio" e "ambiente". Se, come si è ricordato, l'industria e, in particolare, la PMI, hanno bisogno sempre più di servizi, le loro esigenze vanno dalle aree attrezzate, nelle quali la parte dei servizi può integrarsi con il sistema insediativo più generale, ai condomini industriali, agli incubatori di impresa, a zone specializzate per l'artigianato; si tratta di modelli insediativi che si presentano molto flessibili ed integrabili con i tessuti urbani.

- La qualità della formazione professionale, i tassi di scolarità, costituiscono fattori di localizzazione significativi.
- Fattori ambientali, sia dal punto di vista dei contesti territoriali ed urbanistici (rischio ambientale ed industriale) sia sociale (presenza o meno di conflittualità sociale ed istituzionale) sono un ulteriore fattore localizzativo. È evidente che il miglioramento della dotazione infrastrutturale, del sistema insediativo, della vivibilità e sicurezza del territorio costituiscono un fattore di localizzazione di attività produttive. Si tratta di avviare un'impegnativa azione di risanamento territoriale, ambientale e sociale, necessariamente non di breve periodo. Tuttavia le opportunità offerte da finanziamenti ed incentivi non possono attendere; d'altra parte gli stessi investimenti produttivi, sono fattore non secondario della riqualificazione del territorio.
- Restano infine i tradizionali elementi come la dotazione di aree, la loro effettiva e rapida disponibilità, il loro grado di infrastrutturazione.

È evidente, da quanto fin qui descritto, che il tradizionale approccio "infrastrutturale e di individuazione di aree", non è più soddisfacente e deve fare posto ad una più stretta correlazione tra politiche territoriali ed urbane e politiche per lo sviluppo produttivo.

Tale condizione è confermata dalla diversità della domanda di infrastrutturazione e dalle diverse condizioni territoriali dei 7 Distretti Industriali della regione.¹⁰⁷

A sostegno complessivo dello sviluppo delle realtà distrettuali, oltre alla infrastrutturazione delle aree e alla messa in sicurezza del territorio, si ritiene indispensabile, anche per superare l'inadeguatezza delle ASI, di proporre forme di gestione nuove come i Comitati di distretto.

¹⁰⁷ Una diversa e più minuta attenzione va rivolta ai sette distretti industriali individuati dalla delibera della Giunta Regionale n.659 del 2 giugno 1997. Si tratta di situazioni abbastanza diverse tra di loro, che postulano strategie diverse.

Si pone con urgenza all'attenzione degli enti locali la necessità di una "politica efficace per le localizzazioni dell'industria manifatturiera", specie in un momento in cui l'indisponibilità di aree si scontra con la disponibilità di investimenti produttivi e di agevolazioni che li sostengono. È urgente accelerare i programmi e le azioni che anche attraverso il ricorso a specifici accordi di programma siano in grado di rendere rapidamente utilizzabili le aree dei PIP Comunali e la stessa riutilizzazione di aree dismesse negli agglomerati ASI (utilizzando in tal senso i poteri di revoca delle aree già attribuiti al Consorzio ASI).

Coerenza con politiche comunitarie e nazionali

Per l'industria, il commercio, i servizi e l'artigianato l'UE suggerisce di:

- Favorire lo sviluppo, l'aumento di competitività - anche non di prezzo - e di produttività, di iniziative imprenditoriali nei settori già presenti e sulle attività produttive connesse con l'uso di risorse naturali e culturali locali, favorendo la promozione delle migliori tecnologie disponibili dal punto di vista ambientale, degli schemi EMAS e Ecolabel, di innovazioni di processo/prodotto, prevenendo la formazione, riducendo le quantità e la pericolosità dei rifiuti generati dal ciclo produttivo nonché la possibilità di riutilizzo, riciclaggio e recupero dei prodotti.
- Attivare e sostenere iniziative di animazione permanente delle imprese e dei territori.
- Irrobustire e migliorare la dotazione di infrastrutture materiali ed immateriali e di servizi per la localizzazione e la logistica, strettamente funzionali a ridurre il livello delle diseconomie, anche minimizzando il consumo di territorio.

Azioni

- analizzare le tendenze economiche in atto a livello nazionale ed europeo e delle strategie competitive di successo.
- analizzare il contesto regionale¹⁰⁸.
- promuovere e valorizzare sotto il profilo economico il tessuto di relazioni internazionali sostenendo la partecipazione a programmi di cooperazione e di partenariato transnazionali e interregionali.
- rivedere le aree ASI.
- prevedere un accordo di programma con Province Regione, Comuni coinvolti, per gestire con efficacia nuovi PIP, capaci di svolgere un ruolo industriale territoriale. Il PTR orienta i PTCP e i PRG a privilegiare nella individuazione di nuove aree industriali quelle limitrofe alle esistenti, anche con l'obiettivo di determinarne una qualificazione, sopperendo ad eventuali carenze di infrastrutture, servizi ed impianti. I PTCP inoltre dovranno individuare quelle aree idonee ad essere ampliate e ad assumere rilievo sovracomunale, utilizzando in questa direzione le possibilità offerte dalla nuova legge urbanistica regionale, in materia di associazione di Comuni per la pianificazione urbanistica. Si favorirà l'individuazione di nuove localizzazioni industriali in aree (distretti attuali o da reinterpretare in rapporto ai sistemi urbani e territoriali – le varie regioni della Campania),

¹⁰⁸ Individuazione dei principali settori produttivi regionali; analisi della distribuzione spaziale delle attività produttive; individuazione degli ambiti a dominante produttiva e della configurazione dell'organizzazione territoriale dei diversi settori, attraverso:

a. i profili distrettuali

b. le configurazioni proto-distrettuali dei comprensori regionali (es. comprensorio tornese-stabiese)

c. le aree a specializzazione produttiva, ecc.

- Analisi dei fabbisogni accertati del settore produttivo allargato e dei servizi alla produzione.

Valutazione delle direttrici di intervento previste dalla Programmazione socio-economica regionale.

caratterizzati da polarizzazioni produttive. Particolare attenzione sarà rivolta alle politiche destinate ad aree industriali da realizzare e/o riconvertire in contesti urbani. (fattori di compatibilità, prevalenza di servizi, forme miste terziario e produzione, eduteneiment, ecc.).

- recuperare aree dismesse dentro e fuori degli agglomerati ASI (si richiama quanto descritto a proposito dell'indirizzo strategico B5.
- completare e mantenere a livelli adeguati i siti industriali (ASI, PIP e zone D dei PRG comunali).
- affrontare le delocalizzazioni delle aree a rischio.
- aree produttive commerciali per l'artigianato.
- Localizzazione, d'intesa con le province, di servizi di rilevanza regionale (parchi scientifici, incubatori d'impresa, parchi tematici, ecc.).
- Ai fini di promuovere la trasformazione degli ambiti specializzati per attività produttive in aree ecologicamente attrezzate, la Regione provvederà, con atto di coordinamento tecnico, e con riferimento alla normativa vigente, ad indicare gli obiettivi prestazionali da conseguire in riferimento alla salubrità dei luoghi di lavoro, alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del terreno, allo smaltimento e recupero dei rifiuti, al trattamento delle acque reflue, al contenimento del consumo dell'energia, alla prevenzione e gestione dei rischi di incidenti rilevanti (vedi indirizzo strategico C2), alla adeguata accessibilità delle persone e merci.
- Formazione ed incremento qualitativo dell'occupazione.
- Miglioramento ambientale, risparmio energetico e fonti rinnovabili.

La Regione presterà particolare attenzione in fase di attuazione del PTR alla definizione di un programma quadro sulle aree industriali attive, in dismissione o dismesse localizzate lungo la fascia costiera, al fine di individuare gli incentivi e le modalità concertate per il loro recupero a destinazioni ecologicamente compatibili.

È opportuno ricordare che la proposta di una "politica efficace per le localizzazioni dell'industria manifatturiera" prima richiamata, non vuole configurarsi come un ennesimo piano di settore calato sul territorio dell'area napoletana, ma come parte integrante di una politica di riequilibrio del territorio metropolitano.

Se policentrismo, riorganizzazione urbana, realizzazione programmata di nuove gerarchie nel sistema insediativo, rappresentano punti importanti della pianificazione regionale e della sua articolazione provinciale, la selezione di un quadro prioritario di aree industriali da rendere disponibili per gli investimenti produttivi gioca un ruolo importante di questa strategia. Infatti, come si vedrà, le aree proposte come prioritarie, assecondano processi di riequilibrio in atto, e possono qualificare gli assetti dei territori circostanti, limitandone il carattere puramente residenziale, e rinforzandone l'autonomia economica ed il reddito locale.

e.2 Settore turistico

Le politiche europee nel settore suggeriscono di favorire la crescita di nuove realtà produttive locali intorno alla valorizzazione innovativa di risorse e prodotti turistici tradizionali ed al recupero di identità e culture locali.

Ne consegue che lo sviluppo delle attività turistiche non è più centrato sulla tradizionale politica di infrastrutturazione prevalentemente rivolta alle attrezzature ricettive. Anche in questo settore, così importante per lo sviluppo locale di alcuni territori, si sono affermati i concetti di filiera e di distretto.

Anche in questo caso sono evidenti le connessioni tra politica distrettuale dello sviluppo turistico, industria culturale e territorio.

Se ogni territorio deve fondare la sua industria culturale e la sua attrattività turistica sui suoi beni più “eccellenti”, il processo di valorizzazione, con gli opportuni dosaggi e combinazioni, deve tendere ad utilizzare l’intera dotazione patrimoniale materiale ed immateriale (la musica, la gastronomia, le tradizioni, i prodotti locali, ma anche un territorio piacevole e attraente, ecc.).

Si tratta di una politica “trasversale” che connette, in una rete a scala territoriale, i processi di valorizzazione delle istituzioni culturali (musei, siti archeologici, fondazioni, ecc.) o dei beni storico-ambientali o della cultura immateriale, con le infrastrutture territoriali e con i processi produttivi delle imprese collegate.

Più integrazioni di rete si produrranno, maggiori saranno gli impatti economici che sarà possibile generare. Più specificamente, fanno parte del distretto culturale:

i beni immateriali o quelli materiali oggetto del processo di valorizzazione;

le imprese fornitrici dei prodotti richiesti dal processo di valorizzazione (restauro, manutenzione territoriale, assistenza ai visitatori e ai turisti, ecc.), di servizi di accoglienza e ricettività, imprese utilizzatrici, dei risultati del processo di valorizzazione (le imprese multimediali, editoriali, ecc.);

le infrastrutture territoriali necessarie (servizi di accessibilità, servizi di rete, ecc.).

È evidente, da questo punto di vista, che non si tratta di politica settoriale di infrastrutturazione turistica o di valorizzazione di beni, ma di azioni integrate, nelle quali il territorio e la sua valorizzazione assume una rilevanza strategica.

Da questo punto di vista si potrà avanzare, d’intesa con le Province, una prima identificazione di distretti turistici, in attuazione di norme nazionali e in analogia ai criteri di delimitazione dei distretti industriali, su cui avviare una concreta sperimentazione per la componente territoriale.

Matrice delle strategie per STS

La matrice delle strategie mette in relazione gli indirizzi strategici e i diversi STS “ai fini di orientare l’attività dei tavoli di co-pianificazione. Si tratta di una base di riferimento, da arricchire se necessario, dove, attraverso il confronto, i diversi incroci verranno motivati e gerarchizzati. Tale precisazione è proposta come base di riferimento per le Conferenze di Pianificazione per le attività di pianificazione.

La matrice strategica evidenzia la presenza e il peso, in ciascun STS, degli indirizzi strategici assunti nelle PTR.

Questi sono:

- Indirizzo strategico Interconnessione
- Indirizzo strategico Difesa della biodiversità
- Indirizzo strategico Valorizzazione Territori marginali
- Indirizzo strategico Riqualificazione costa
- Indirizzo strategico Valorizzazione Patrimonio culturale e paesaggio
- Indirizzo strategico Recupero aree dismesse
- Indirizzo strategico Difesa dal Rischio vulcanico
- Indirizzo strategico Difesa dal Rischio sismico
- Indirizzo strategico Difesa dal Rischio idrogeologico
- Indirizzo strategico Difesa dal Rischio incidenti industriali
- Indirizzo strategico Difesa dal Rischio rifiuti

- Indirizzo strategico Difesa dal Rischio attività estrattive
- Indirizzo strategico Rafforzamento policentrismo
- Indirizzo strategico Riqualificazione e messa a norma delle città
- Indirizzo strategico Attrezzature e servizi
- Indirizzo strategico Attività produttive per lo sviluppo

Bisogna considerare che la “territorializzazione” delle azioni complesse, legate agli indirizzi strategici, necessariamente non si fa carico di tutte le loro componenti, che a volte si riferiscono a politiche anche immateriali o diffuse, e quindi non localizzabili con precisione. Per alcuni indirizzi, come ad esempio, quello delle attrezzature e servizi, se ne affida la localizzazione ai PTCP; analogamente il Rafforzamento del policentrismo è affidata alle scelte dei PTCP, in rapporto alle stesse attrezzature e servizi.

È opportuno precisare sin da ora che la matrice descritta di seguito è una proposta aperta alla discussione, al contributo di approfondimento e precisazione, che verrà sviluppato nei confronti con le realtà locali e nelle conferenze di pianificazione. Va considerata quindi come un quadro di riferimento da correggere e qualificare in base ad ulteriori approfondimenti conoscitivi. Per ora ci si è limitati ad una registrazione della presenza di possibili effetti degli indirizzi strategici, ed ad una prima valutazione della loro incidenza. La matrice va considerata come uno strumento per registrare successivamente elementi qualitativi delle politiche territoriali e di sviluppo, per implementarne le descrizioni e precisarne le caratteristiche.

La sua utilità, è prevalentemente di carattere metodologico. Costringe, infatti, come in tutte le costruzioni di strategia, ad essere selettivi ed a valutare peso ed importanza relativa delle diverse azioni. Ma, la sua utilità maggiore è probabilmente riposta nel fatto che 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.

Sul piano della definizione degli indirizzi, si è ritenuto utile suddividere ulteriormente l’indirizzo strategico delle attività produttive per lo sviluppo, nelle componenti industriali, agricole e turistiche.

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

Criteria di attribuzione dei pesi per ciascun indirizzo strategico

Indirizzo strategico Interconnessione

Nell’attribuire un peso alle strategie previste dal piano regionale dei trasporti ai singoli STS si è dovuto necessariamente considerare sia l’attuale grado di accessibilità, sia il peso degli interventi programmati. Porre l’accento solo sul secondo criterio, avrebbe determinato il rischio di una sottovalutazione dell’attuale grado di accessibilità. Si è quindi suddivisa in due la colonna che, nella matrice, è destinata ai valori delle strategie “dell’interconnessione”.

Ci si è limitati, nell’attribuzione dei valori, a tre categorie, in rapporto ai diversi gradi di accessibilità:

- **Forte** ai sistemi territoriali locali serviti da uno svincolo autostradale o asse stradale a scorrimento veloce e da una stazione ferroviaria;

- **Medio** ai sistemi territoriali locali serviti solo da (almeno) uno svincolo o da (almeno) una stazione ferroviaria;
- **Basso** a quelli in cui non è presente né una stazione ferroviaria né uno svincolo autostradale.

Criterio di attribuzione del peso agli interventi programmati

Si è attribuito un valore:

- **Forte** agli interventi che riguardano la realizzazione di nuovi svincoli autostradali, stazioni ferroviarie, interventi sui nodi aeroportuali e interventi che migliorano l'accessibilità di più di due STS;
- **Medio** agli interventi che migliorano l'accessibilità di due STS confinanti;
- **Basso** agli interventi di ammodernamento e/o adeguamento di infrastrutture esistenti e agli interventi che migliorano l'accessibilità del solo STS in esame.

Famiglia di indirizzi legati agli obiettivi della “Difesa e del recupero della diversità territoriale e della costruzione della rete ecologica”

Rientrano in tale famiglia di indirizzi strategici quelli della “valorizzazione territori marginali”, della “riqualificazione della costa”, della “valorizzazione patrimonio culturale e paesaggio”, del “recupero delle aree dimesse”, e della “difesa del rischio delle attività estrattive”.

Lo schema di Rete Ecologica individua quegli STS su cui lanciare progetti di valorizzazione e di miglioramento ambientale, cercando di coniugare gli obiettivi di tutela e conservazione delle risorse naturali, paesaggistiche ed antropiche del territorio campano con quelli di sviluppo sostenibile, in cui trovano spazio le attività connesse con un oculato utilizzo produttivo delle risorse ambientali.

La diversa intensità di applicazione degli indirizzi strategici legati alla realizzazione della rete ecologica, intesa soprattutto come rafforzamento dei valori endogeni dei territori in un concetto più ampio che include anche fattori geografici, storici e culturali, è indicata nella matrice strategica con una scala di valori da **Basso** a **Elevato**.

Con tali valori si vogliono indicare non solo le politiche consolidate in tale direzione degli STS, ma anche segnalare dove è necessario intervenire per rafforzarle.

Nella matrice è inserita una valutazione per l'indirizzo **C.6**, “rischio attività estrattive”, perché in una strategia di “riqualificazione paesaggistica ed ambientale” è fondamentale intervenire in tal senso.

Si sono attribuiti i seguenti valori:

- Basso ai STS per cui vi è scarsa rilevanza dell'indirizzo.
- Medio ai STS per cui l'applicazione dell'indirizzo consiste in interventi mirati di miglioramento ambientale e paesaggistico
- Forte ai STS per cui l'indirizzo riveste un rilevante valore strategico da rafforzare.
- Elevato ai STS per cui l'indirizzo costituisce una scelta strategica prioritaria da consolidare.

Per l'indirizzo “difesa dal rischio attività estrattive”, la scala di valori è strettamente proporzionale all'intensità del rischio: più è alta la concentrazione di cave più è intensa è l'azione strategica dell'indirizzo.

STS		INDIRIZZI STRATEGICI							
		B.1	B.2	B.3	B.4	B.5	C.6	E.2	E.3
Dominante naturalistica									
1	A.1 Alburni	4	4	-	4	1	2	2	3
2	A.2 Alto Calore	4	4	-	4	1	4 ¹⁰⁹	4	3
3	A.3 Alento Monte Stella	4	4	3	4	1	1	2	4
4	A.4 Gelbison Cervati	4	3	-	4	1	1	2	3
5	A.5 Lambro Mingardo	4	3	3 ¹¹⁰	4	1	2	2	4
6	A.6 Bussento	4	2	4	4	1	1	3	4
7	A.7 Monti Picentini-Terminio	4	4	-	3	1	3	4	3
8	A.8 Partenio	3	3	-	3	1	2	3	2
9	A.9 Taburno	4	4	-	4	1	4	4	3
10	A.10 Matese	4	4	-	4	1	3	2	3
11	A.11 Monte S. Croce	4	3	-	3	1	4	2	2
12	A.12 Terminio Cervialto	4	4	-	4	1	3	4	3
Dominante rurale-culturale									
13	B.1 Vallo di Diano	4	2	-	4	2	3	4	4
14	B.2 Antica Volcei	4	4	-	4	1	1	3	2
15	B.3 Pietrelcina	3	4	-	2	1	2	2	3
16	B.4 Valle dell'Ufita	4	4	-	3	1	1	3	2
17	B.5 Alto Tammaro	3	4	-	3	1	2	3	1
18	B.6 Titerno	3	4	-	4	1	2	4	4
19	B.7 Monte Maggiore	3	2	-	3	2	4	2	1
20	B.8 Alto Clanio	3	1	-	3	1	1	3	2
Dominante rurale-manifatturiera									
21	C.1 Alta Irpinia	3	3	-	3	2 ¹¹¹	1	2	1
22	C.2 Fortore	3	4	-	3	2 ¹¹²	1	3	3
23	C.3 Solofrana	3	1	-	3	4 ¹¹³	1	1	1
24	C.4 Valle dell'Irno	3	1	-	2	4 ¹⁵	2	1	1
25	C.5 Agro nocerino-sarnese	3	1	-	2	3 ¹⁵	2	4	1
26	C.6 Pianura interna casertana	3	1	-	3	2	4	4	2
27	C.7 Comuni vesuviani	3	1	-	3	3 ¹¹⁴	4	3	2
28	C.8 Area Giuglianese	3	1	4	2	4 ¹¹⁵	4	3	1
Dominante urbana									

¹⁰⁹ STS con forte concentrazione di "aree di crisi" così come definite ed individuate dal Piano regionale delle attività estrattive.

¹¹⁰ Limitatamente al tratto compreso tra Palinuro ed Ascea.

¹¹¹ Riqualificazione paesaggistica dei campi eolici.

¹¹² Riqualificazione paesaggistica dei campi eolici.

¹¹³ Recupero ambientale manufatti industriali dismessi e rinaturalizzazione corsi d'acqua.

¹¹⁴ Riqualificazione e rinaturalizzazione "vuoti" urbani degradati.

¹¹⁵ Riqualificazione naturalistica di suoli liberi ma fortemente degradati per inquinamento ambientale (Es.: discariche abusive).

STS		INDIRIZZI STRATEGICI							
		B.1	B.2	B.3	B.4	B.5	C.6	E.2	E.3
29	D.1 Sistema urbano di Benevento	2	1	-	3	2 ¹⁵	1	2	2
30	D.2 Sistema urbano di Avellino	1	1	-	2	3 ¹⁵	1	1	2
31	D.3 Sistema urbano di Napoli	2	-	3	3	4 ¹⁵	4	1	3
32	D.4 Sistema urbano di Caserta	1	-	-	3	4 ¹⁵	4	1	3
33	D.5 Sistema urbano di Salerno	1	-	3	3	4 ¹⁵	3	1	3
Dominante urbano-industriale									
34	E.1 Napoli nord-est	2	-	-	1	4 ¹⁵	4	1	1
35	E.2 Napoli nord	2	-	-	1	4 ¹⁵	4	1	1
36	E.3 Nolano	2	1	-	2	3	1	3	1
37	E.4 Sistema Aversano	3	1	-	3	3	2	3	2
Costieri a dominante paesistico-culturale-ambientale									
38	F.1 Litorale Domizio	3	1	4	2	4 ¹⁶	4	3	3
39	F.2 Area Flegrea	3	1	4	4	3	3	3	4
40	F.3 Miglio d'oro-Area torrese stabiese	2	1	4	4	3	3	1	4
41	F.4 Penisola sorrentina	4	1	2	4	1	3	4	4
42	F.5 Isole minori	4	1	2	4	1	1	2	4
43	F.6 Magna Grecia	3	1	3	3	2	1	4	4
44	F.7 Penisola amalfitana	4	1	2	4	1	1	3	4
45	F.8 Piana del Sele	3	1	4	2	3	3	4	2

Indirizzo strategico "Difesa dal rischio vulcanico"

Per le problematiche connesse alla rete del rischio ambientale, sulla base di quanto esposto nel 1° Quadro Territoriale di Riferimento, si è elaborata una matrice che classifica i diversi livelli di rischio (vulcanico, sismico, idrogeologico, da siti potenzialmente contaminati, da aziende a rischio di incidente rilevante), classificandoli tramite indici che vanno da 1 (livello minimo) a 4 (livello massimo). In accordo con quanto affermato nel 1° QTR, si ritiene utile riportare sia gli indici per tipologia di rischio e per singolo comune sia gli indici globali per sistema territoriale di sviluppo.

I criteri seguiti nell'attribuzione dei valori sono riportati di seguito.

Rischio vulcanico

Per il rischio vulcanico si propongono i seguenti valori:

- **Elevato** comuni che insistono su aree vulcaniche attive, che potrebbero essere totalmente distrutti da colate di fango costituite di cenere e altri materiali eruttivi (flussi piroclastici e "lahar"), e per i quali contemporaneamente la densità abitativa va da elevata a molto elevata. "Zona rossa" del piano di emergenza del Vesuvio.
- **Forte** comuni sui quali potrebbero depositarsi ceneri e lapilli in quantità superiore al limite di sopportazione dei tetti degli edifici (il limite di rottura è compreso tra 300-500 kg/m²), ma con una morfologia che rende possibili fenomeni di inondazioni e colate di fango, e per i quali contemporaneamente la densità abitativa va da elevata a molto elevata. "Zona blu" del piano di emergenza del Vesuvio.

- **Medio** comuni sui quali potrebbero depositarsi ceneri e lapilli in quantità superiori al limite di sopportazione dei tetti degli edifici (il limite di rottura è compreso tra 300-500 kg/m²) e per i quali contemporaneamente la densità abitativa è elevata. “Zona gialla” del piano di emergenza del Vesuvio.
- **Basso** comuni sui quali potrebbero depositarsi ceneri e lapilli in quantità inferiore al limite di sopportazione dei tetti degli edifici (inferiore a 300 kg/m²), e per i quali contemporaneamente la densità abitativa è medio-bassa. “Zona bianca” del piano di emergenza del Vesuvio.

Indirizzo strategico “Difesa dal rischio sismico”

Per il rischio sismico si propongono i seguenti valori:

- **Elevato** comuni nei quali si stima un’accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni > 0.25 [a_g/g.] I^a categoria prevista dalla ordinanza della OPCM n° 3274 del 20/03/2003, in accordo alla classificazione a livello comunale (e quindi tenendo conto della pericolosità e non del valore esposto e della vulnerabilità).
- **Forte** comuni nei quali si stima un’accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni compresa tra 0.15-0.25 [a_g/g.] II^a categoria prevista dalla ordinanza della OPCM n° 3274 del 20/03/2003 in accordo alla classificazione a livello comunale (e quindi tenendo conto della pericolosità e non del valore esposto e della vulnerabilità).
- **Medio** comuni nei quali si stima un’accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni compresa tra 0.05-0.15 [a_g/g.] III^a categoria prevista dalla ordinanza della OPCM n° 3274 del 20/03/2003, in accordo alla classificazione a livello comunale (e quindi tenendo conto della pericolosità e non del valore esposto e della vulnerabilità).
- **Basso** comuni nei quali si stima un’accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni < 0.05 [a_g/g.] IV^a categoria prevista dalla ordinanza della OPCM n° 3274 del 20/03/2003 in accordo alla classificazione a livello comunale (e quindi tenendo conto della pericolosità e non del valore esposto e della vulnerabilità).

Indirizzo strategico Difesa dal Rischio idrogeologico

Per il rischio idrogeologico si propongono i seguenti valori:

- **Elevato** comuni a rischio molto elevato, con possibili perdite di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici e alle infrastrutture, danni al patrimonio culturale, distruzione delle attività socio economiche.
- **Forte** comuni a rischio elevato con possibili problemi per l’incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi e l’interruzione delle attività socio-economiche, danni al patrimonio culturale.
- **Medio** comuni a rischio medio, con possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture senza perdita di funzionalità e senza pericoli per l’incolumità delle persone.
- **Basso** comuni a rischio modesto, con soli danni economici e danni sociali marginali.

Indirizzo strategico Difesa dal Rischio incidenti industriali

Per il rischio da incidenti rilevanti nell’industria si propongono i seguenti valori:

- Elevato** comuni con stabilimenti soggetti agli obblighi di cui all’art. 6, 7, 8 del decreto legislativo 334/99, che hanno come possibile scenario incidentale sia l’incendio che l’esplosione che il rilascio di sostanze tossiche, collocati in aree residenziali o commerciali.
- **Forte** comuni stabilimenti soggetti agli obblighi di cui all’art. 6, 7, 8 del decreto

- legislativo 334/99, che hanno come possibile scenario incidentale solo incendio o esplosione, collocati in aree residenziali o commerciali.
- **Medio** comuni con stabilimenti soggetti agli obblighi di cui all'art. 6, 7, 8 del decreto legislativo 334/99, che hanno come possibile scenario incidentale sia l'incendio che l'esplosione che il rilascio di sostanze tossiche, collocati in aree industriali o comunque non residenziali.
 - **Basso** comuni con stabilimenti soggetti agli obblighi di cui all'art. 6, 7, 8 del decreto legislativo 334/99, che hanno come possibile scenario incidentali solo incendio o esplosione, collocati in aree industriali o comunque non residenziali. Indirizzo strategico Difesa dal Rischio idrogeologico.

Indirizzo strategico Difesa dal Rischio rifiuti

Per il rischio connesso ai siti potenzialmente contaminati si propongono i seguenti valori:

- **Elevato** comuni con elevata densità abitativa, e contemporanea presenza rilevante (più di 5) di siti potenzialmente contaminati, per i quali si ha un forte sospetto di rilascio di sostanze pericolose nelle matrici ambientali (ad esempio, attraverso le aree lacustri artificiali o attività industriali attive o dismesse).
- **Forte** comuni con alta densità abitativa, e contemporanea presenza rilevante di siti potenzialmente contaminati, per i quali si sospetta rilascio di sostanze pericolose (ad esempio abbandono incontrollato di rifiuti e discariche non autorizzate).
- **Medio** comuni con elevata densità abitativa, e contemporanea presenza di siti potenzialmente contaminati, ma monitorati in quanto regolati da specifici decreti (ad esempio, attraverso discariche autorizzate, spandimento su terreno agricolo).
- **Basso** comuni con bassa densità abitativa, e contemporanea bassa presenza (da 1 a 2) di siti potenzialmente contaminati.

Indirizzo strategico “Riqualficazione e messa a norma delle città”

Si sono considerate destinatari prevalenti di questo indirizzo i STS dei sistemi urbani e delle aree metropolitane. Si affidato un valore elevato ai sistemi urbani e un valore Forte a quegli aggregati di comuni, che spesso senza soluzione di continuità, configurano vere e proprie città medie (dal punto di vista demografico), ma necessitano di azioni di riqualficazione e di dotazione di servizi che vanno programmate a livello di sistema urbano, più che di singolo comune.

Indirizzo strategico “Attività produttive per lo sviluppo”

Indirizzo strategico Attività produttive per lo sviluppo- industriale

Ai fini dell'attribuzione di pesi alle strategie legate alle politiche industriali, abbiamo assunto, come criterio, la presenza nei STS di comuni interessati dall'appartenenza ai distretti industriali, ad un progetto integrato di distretto o di filiera produttiva, dalla presenza dell'ASI e di PIP finanziati.

Si è proceduto quindi nel seguente modo, attribuendo:

- 1 punto ai STS caratterizzati dalla presenza di un limitato numero di PIP rispetto al numero dei comuni. Se è vero che una proliferazione di PIP può annunciare anche forme di dispersione delle iniziative, tuttavia è indubbio che STS fortemente dotati di PIP sui loro territori registrano almeno un intenzionalità strategica da verificare. Per quanto spesso dotati di caratteristiche diverse, anche la presenza di un agglomerato ASI è stato considerato secondo lo stesso criterio.
- 2 punti ai STS caratterizzati dalla presenza di un maggiore numero (rispetto al precedente

caso) di PIP e/o agglomerati ASI rispetto al numero dei comuni. La presenza di Comuni nei Distretti Industriali o nei P.I. industriali e di filiera viene considerato una componente dotata di significativo valore strategico.

- 3 punti ai STS caratterizzati dalla presenza di un notevole numero di Comuni interessati alla presenza di PIP, agglomerati ASI, Distretti Industriali (DI) e Progetti Integrati industriali e di filiera (PIT).
- 4 punti ai STS caratterizzati dall'articolata e significativa presenza delle componenti considerate.

STS	comuni	n. comuni STS appartenenti a:				Punti
		DI	PIT	ASI	PIP	
A - Sistemi a dominante naturalistica						
A.1 Alburni	11	-	-	-	2	1
A.2 Alto Calore	10	-	-	-	1	1
A.3 Alento-Monte Stella	18	-	-	-	2	1
A.4 Gelbison Cervati	10	-	-	-	-	-
A.5 Lambro e Mingardo	14	-	-	-	1	1
A.6 Bussento	10	-	-	-	1	1
A.7 Monti Picentini-Terminio	10	-	-	-	3	2
A.8 Partenio	27	-	-	4	8	2
A.9 Taburno	22	5	3	4	11	4
A.10 Matese	17	-	-	1	4	2
A.11 Monte S.Croce	11	-	-	3	5	2
A.12 Terminio Cervialto	25	-	1	-	11	3
B - Sistemi a dominante rurale - culturale						
B.1 Vallo di Diano	15	-	-	-	3	1
B.2 Antica Volcei	16	-	-	-	3	1
B.3 Pietrelcina	3	3	-	-	2	2
B.4 Valle dell'Ufita	23	-	-	1	8	2
B.5 Alto Tammaro	11	3	4	3	11	4
B.6 Tiverno	15	-	3	2	10	4
B.7 Monte Maggiore	20	-	-	5	6	2
B.8 Alto Clanio	14	-	1	-	4	2
C - Sistemi a dominante rurale - industriale						
C.1 Alta Irpinia	17	9	-	-	9	3
C.2 Fortore	14	10	1	3	12	4
C.3 Zona Solofrana	11	4	-	1	3	4
C.4 Valle dell'Irno	6	3	6	2	2	4
C.5 Agro nocerino sarnese	13	12	-	-	2	3
C.6 Pianura interna casertana	11	-	8	4	3	3
C.7 Comuni vesuviani	12	5	-	-	-	3
C.8 Area giuglianese	6	-	6	1	1	
D - Sistemi urbani						

STS	comuni	n. comuni STS appartenenti a:				Punti
		DI	PIT	ASI	PIP	
D.1 Sistema urbano Benevento	11	-	4	4	7	4
D.2 Sistema urbano Avellino	4	-	-	-	1	1
D.3 Sistema urbano Napoli	1	-	1	-	-	2
D.4 Sistema urbano Caserta e Antica Capua	23	16	1	8	2	4
D.5 Sistema urbano Salerno	3	-	-	2	-	2
E-Sistemi a dominante urbano-industriale						
E.1 Napoli nord - est	9	-	9	4	1	3
E.2 Napoli nord	9	8	1	3	2	4
E.3 Nolano	18	3	15	2	2	4
E.4 Sistema aversano	19	12	-	4	9	4
F - Sistemi costieri a dominante paesistico ambientale culturale						
F.1 Litotrale Domitio	4	-	-	1	1	1
F.2 Area Flegrea	4	-	-	-	1	1
F.3 Miglio d'oro-Area torrese stabiese	10	-	1	3	-	2
F.4 Penisola sorrentina	13	4	-	-	2	1
F.5 Isole minori	9	-	-	-	-	-
F.6 Magna Grecia	6	-	-	1	3	2
F.7 Penisola amalfitana	13	1	-	-	-	1
F.8 Piana del Sele	3	-	-	1	1	2

Indirizzo strategico “Attività produttive per lo sviluppo agricolo”

Le politiche per lo sviluppo agricolo sono comprese nell'indirizzo strategico “Valorizzazione dei territori marginali”, che prevede priorità strategiche per quelle aree che rispondono ai parametri di definizione della “ruralità”.

Nel PTR è emersa la necessità di approfondire la componente produttiva portante di territori così definiti.

La Politica strutturale per il settore agricolo, elaborata dall'Unione europea, si articola attraverso due Linee direttrici.

- La prima Linea riguarda, prevalentemente, azioni mirate alla ristrutturazione delle strutture produttive agroalimentari (aziende agricole, industrie di trasformazione e settore della commercializzazione).
- La seconda Linea concerne, più ampiamente, interventi finalizzati alla diversificazione dello sviluppo nelle aree rurali (agriturismo, turismo rurale, villaggi rurali, enogastronomia, forestazione, artigianato locale, etc...).

La politica agricola regionale applica, nell'ambito del POR, entrambe le opzioni, facendo riferimento alle aree PIF e alle aree PIAR¹¹⁶.

La prima ha una valenza strategica intervenendo sulle filiere produttive e viene applicata, in

¹¹⁶ POR Campania – Documento di indirizzi programmatici PIF (Programmi Integrati di Filiera) e PIAR (Programmi Integrati per le Aree Rurali).

Campania, soprattutto dove le filiere sono concentrate, principalmente aree identificabili con la presenza di marchi territoriali di qualità (area PIF).

La seconda ha una valenza strategica nelle aree rurali che in Campania sono state identificate con le Comunità Montane e le aree svantaggiate¹¹⁷ (area PIAR).

Alla luce di tali considerazioni, la sezione della matrice relativa all'agricoltura (all'interno della variabile "E" "Attività produttive per lo sviluppo") viene suddivisa in ulteriori due colonne. Ciascuna colonna è compilata in base al valore strategico che la Politica agricola assume, rispettivamente, per la direttrice "Filiere" (A1) e per la direttrice "Diversificazione dello sviluppo territoriale" (A2).

Per l'attribuzione del valore da assegnare a ciascun STS, la graduazione della "strategicità" della Politica stessa è elaborata come segue:

A1 - Sviluppo delle Filiere

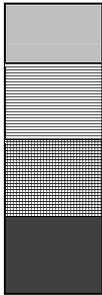
- **Basso** scarse prospettive di sviluppo delle filiere agroalimentari;
- **Medio** buone prospettive di sviluppo delle filiere agroalimentari;
- **Forte** buona vocazione produttiva - presenza di filiere e/o presenza di marchio/i territoriali;
- **Elevato** presenza di filiere strutturate - buona vocazione produttiva e/o presenza di marchi territoriali.

A2 – Diversificazione territoriale

- **Basso** assenza di ruralità;
- **Medio** basso indice di ruralità;
- **Forte** buona vocazione rurale;
- **Elevato** forte vocazione rurale, ambientale e paesaggistica.

La matrice degli indirizzi strategici e i STS

Si sono attribuiti:

	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.

INDIRIZZI STRATEGICI:

- A1** Interconnessione - Accessibilità attuale
- A2** Interconnessione - Programmi
- B.1** Difesa della biodiversità
- B.2** Valorizzazione Territori marginali
- B.3** Riqualificazione costa
- B.4** Valorizzazione Patrimoni o culturale e paesaggio

¹¹⁷ Ai sensi della Direttiva CE 268/75.

- B.5** Recupero aree dismesse
- C.1** Rischio vulcanico
- C.2** Rischio sismico
- C.3** Rischio idrogeologico
- C.4** Rischio incidenti industriali
- C.5** Rischio rifiuti
- C.6** Rischio attività estrattive
- D.2** Riqualficazione e messa a norma delle città
- E.1** Attività produttive per lo sviluppo- industriale
- E.2a** Attività produttive per lo sviluppo- agricolo - Sviluppo delle Filiere
- E.2b** Attività produttive per lo sviluppo- agricolo - Diversificazione territoriale
- E.3** Attività produttive per lo sviluppo- turistico

STS		INDIRIZZISTRATEGICI																	
		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 naturalistica																			
1	A.1Alburni					-			-			?		-					
2	A.2AltoCalore					-			-			?		-					
3	A.3Alento-MonteStella								-			?		-					
4	A.4GelbisonCervati		-			-			-			?		-	-				
5	A.5LambroeMingardo								-			?		-					
6	A.6Bussento								-			?		-					
7	A.7MontiPicentini-Terminio					-			-			?		-					
8	A.8Partenio					-			-			?		-					
9	A.9Taburno					-			-			-		-					
10	A.10Matese					-			-			-		-					
11	A.11MonteS.Croce					-			-			-		-					
12	A.12TerminioCervialto					-			-			-		-					
Dominante rurale-culturale																			
		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
13	B.1ValloDiDiano					-			-			?		-					
14	B.2AnticaVolcei					-			-			?		-					
15	B.3Pietrelcina					-			-			-		-					
16	B.4Valledell'Ufita					-			-			-		-					
17	B.5AltoTammaro					-			-			-		-					
18	B.6Terno					-			-			-		-					
19	B.7MonteMaggiore					-			-			-		-					
20	B.8AltoClanio					-			-			-		-					
Dominante rurale-manifatturiera																			
		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
21	C.1AltaIrpina					-			-			-		-					
22	C.2Fortore					-			-			-		-					
23	C.3Solofrana					-			-			-		-					
24	C.4Valledell'Irno					-			-			-		-					
25	C.5Agronoverino-sarnese					-			-			-		-					
26	C.6Pianurainternacertana					-			-			-		-					
27	C.7Comunivesuviani					-			-			-		-					

STS		INDIRIZZISTRATEGICI																	
		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
28	C.8AreaGiuglianesa	-							-										
Dominanteurbana																			
		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
29	D.1SistemaurbanodiBenevento					-			-				-						
30	D.2SistemaurbanodiAvellino					-							-						
31	D.3SistemaurbanodiNapoli				-														
32	D.4SistemaurbanodiCaserta				-	-			-										
33	D.5SistemaurbanodiSalerno				-								-						
Dominanteurbano-industriale																			
		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
34	E.1Napolinord-est				-	-													
35	E.2Napolinord				-	-			-										
36	E.3Nolano					-													
37	E.4SistemaAversano					-			-										
Costieriadominantepaesistico-culturale-ambientale																			
		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
38	F.1LitoraleDomizio								-						-				
39	F.2AreaFlegrea																		
40	F.3Migliod'oro-Areatorresestabiense															-			
41	F.4Penisolasorrentina												-	-					
42	F.5Isoleminori												-	-					
43	F.6MagnaGrecia								-				?						
44	F.7Penisolaamalfitana								-				-	-					
45	F.8PianadelSele								-										

Il quarto Quadro Territoriale di Riferimento: Campi Territoriali Complessi

<u>Definizione dei “Campi Territoriali Complessi”</u>	244
<u>Gli effetti territoriali delle trasformazioni del territorio</u>	247
<u>La programmazione delle infrastrutture</u>	249
<u>Le aree del Rischio: la mitigazione del rischio ambientale</u>	250
<u>Costruzione territoriale dei Campi</u>	254
<u>Tipologie e classificazione dei Campi Territoriali Complessi</u>	256
<u>Schede dei Campi Territoriali Complessi</u>	257

Definizione dei “Campi Territoriali Complessi”

Il quarto Quadro Territoriale di Riferimento, quello dei Campi Territoriali Complessi (CTC), individua nel territorio regionale ambiti prioritari d'intervento, interessati da criticità per effetto di processi di infrastrutturazione funzionale ed ambientale particolarmente densi: su queste aree si determina la convergenza e l'intersezione di programmi relativi ad interventi infrastrutturali e di mitigazione del rischio 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.

Infatti i campi territoriali complessi possono essere definiti come “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 (delibere, finanziamenti, provvedimenti, ecc.):

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

I campi territoriali complessi sono da intendersi come ambiti territoriali aperti, non circoscritti in maniera definita e non perimetrabili secondo confini amministrativi o geograficamente individuati, in quanto risulta difficile valutare gli effetti e le ricadute sul territorio – dal punto di vista urbanistico e paesistico, e dunque economico e sociale – delle trasformazioni prese in considerazione. Tali ambiti non hanno forma chiusa poiché la presenza di uno o più interventi di trasformazione, spesso tra loro interagenti – soprattutto per ciò che riguarda le dotazioni infrastrutturali – determinano effetti a catena sulle componenti della struttura territoriale regionale, e di conseguenza inevitabili inferenze con gli altri Quadri Territoriali di Riferimento del PTR.

Inoltre i campi sono posti dal PTR in rilievo come aree “critiche” nei processi di pianificazione, e sono evidenziate per essere prese in considerazione dalle Amministrazioni come “ambiti di attenzione” in cui privilegiare le attività di controllo degli impatti e di valutazione degli effetti dispiegati dai diversi interventi affinché essi possano essere mitigati o potenziati, in consonanza con le scelte di pianificazione ai diversi livelli (regionale, provinciale e comunale).

Dunque la perimetrazione dei campi è flessibile in quanto gli effetti indotti dalle azioni possono essere poi diversamente indirizzati (ampliati o mitigati) in relazione alle scelte degli strumenti di pianificazione, e del modo in cui le linee di assetto del territorio che emergono dal PTR investono le diverse dimensioni morfologiche, funzionali e insediative del territorio.

Tali dimensioni, con cui interagiscono i diversi interventi che caratterizzano i Campi

Territoriali Complessi, riguardano il paesaggio, con le sue caratteristiche ambientali ed i complessi equilibri eco-sistemici, e le diverse caratteristiche geomorfologiche, orografiche e di uso del suolo; il sistema insediativo, inteso come forma dell'urbanizzazione e dell'ambiente costruito nella sua articolazione di tessuti di antico impianto, aree consolidate di espansione, ed aree a bassa densità insediativa; il sistema produttivo inteso come sistema degli insediamenti della produzione nei diversi settori, interpretato in stretta relazione con il sistema delle infrastrutture e della mobilità regionale, ed anche con le politiche e gli indirizzi di sviluppo socio-economico.

In particolare i campi sono definiti dal PTR a partire dall'osservazione di elementi di conflitto e di criticità derivanti dall'intersezione delle tre reti (rete delle infrastrutture, dei rischi, dei valori ecologici e paesaggistici): è possibile che un intervento possa mettere in crisi l'equilibrio o i valori degli altri due sistemi; ovvero si verifica la condizione che in alcuni ambiti si accumulano plurime e incoerenti caratteristiche di rischio creando effetti di insostenibile condensazione dei suoi effetti (es. Vesuvio); infine è possibile rilevare la presenza di aree caratterizzate da effetti rilevanti sul territorio e sull'ambiente dovuti alla concreta realizzazione delle infrastrutture previste.

La "complessità" di questi campi è riferita all'intreccio di quegli elementi i cui effetti richiedono una gestione che deve essere demandata ad una pianificazione integrata e intersettoriale. Pertanto all'interno dei campi territoriali complessi, gli indirizzi del PTR – formulati in base ad una interpretazione di problemi di natura complessa ed interscalare da inquadrare nell'area vasta – dovranno essere articolati attraverso scelte coordinate derivanti da intese tra Enti, Istituzioni e soggetti, al fine di delineare manovre specifiche in grado di costruire politiche integrate ed intersettoriali (sia nella composizione dei soggetti di pianificazione, che delle risorse), e di rispondere a criteri e ad obiettivi plurimi¹¹⁸.

Attraverso questo quarto Quadro Territoriale di Riferimento, il PTR vuole organizzare i dati ed i riferimenti (relativi alle caratteristiche degli interventi ed alle loro relazioni con il territorio) che conducono a sintetiche valutazioni degli effetti e delle ricadute dovute alle intersezioni ed ai conflitti tra le reti nei diversi ambiti regionali; al contempo, in questo quadro, vengono esplicitate le potenzialità e i punti di forza, in prospettiva, di questi processi: sia in termini di accessibilità, di interconnessione e di sicurezza (valutando gli impatti delle nuove infrastrutture o delle opere di bonifica e messa in sicurezza del territorio), sia in una prospettiva di sostegno e di incentivo di nuove progettualità nei diversi sistemi locali e di nuove occasioni di trasformazione e di sviluppo.

Pertanto, una scelta infrastrutturale, come ad esempio la realizzazione di un asse viario, potrà dispiegare effetti e potenzialità diverse, in relazione al modo in cui quest'azione si rapporta con la complessiva struttura territoriale: per valutarne gli effetti, all'interno dei campi, è necessario valutare le relazioni tra l'infrastruttura e le aree urbanizzate, la sua localizzazione in rapporto alle funzioni attrattive a carattere territoriale, le relazioni e le compatibilità con gli usi del suolo (con particolare riferimento all'uso agricolo), le occasioni offerte per la creazione di nodi di scambio intermodale, per il supporto di nuove aree distrettuali di insediamenti produttivi; risulta infine necessario considerare la compatibilità con gli aspetti ambientali ed eco-sistemici e le ricadute in termini di valorizzazione delle componenti storiche e stratificate del paesaggio.

Questi criteri, senza voler sostituire le ordinarie procedure di valutazione *ex ante* dei progetti, sono enunciati dal PTR per coordinare le attività di pianificazione ai diversi livelli con la

¹¹⁸ Come ad esempio è avvenuto per l'anticipazione della manovra relativa al Rischio Vesuvio.

nuova infrastruttura e con il ruolo e gli effetti da essa dispiegati sul territorio; ma anche per indurre le comunità locali a dotarsi di progetti di sviluppo coerenti, associati all'infrastruttura o all'azione in gioco.

In tal senso questa impostazione non vuole essere sostitutiva dei modelli correnti di valutazione d'impatto sul territorio e sull'ambiente (procedure prevalentemente incentrate su valutazioni di compatibilità dell'intervento con i valori paesistici ed ambientali, sulla previsione delle sue incidenze sul sistema economico e delle variazioni degli equilibri sistemici relativi alla mobilità ed al traffico); vuole piuttosto – anche sulla base delle valutazioni preliminari di cui gli interventi e gli studi di fattibilità sono già per legge corredati – individuare un percorso attraverso cui gli indirizzi di pianificazione regionale siano in grado di orientare le attività pianificatorie sotto ordinate con l'obiettivo di determinare il raccordo tra interventi puntuali e settoriali, anche nel complessivo quadro degli indirizzi territoriali regionali. Ma anche promuovere¹¹⁹ programmi complessi, in rapporto alle esigenze delle diverse situazioni.

I campi territoriali sono definiti complessi proprio perché le azioni individuate (infrastrutturali, di mitigazione del rischio, ecc.) determinano un cambiamento che coinvolge una molteplicità di attori della trasformazione e dello sviluppo, ed incide sui diversi elementi della struttura insediativa e territoriale interessata dal cambiamento; solo la comprensione delle incidenze e delle ripercussioni sui diversi sistemi di valori citati in precedenza consente di orientare e gestire la trasformazione, e di valutare le relazioni tra progetti e sviluppo territoriale.

In definitiva si può affermare che i campi territoriali complessi sono ambiti che consentono di evidenziare i processi più rilevanti in atto, di valutarne gli effetti, e di suggerire alla pianificazione territoriale indirizzi di sviluppo ed orientamenti per la trasformazione, esplicitando i nodi critici e le potenzialità per ogni azione specifica, da intendere come possibile volano per nuove forme di crescita economica, di riqualificazione ambientale e di innovazione.

In tale direzione, il quarto Quadro Territoriale di Riferimento dei CTC si propone di segnalare all'attenzione del pianificatore gli impatti territoriali e le potenzialità delle azioni infrastrutturali programmate più rilevanti, in modo da mettere in evidenza il loro ruolo, e da consentire la formulazione di ipotesi affidabili per la verifica dell'esito delle progettazioni attuali e future, e per indirizzare le iniziative pubbliche e private verso determinate direzioni di sviluppo.

Attraverso la definizione e la caratterizzazione dei campi, è possibile stabilire criteri, prestazioni e regole per rendere coerenti ed integrate le azioni di trasformazioni, limitandone l'impatto ambientale e valutandone la 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.

Un quadro di insieme di ambiti di trasformazione intensiva, definiti individuando le singole azioni ed i relativi effetti, costituisce un riferimento utile per incrementare l'efficienza e le potenzialità di interconnessione dei diversi progetti, per consentire eventuali coerenze tra politiche di sviluppo e strategie territoriali, ed in generale per rafforzare le relazioni tra le reti descritte dai QTR ed il sistema insediativo.

Obiettivo di fondo nella definizione di questi ambiti è quello di incentivare un governo integrato del territorio capace di coordinare attraverso la copianificazione le ricadute e gli

¹¹⁹ Come è stato per il Rischio Vesuvio.

effetti dei processi di infrastrutturazione funzionale ed ambientale in atto, e di sostenere processi di partenariato istituzionale, incentivando l'intesa tra i diversi soggetti, pubblici e privati, tra le diverse amministrazioni a cui compete la gestione del territorio ai diversi livelli. L'individuazione dei campi si traduce in un dispositivo rivolto anche alla promozione di programmi innovativi di sviluppo del territorio, di riqualificazione ambientale e di sviluppo economico locale. Infatti la definizione degli ambiti, l'indicazione degli interventi e la loro contestualizzazione, consente in fase di pianificazione di realizzare una convergenza su azioni specifiche tra le diverse amministrazioni in forma cooperativa, con l'obiettivo di orientare le scelte verso:

- *l'innovazione dei contenuti dei programmi:*
garantire la promozione di programmi di sviluppo innovativi, ovvero l'aggiustamento di indirizzo dei programmi in corso, affinché sia coniugata tutela, conservazione e riqualificazione delle risorse ambientali con le finalità di sviluppo economico locale;
- *il superamento delle settorialità:*
ampliare le ricadute di politiche settoriali legate al sistema della mobilità e delle infrastrutture, incentivando la loro integrazione con gli insediamenti, con le attività e con i valori paesistici e ambientali;
- *la riduzione degli impatti e rischio ambientale:*
coordinare le politiche di riqualificazione ambientale e di infrastrutturazione, con gli indirizzi legati alla prevenzione del rischio, alla riduzione della vulnerabilità insediativa ed al controllo degli impatti lesivi dell'ambiente, a partire dalle situazioni maggiormente critiche.

I CTC comprendono programmi ed interventi in corso di programmazione o di realizzazione relativi alla costruzione di infrastrutture di trasporto ed alla mitigazione del rischio territoriale derivante da cause naturali ed antropiche, in particolare per ciò che riguarda il rischio industriale. Sono oggetto di attenzione, nel quarto Quadro Territoriale di Riferimento, gli effetti che le trasformazioni producono nei diversi campi, nei diversi ambiti della regione: la valutazione di questi effetti territoriali è possibile attraverso una lettura dell'incrocio e della sovrapposizione di diverse azioni che, anche avendo carattere, scala e portata differente, riguardano ed interagiscono con le diverse forme di sviluppo sociale, economico, insediativo e con le forme di tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Sono state individuate le aree di maggiore interesse, suddivise in 10 campi territoriali, attraverso l'analisi dei singoli programmi e progetti d'interesse regionale e dall'osservazione del loro incrocio con le condizioni di contesto e con gli altri Quadri Territoriali di Riferimento.

Gli effetti territoriali delle trasformazioni del territorio

Le infrastrutture di trasporto modificano l'utilizzazione del suolo, l'organizzazione delle attività nello spazio, il comportamento del traffico, esercitando un condizionamento tangibile¹²⁰ sulle forme di sviluppo locale, regionale e sovraregionale.

Al livello locale, il punto di forza dell'incremento del sistema infrastrutturale è rappresentato dall'impulso che l'incremento di dotazioni è in grado di dare alle forme di sviluppo

¹²⁰ Un utile riferimento metodologico per la valutazione preliminare degli impatti futuri dei progetti infrastrutturali in fase di pianificazione territoriale è costituito dallo studio dell'"Ufficio federale dello sviluppo territoriale" (ARE) e del "Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni" (DATEC) di Berna dal titolo: «Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto. Imparare dal passato», aggiornato al 2003, su cui si basa la prassi operativa in Svizzera.

economico e sociale ed ai processi di riqualificazione urbana e territoriale, ad esempio, attraverso la rigenerazione funzionale e morfologica delle aree interessate dall'impianto di nuove stazioni (intese come "centralità" territoriali), l'infittirsi ed espandersi dei nodi logistici, la riduzione dei tempi di percorrenza ed il miglioramento dei collegamenti tra i centri urbani, aree residenziali, aree per la produzione. Il potenziale punto di debolezza del processo di ampliamento della rete infrastrutturale è rappresentato dal consumo di suolo, dagli interventi sul paesaggio che non rispettino condizioni di compatibilità e di rispetto dei valori estetici ed ambientali, il frazionamento delle aree, il pregiudizio dei parametri ambientali di inquinamento in termini di emissioni, l'assenza di progettualità nel definire relazioni organiche con il tessuto residenziale e con il sistema dello spazio pubblico e collettivo.

Al livello regionale l'incremento del sistema della mobilità:

- favorisce la creazione di corridoi di più rapido attraversamento e collegamento interregionale, e determina le condizioni potenziali di nuovi insediamenti produttivi e nuove localizzazioni per il sistema industriale, come volano di sviluppo economico e sociale;
- favorisce una prospettiva di riassetto policentrico degli aggregati insediativi grazie alla promozione di nuove opportunità per la creazione di funzioni attrattive ad ampia scala e la creazione di nuove polarità con funzioni terziarie e commerciali in connessione con le zone marginali delle aree metropolitane ed urbanizzate;
- influisce perciò sulla forma del tessuto insediativo attraverso un più graduale equilibrio tra centralizzazione e decentramento delle attività, favorendo una dinamica tra densità e dispersione che sia meno casuale e più legata ai tracciati delle reti infrastrutturali e che si traduca in processi di urbanizzazione legati ai principi razionali della pianificazione;
- determina un sostanziale impulso sul sistema economico regionale, incentivando lo sviluppo di aree produttive collegate in modo più strutturale sia alla creazione di filiere che alle specificità ed alle vocazioni del territorio.

Al livello sovraregionale le infrastrutture determinano una modificazione delle relazioni territoriali favorendo l'integrazione tra città e regioni rurali e industriali, tra aree insediate ed urbanizzate e zone per la ricreazione ed il tempo libero, e incidono sulla domanda di mobilità legata alla interconnessione tra le diverse aree ed al collegamento tra poli e città.

Le azioni di mitigazione del rischio, le bonifiche e le azioni di risanamento ambientale creano ripercussioni nell'assetto urbanistico complessivo del territorio, incidendo sull'assetto della rete ecologica e rendendo possibili le innovazioni nel rapporto tra tessuto costruito e spazio aperto (laddove la bonifica consente di riqualificare ambiti territoriali da destinare a funzioni pubbliche o ricreative), dunque favorendone l'integrazione, oltre a ripristinare le condizioni imprescindibili di sicurezza e di benessere del territorio regionale.

La metodologia adottata per la definizione del quarto Quadro Territoriale di Riferimento comporta:

- a. L'individuazione di ambiti geografici che hanno una rilevanza di interesse regionale per l'entità delle azioni in gioco, e per i relativi effetti potenzialmente dispiegati sui diversi assetti territoriali; tale individuazione seguirà criteri più avanti esposti;
- b. La definizione, per ogni campo, di una scheda che consente di valutare gli impatti dei diversi interventi presi in esame, le loro interazioni, i possibili obiettivi strategici da indicare agli strumenti di pianificazione sotto ordinati (locali e settoriali). Tale scheda indica i contenuti territoriali delle singole azioni trasformative, riportando:
 - l'indicazione dell'intervento emergente;
 - lo stato di avanzamento del complesso degli interventi presi in considerazione (ad. es. previsione di piano; studio di fattibilità; progettazione preliminare; lavori in

- esecuzione; ecc.);
- le valutazioni o verifiche di impatto esistenti sull'opera in questione;
 - le valutazioni di impatto e di compatibilità con il contesto ambientale (cfr. rete ecologica, sistemi territoriali di sviluppo e ambienti insediativi);
 - il tipo di relazioni con il contesto, stabilite dall'azione, e grado di soddisfazione in relazione agli obiettivi delle strategie in atto;
 - le eventuali potenzialità in termini di relazioni con il territorio, eventualmente trascurate dal progetto.

La programmazione delle infrastrutture

La carta che rappresenta le invarianti relative al Programma di Interventi per la Viabilità Regionale e per il Sistema Ferroviario in Campania¹²¹ individua l'assetto di breve-medio periodo della rete infrastrutturale regionale; inoltre riporta la localizzazione degli aeroporti, degli interporti e dei porti, con la definizione degli ambiti per la portualità riportati nelle Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica.

Questa rappresentazione d'insieme, che consiste di fatto nel quadro degli interventi invarianti sulle reti infrastrutturali regionali, consente innanzitutto di effettuare un censimento di tutti gli interventi programmati o in corso di realizzazione sul territorio regionale e poi una sommaria verifica di coerenza con i contenuti degli altri quadri di riferimento territoriale. Da questa rappresentazione deriva la possibilità di operare l'analisi dell'intera rete infrastrutturale nelle sue singole componenti e relazioni, per costituire delle aggregazioni di gruppi di interventi la cui interferenza e problematicità sono tali da individuare un campo complesso.

La scomposizione degli interventi per tipologie funzionali (aeroporti, interporti, metropolitana regionale, interventi sulla viabilità, infrastrutture portuali ecc.), per tipologie d'intervento (strade da ampliare e rimodernare, viabilità di nuovo impianto, infrastrutture portuali da completare o realizzare ecc.), per temi (attraversamento di aree urbane ad alta densità urbana, attraversamento di aree ad alto valore paesistico, attraversamenti trans-regionali, interventi di riconfigurazione di paesaggio, nuovi insediamenti, ecc.), consente di valutare come aggregare i diversi interventi infrastrutturali che, nella loro reciproca relazione, contribuiscono a trasformare i diversi aspetti strutturanti il territorio in esame.

In questo caso i campi sono gli ambiti dove l'entità quantitativa e qualitativa del cambiamento in programma, rende indispensabile la definizione di regole per orientare la pianificazione locale e di settore.

Per esemplificare il ragionamento, è possibile perimetrare i diversi campi attraverso l'aggregazione di interventi – scelti tra le azioni invarianti nel quadro di una nuova definizione dell'intero sistema regionale della mobilità – che segnano per il territorio interessato potenziali prospettive di sviluppo, incisive trasformazioni del tessuto insediativo, oppure un delicato rapporto di equilibrio con il contesto ambientale e paesistico attraversato.

Dall'analisi delle singole azioni e da una prima verifica degli impatti che derivano dalla compresenza di più azioni sul territorio, è stato possibile definire le aree di influenza definite campi territoriali. È chiaro che la selezione operata individua porzioni di territorio “più calde”, pur senza escludere che sul territorio regionale sia possibile individuare interventi di rilevante portata, che tuttavia hanno un più debole livello di interazione con altre azioni infrastrutturali, o con il contesto territoriale di riferimento. In questa logica, in base alle contiguità territoriali ed alle interazioni tra i diversi interventi infrastrutturali, solo alcune

¹²¹ Deliberazione della Giunta Regionale n.1282 del 5.4.02.

azioni sono individuate come elementi di caratterizzazione dei campi territoriali complessi. Dobbiamo dare all'inizio tutti i caratteri comuni che poi si specificano in rapporto alle aree di condensazione di rischi, di incroci contraddittori di reti, di effetti rilevanti derivanti dalla realizzazione di infrastrutture.

Le aree del Rischio: la mitigazione del rischio ambientale

Area Vesuviana

Si tratta dell'area i cui fattori di criticità – relativi all'impossibilità di affrontare separatamente la situazione solo attivando le procedure della protezione civile per quanto estese e potenziate – hanno richiesto un'anticipata azione integrata e complessa a partire da una revisione delle regole e delle logiche insediative. Prospettiva affrontabile solo in termini di Piano Territoriale. Per mitigare il rischio vulcanico nell'area urbanizzata dei comuni della “zona rossa”, si è optato per una strategia alternativa alla logica dell'emergenza, senza dubbio di maggiore complessità, legata agli scenari di assetto del territorio alla scala metropolitana. Si tratta di una politica finalizzata a determinare le condizioni che, nel medio e lungo periodo, possano consentire una forte decongestione dei territori investiti dal rischio eruttivo.¹²²

È chiaro che il raggiungimento di questo risultato può e deve coniugarsi con una ristrutturazione profonda del territorio in questione, in termini di riqualificazione dell'esistente e di sostenibilità ambientale. Dunque una politica tesa a creare i presupposti per gestire con maggiore efficacia l'emergenza, richiede l'attivazione pratiche diffuse di riqualificazione urbana, di valorizzazione delle risorse esistenti, di miglioramento delle dotazioni infrastrutturali, di risanamento del patrimonio ambientale.

L'articolazione dell'indirizzo strategico sul Rischio Vulcanico¹²³, fa riferimento al “Programma di azioni di mitigazione del rischio Vesuvio”, che intende dare corso ad una politica di mitigazione progressiva e pianificata del rischio per le aree urbane prossime al Vesuvio, definendo, quali obiettivi prioritari:

- la decompressione insediativa della popolazione residente nell'area a rischio in misura almeno del 10%, con lo spostamento di popolazione verso aree contermini a quelle di provenienza, mediante una strategia basata sul consenso;
- la costruzione di un adeguato sistema di vie di fuga, attraverso il ridisegno della maglia delle infrastrutture e della viabilità;
- la comunicazione, attraverso una strategia di informazione capillare e di sensibilizzazione dei soggetti interessati.

Il contenuto delle dodici delibere della Giunta Regionale della Campania citate, prelude ad una specifica attività di pianificazione da elaborare in coordinamento con la Provincia di Napoli (L.R. 21 del dicembre 2003), rappresentando una svolta nelle politiche territoriali di mitigazione del rischio vulcanico, per il fatto di delineare gli indirizzi di una strategia volta a coordinare il trattamento del rischio entro gli strumenti di pianificazione del territorio.

È possibile aggregare le finalità delle diverse delibere in quattro gruppi tematici, che articolano le linee guida dell'intera manovra:

¹²² Zona rossa – 18 comuni dell'area circumvesuviana nella Provincia di Napoli per circa 250 kmq e 586.500 persone – e zona gialla – ambito allargato di circa 180.000 kmq che comprende le Provincie di Napoli, Salerno ed Avellino verso est), entro una soglia in grado di garantire nel caso dell'evento un'evacuazione realmente praticabile ed efficace.

¹²³ In coerenza con le “Linee guida per la pianificazione territoriale regionale” (Del. G.R. n. 4459 del 30 settembre 2002) è contenuto nel dispositivo della deliberazione n.2139 del 20 giugno 2003.

- **Definizione dei soggetti attuatore e gestore degli interventi di riduzione del rischio**, che sono costituiti dall'assemblea dei Sindaci e dal Forum del partenariato socio-economico. Questa scelta, nel solco della sussidiarietà, restituisce un ruolo centrale agli enti locali, e consolida una tendenza già in atto nel territorio vesuviano ad esaltare le forme di sviluppo locale (nell'area sono attivi con un certo successo da alcuni anni alcuni strumenti di "programmazione negoziata"). Si delinea poi la costruzione di un soggetto gestionale, una Società di Trasformazione Urbana, che si occuperà dell'acquisizione dei suoli e della gestione del processo di trasformazione; infine è definito il soggetto tecnico che sarà costituito da un ufficio di piano organizzato (cfr. L.R. n.21 / 2003) per la gestione specifica della manovra e per l'elaborazione di piani e programmi.
- **Definizione di forme di incentivazione** allo spostamento consensuale della popolazione dalle aree a rischio, che riguardano la migrazione spontanea basata, al momento, essenzialmente sull'incentivo economico. La concessione del contributo una tantum potrà costituire uno degli incentivi di "innesco", a cui si affiancano: 1) il contributo per l'acquisto di prima casa fuori dalle zone a rischio; 2) la ristrutturazione di immobili nella "zona rossa" in cui sia prevista la conversione della destinazione d'uso ed una premialità per le imprese; 3) gli interventi di recupero dei centri storici, con una premialità per favorire lo spostamento della popolazione nei nuclei esterni alla "zona rossa".
- **Definizione di una strategia di comunicazione**: una corretta trasparente e diffusa comunicazione degli obiettivi della strategia, degli scenari e delle possibili alternative, è lo strumento essenziale di *governance* al fine consentire l'implementazione di questa politica. Ciò dovrebbe consentire un processo di graduale costruzione del consenso sugli obiettivi e sulle azioni, in vista di una relazione stabile tra le istituzioni (che regolano), e la società, i soggetti (che attuano, realizzano, o comunque sono i destinatari delle scelte). Nella strategia di comunicazione è prevista: 1) l'informazione capillare e la sensibilizzazione della popolazione, attraverso azioni che consentano la creazione, o il rafforzamento di una cultura della consapevolezza, della percezione del rischio, della fiducia; 2) la sperimentazione metodologica delle modalità d'intervento attraverso Progetti Pilota (come ad esempio il caso di Boscoreale) da intendersi come laboratorio accessibile alla popolazione attraverso una interazione strutturata.
- **Compatibilità delle azioni previste con il territorio**: il raggiungimento di quest'ultimo obiettivo comporta innanzitutto il blocco delle attività edilizie nella zona rossa, e poi la creazione di coordinamento con altri strumenti finanziari legati allo sviluppo territoriale (innanzitutto la verifica con obiettivi e misure del Piano Operativo Regionale della Campania). La repressione degli abusi edilizi ed il blocco dell'espansione edilizia nelle zone C (ripreso anche dal PTCP che non consente quote aggiuntive di edilizia residenziale per le aree Vesuviana Interna e Costiera), dispositivo convertito in legge dal Consiglio Regionale (L.R. 21/2003), divengono allora la condizione di base per poter diminuire la pressione insediativa e riqualificare il territorio.

Pianificazione territoriale in presenza di siti contaminati

La contaminazione ambientale può essere considerata come una delle principali conseguenze di uno squilibrio tra lo sviluppo socio-economico e la capacità della società moderna di gestire i problemi ambientali, in particolar modo quelli relativi allo smaltimento dei rifiuti urbani e speciali. La scorretta gestione dei rifiuti e il loro smaltimento illegale porta, come si è detto nel capitolo dedicato alla rete del rischio ambientale, a situazioni di rischio particolarmente elevato. Infatti, le sostanze contenute nei rifiuti, specie quelli di origine

industriale, possono avere caratteristiche di pericolosità o capacità di bioaccumulo tali da alterare la normale composizione dei vari comparti ambientali, compromettere l'equilibrio degli ecosistemi e contaminare l'intera catena trofica con conseguenze incalcolabili sulla salute dell'uomo.

I danni che la contaminazione del suolo e delle acque possono arrecare all'ambiente in genere, e all'uomo in particolare, sono predeterminabili con estrema difficoltà, che spesso diviene impossibilità assoluta, per quanto riguarda sia la loro magnitudo sia la loro estensione spazio-temporale. In particolare, il tempo è un fattore critico nella determinazione dell'estensione e della magnitudo di uno scenario di contaminazione. Va inoltre tenuto presente che il complesso schema procedurale, analitico e deduttivo che prende il nome di analisi dei rischi può richiedere periodi di esecuzione tanto lunghi da essere incompatibili con i tempi richiesti dalla gestione dei rischi stessi. Ad esempio, la messa in opera di misure di contenimento delle conseguenze attese deve essere rapida per poter essere efficace ed economicamente sostenibile. È infatti diverso contenere la migrazione di una pozza di liquidi tossici profonda pochi centimetri piuttosto che quella di una pozza la cui estensione in ampiezza e profondità sia più elevata.

La contaminazione di comparti ambientali è quindi un problema serissimo e la determinazione delle conseguenze che da essa possono scaturire va affrontata con strumenti rigorosi pur tenendo presente che il tempo gioca un ruolo fondamentale nella mitigazione preventiva, pre e post-evento, per cui l'esecuzione dell'analisi non deve essere eccessivamente lunga. Per questa ragione è necessario che ci si doti di uno strumento di analisi che si fondi su basi scientifiche solide ma che sia utilizzabile secondo diversi gradi di approfondimento, ai quali è direttamente correlato il tempo di esecuzione e, naturalmente, l'affidabilità del risultato. In altre parole, lo strumento dell'analisi dei rischi, di cui l'analisi delle conseguenze è parte integrante e, spesso, preponderante, deve essere flessibile (perché deve potersi applicare alla maggior parte dei rischi legati alla gestione del territorio) e deve poter condurre sia a risultati "indicativi" ottenibili in tempi brevi che a risultati aventi margini di errore bassi ma ottenibili in tempi lunghi. In questo modo, si potrà fare un uso molto ampio di tale strumento perché esso potrà essere applicato in diversi ambiti della gestione del territorio, con impegni di tempo ed economici commisurati all'attività gestionale specifica. Ad esempio, l'individuazione della priorità di bonifica o di messa in sicurezza di un sito contaminato da sostanze tossiche deve essere effettuata rapidamente, in special modo se si sospettano conseguenze potenziali gravi (sostanza particolarmente tossica e mobile nei comparti in cui è presente, presenza dei recettori ad essa più sensibili, condizioni ambientali e geologiche che favoriscono la migrazione rapida e quindi l'estensione della contaminazione), tanto rapidamente che potrebbe non essere possibile, né economicamente fattibile, operare un'analisi di grado di approfondimento elevato. Al contrario, la pianificazione del territorio è un'attività gestionale che si effettua su tempi più lunghi, ha una validità temporale molto estesa e la sua ideazione e messa in opera coinvolge il destino di moltissime persone oltre che dell'indotto industriale, commerciale ed agricolo di un'intera regione. È quindi necessario che la pianificazione di un territorio sul quale sono presenti sorgenti di possibile contaminazione ambientale sia effettuata grazie a strumenti di pianificazione oggettivi che prendano in considerazione, come dati di input, le caratteristiche del sito e della sua contaminazione e forniscano, come dato di output, indicazioni sulla corretta destinazione d'uso del territorio. La definizione della "corretta destinazione d'uso" deve scaturire dall'interpretazione adeguata di dati della contaminazione ambientale (valutati sia al tempo attuale che previsti, tramite elaborazioni modellistiche, in tempi successivi, anche dell'ordine delle decine di anni), e di indici della qualità della vita opportunamente definiti e valutati.

I siti contaminati rappresentano una minaccia per la salute dell'uomo e dell'ambiente tale da giustificare una gestione che implichi la necessità sia di azioni preventive di mitigazione preventivo (anche attraverso la rimozione dei recettori sensibili, siano essi rappresentati dall'ambiente o dalla popolazione residente) sia di azioni preventive di mitigazione post-evento, attraverso, ad esempio, l'eventuale risanamento dei siti.

Lo strumento dell'analisi dei rischi e il suo utilizzo nella pianificazione territoriale in presenza di siti contaminati

La prima fase dell'analisi dei rischi applicata al caso dei problemi di contaminazione ambientale deve iniziare con l'identificazione delle sorgenti di rischio presenti sul territorio che possono causare un evento-contaminazione, cioè il rilascio di contaminanti con effetti sui recettori esposti. In questa fase si può far ricorso a metodi quantitativi per determinare la probabilità che si verifichino rilasci pericolosi dalle sorgenti individuate. Una volta accertata la possibilità che un sito sia contaminato, si studiano le sue caratteristiche idrogeologiche, la tipologia dell'urbanizzazione e dell'industrializzazione, la meteorologia della zona, ecc. Si raccolgono dati chimico-fisici delle sostanze tossiche individuate, che saranno oggetto di uno studio dettagliato sulle particolari caratteristiche di tossicità, mobilità e persistenza e sulle possibili conseguenze per la salute umana e per l'ambiente. Mediante campionamenti ed analisi chimiche si misurano le concentrazioni¹²⁴ di tutte le sostanze inquinanti identificate, definendo l'estensione della contaminazione.

La fase successiva è quella di caratterizzazione del rischio che ha lo scopo di fornire una descrizione e una quantificazione dei rischi. Come si è già osservato, un rischio sussiste solo se è presente una sorgente di rischio (capace di generare eventi avversi quale la contaminazione), se esiste un recettore sensibile o sistema bersaglio che può subire conseguenze negative, e se vi è un'esposizione, cioè la possibilità di un contatto tra evento avverso e sistema bersaglio. Lo studio dell'esposizione ha lo scopo di stimare l'entità, la durata e la frequenza delle esposizioni (di recettori attuali e potenziali) agli agenti di rischio, la natura e le dimensioni delle popolazioni potenzialmente a rischio e le modalità di esposizione.

Le informazioni ottenute in questa fase della caratterizzazione del rischio servono a stimare la pericolosità dell'evento-contaminazione e costituiscono una delle due componenti per la quantificazione del rischio; l'altra è la relazione tra esposizione e conseguenza (o danno) ovvero l'effetto sulla salute umana e sull'ambiente. Lo studio delle conseguenze di rilasci di sostanze pericolose coinvolge settori scientifici come la tossicologia e l'ecotossicologia che si occupano degli effetti dell'esposizione ad agenti tossici, chimici e fisici, sulla salute umana e sui recettori ambientali (popolazioni, comunità, ecosistemi).

La fase finale dell'intera analisi è la valutazione del rischio che riassume ed integra i risultati degli studi sull'esposizione e sulle conseguenze. Essa fornisce una stima della significatività del rischio, cioè della probabilità che si verifichino conseguenze negative a recettori umani ed ecologici in seguito a particolari condizioni di esposizione ad un evento avverso, in confronto con stabiliti criteri di riferimento.

Quanto schematicamente riportato in precedenza corrisponde all'analisi dei rischi "classica", avente l'obiettivo di associare al rischio un valore numerico assoluto che possa essere

¹²⁴ Bisogna sottolineare che i risultati delle analisi non devono essere concentrazioni assolute ma devono riferirsi ai valori del fondo naturale rilevati nelle aree circostanti a quelle contaminate; solo in questo modo si può conoscere il livello di contaminazione attribuibile alle sorgenti di rischio presenti nel sito, escludendo altri contributi naturali ed antropici (impianti industriali, traffico veicolare, uso di prodotti fitosanitari, ecc...).

utilizzato nella successiva fase di gestione dei rischi.

L'inserimento organico della fase di gestione dei rischi nella pianificazione territoriale si propone come un ulteriore strumento in grado di indicare ed attuare azioni per il controllo e la riduzione del rischio.

Infatti, se da un lato la riduzione della probabilità che un evento contaminazione avvenga può essere ridotta solo grazie al miglioramento del controllo del territorio e della gestione dei rifiuti, una diminuzione dell'entità e dell'estensione delle conseguenze di un evento-contaminazione va affidata ad una regolazione delle destinazioni d'uso del territorio in maniera coerente con gli indici di rischio associati al territorio stesso. In altre parole, se un sito risulta contaminato da una sostanza tossica presente in concentrazioni elevate su un'ampia porzione del territorio si deve prioritariamente affidare a chi gestisce il controllo del territorio l'immediata bonifica dello stesso ma, in conseguenza della bonifica, e considerando che in casi di contaminazione grave non è possibile, tecnicamente e economicamente, recuperare perfettamente un sito, si dovrà destinare tale sito ad un utilizzo che tenga conto delle condizioni dello stesso.

In definitiva, perché una pianificazione territoriale tenga effettivamente conto dei rischi presenti sul territorio essa deve utilizzare lo strumento dell'analisi di rischio per l'ambiente e la salute con l'obiettivo di diminuire il rischio agendo, se non sulla probabilità di accadimento (spesso difficile se non impossibile), sulla estensione delle conseguenze. Queste ultime possono essere diminuite sensibilmente evitando di porre recettori sensibili nel raggio di azione di sostanze per le quali essi sono sistemi bersaglio.

Lo schema seguente evidenzia la stretta connessione che c'è tra l'analisi di rischio e la pianificazione territoriale. Così, procedendo per spazializzazione degli interventi e selezione in base alla loro relativa contiguità ed all'inquadramento geografico e territoriale, nonché rilevando gli incroci tra tipologie funzionali e temi territoriali, è possibile individuare 10 ambiti territoriali che potranno in seguito essere definiti come campi territoriali complessi.

Costruzione territoriale dei Campi

Ognuno dei campi è individuato dall'interazione dei diversi interventi previsti sullo specifico ambito territoriale. Dunque la sommatoria degli interventi determina la rete di relazioni la cui valutazione viene di seguito schematizzata all'interno della matrice sintetica contenuta nelle schede.

I campi territoriali complessi sono così definiti:

- 1. *GRAZZANISE***
 - Aeroporto di Grazzanise + aeroporto di Capua + Collegamento Capua/Asse di Supporto.
- 2. *AREA URBANA CASERTANA***
 - Circumvallazione urbana di Caserta + collegamento autostradale Ce/Bn + Interporto di Marcianise.
- 3. *DIRETTRICE NORD NAPOLI CASERTA***
 - Strada Statale 87 + Siti potenzialmente contaminati + Stazione TAV di Afragola + metropolitana regionale.
- 4. *AREA INTERPROVINCIALE CASERTA/BENEVENTO/AVELLINO***
 - collegamento autostradale Ce/Bn + Strada var. 212 / 369 (S. Marco dei Cavoti) + Asse attrezzato ASI Airola-Pianodardine.
- 5. *AREA AVELLINESE***

- Asse attrezzato Lioni-Ariano Irpino-Faeto-Foggia.
- 6. COSTA SALERNITANA**
 - SP Aversana e declassamento della strada litoranea (SA) + Porto turistico e da pesca di S. Teresa, Porto turistico Marina di Pastena, Porto turistico Marina di Arechi, nel comune di Salerno + aeroporto di Pontecagnano.
- 7. COSTA SORRENTINA**
 - Strada costiera + interventi di completamento, riqualificazione e potenziamento dell'offerta diportistica.
- 8. LITORALE DOMITIO**
 - Prolungamento della Domitiana + Nuova Darsena S. Bartolomeo e Nuovi approdi fluviali del Volturno.
- 9. AREA VESUVIANA**
 - “Rischio Vesuvio” + Potenziamento dell'autostrada A3 + Circumvesuviana + interventi di completamento, riqualificazione e potenziamento dell'offerta diportistica.
- 10. CAMPI FLEGREI**
 - Rischio vulcanico e sismico + Raddoppio Cicumflegrea + interventi di completamento, riqualificazione e potenziamento dell'offerta diportistica + Raddoppio Cumana + Linea 6 della Metropolitana di Napoli.

La definizione di campi territoriali intorno alla presenza dei processi di infrastrutturazione e dei rischi ambientali contribuisce ad evidenziare alcuni caratteri strutturanti la trama insediativa ed ambientale, e rimanda alla definizione di scenari alternativi in relazione alla distribuzione degli effetti territoriali della trasformazione, che saranno di competenza dei diversi livelli di pianificazione. L'articolazione di questi scenari è indirizzata dal PTR attraverso l'analisi di compatibilità e di coerenza con il contesto territoriale e la valutazione degli impatti e delle potenzialità delle infrastrutture in gioco, e soprattutto attraverso la verifica della coerenza strategica con gli obiettivi di crescita economica e sociale già individuati nel quadro dei sistemi territoriali di sviluppo.

Una indicazione dei criteri per stimare le ricadute dei programmi all'interno dei diversi campi consente di delineare un codice di valutazione nella gestione e nella programmazione degli interventi.

Tali criteri possono essere così definiti:

Impatti

- 1) natura e morfologia del rapporto tra sede stradale/insediamento e suolo;
- 2) relazioni svincoli/sede stradale suolo e tessuto edilizio;
- 3) forme di inquinamento e di rischio per gli insediamenti circostanti;
- 4) relazioni tra insediamenti/sedi stradali filtri di verde, o aree destinate a verde e a parco;
- 5) interferenze con i presupposti di continuità della rete ecologica;
- 6) relazioni tra infrastruttura e sistema della grande distribuzione;
- 7) influenza sulle tipologie insediative (concentrazione/dispersione);
- 8) relazioni di efficienza e di necessità infrastruttura / sistema produttivo.

Potenzialità

- 1) realizzazione di intermodalità, rafforzamento delle interconnessioni;
- 2) relazioni con forme di sviluppo economico e produttivo locale, risposta alle domande di infrastrutture provenienti dai Distretti e dalle Aree di Sviluppo Industriale;
- 3) collegamenti e interazioni con la rete della mobilità e delle interconnessioni;

- 4) collegamento con altre funzioni rilevanti dal punto di vista territoriale;
- 5) costruzione di nuove centralità, di poli di attrazione funzionale ed urbana (in particolare per le stazioni);
- 6) occasioni di riqualificazione urbana, di rigenerazione di aree insediative marginali;
- 7) occasioni di revisione di paesaggio, di attrezzature per la fruizione del verde;
- 8) occasioni di localizzazione di nuove imprese, centri commerciali e direzionali, favoriti dall'incremento dei livelli di accessibilità multi-modale (in particolare per gli aeroporti);
- 9) coesione e leggibilità dei nodi di trasporto e dei nodi di terziario avanzato (quali poli di ricerca, innovazione o centri direzionali) come elemento ordinatore dei flussi relazionali.

Una rappresentazione della rete delle azioni che si sovrappongono all'interno dei diversi *campi*, sarà delineata all'interno delle schede di raffronto delle azioni progettuali di valenza strategica, che rappresentano una prima valutazione sintetica degli effetti territoriali e delle occasioni di legare ai processi in corso nuove iniziative locali di sviluppo.

Tipologie e classificazione dei Campi Territoriali Complessi

È possibile determinare criteri per l'individuazione e la classificazione degli ambiti fin qui individuati come Campi Territoriali Complessi, in modo da caratterizzarne il trattamento normativo e progettuale; tali criteri derivano dalla lettura delle relazioni tra gli ambiti di progetto e i quadri territoriali di riferimento (delle Reti Ecologiche, delle Interconnessioni, dei Rischi), degli Ambienti Insediativi, dei Sistemi Territoriali di Sviluppo. I diversi Campi Territoriali Complessi saranno dunque caratterizzati da relazioni più o meno critiche con gli altri quadri di riferimento, in un sistema di relazioni che consente di definire tre situazioni:

1. *Intreccio contraddittorio tra le reti*

Il Campo territoriale complesso è in questo caso caratterizzato dalla sovrapposizione degli effetti che le diverse forme di *rete* procurano sul territorio. Infatti negli ambiti interessati prevalentemente dalle trasformazioni derivanti dalla costruzione di infrastrutture, è possibile individuare la presenza combinata di effetti derivanti dall'incrocio delle altre reti, ed in particolare della rete dei rischi e della rete ecologica.

Aree fragili e di tutela ecologico-ambientale si combinano dunque con territori dove si rileva la presenza di rischio naturale e di rischio antropico: tali condizioni richiedono un intervento complesso di coordinamento delle azioni trasformative e di indirizzi della progettualità finalizzati a determinare condizioni di equilibrio e di sostenibilità del mutamento.

- a) Area urbana casertana
- b) Direttrice nord sud Napoli Caserta

2. *Ambiti di concentrazione delle sorgenti di rischio ambientale*

Oltre alla rete del rischio, nel territorio regionale è possibile individuare delle aree ad alta concentrazione di rischio ambientale, che sia esso naturale (rischio vulcanico, sismico, idro-geologico) ovvero antropico (abusivismo, smaltimento di rifiuti, aree industriali, ecc.). I campi territoriali complessi in cui ricadono tali concentrazioni delle sorgenti di rischio, saranno caratterizzati in primis dalla presenza di questo fattore ambientale, la cui eliminazione dovrà necessariamente condizionare le politiche ed i progetti di trasformazione, con l'obiettivo di garantire scenari che pongano i termini della sicurezza come priorità nelle scelte allocative delle risorse, dunque più in generale nelle scelte urbanistiche ed insediative, nonché di coordinare le attività di prevenzione e di difesa dell'ambiente naturale ed antropizzato, e di riduzione della vulnerabilità del sistema insediativo.

- a) Area Vesuviana – “Rischio Vesuvio”
- b) Litorale Domitio
- c) Campi Flegrei

Inoltre, i campi territoriali complessi presentano – per i temi territoriali che direttamente investono – alcune tipologie chiaramente identificabili; gli attraversamenti interregionali (Area Avellinese, Area Beneventana), le aree urbane ad alta densità insediativa (Area urbana Casertana, Direttrice nord-sud Napoli Caserta, Area Vesuviana), i grandi poli funzionali (Grazzanise), le aree di riqualificazione ambientale/funzionale (l'area costiera sorrentina, l'area costiera salernitana, l'area costiera domitia, i Campi Flegrei).

3. ***Impatti degli interventi infrastrutturali e loro compatibilità territoriale***

Questa tipologia è caratterizzata dall'incidenza che l'infrastruttura che caratterizza il campo territoriale complesso ha sul territorio che attraversa; incidenza che può tradursi in impatti sulle diverse dimensioni eco-ambientale, paesaggistico, sociale, sulla sicurezza, ecc.. Così ad esempio opere infrastrutturali aeroportuali, per la viabilità o per la rete ferroviaria, particolarmente impattanti per le tecnologie costruttive richieste (gallerie, rilevati, viadotti, ecc.) o per gli effetti che procurano nel corso del loro funzionamento, ovvero nell'attraversamento di aree particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale, determinano la necessità di mitigarne gli effetti con scelte di livello territoriale; sarà necessario in questi campi studiare le diverse possibili tipologie di mitigazione degli impatti, alla scala territoriale.

- a) Grazzanise
- b) Area Beneventana
- c) Area Avellinese
- d) Area Sorrentina
- e) Costa Salernitana

Schede dei Campi Territoriali Complessi

Le schede, per ogni campo, sono suddivise in tre parti:

- descrizione dell'azione considerata;
- interpretazione degli effetti degli interventi in rapporto con gli altri quadri di riferimento territoriale;
- valutazione sintetica dell'impatto degli interventi e formulazione di indirizzi per il coordinamento delle diverse azioni.

Sulle colonne della matrice sono poste le azioni che caratterizzano il campo territoriale complesso, sulle righe le notazioni descrittive e valutative. Ogni scheda è accompagnata da un commento sintetico finale.

Le schede pongono dunque in relazione le azioni trasformative in programma o in corso di realizzazione con le informazioni descrittive utili a definire gli interventi, la loro localizzazione e le loro eventuali caratteristiche in termini di tipologia funzionale, di caratteristiche tecniche e costruttive, ovvero, se si tratta di una politica territoriale, la descrizione delle strategie attivate. Nella seconda parte della scheda, vengono indicate le relazioni tra interventi e gli altri Quadri di Territoriali di Riferimento: dunque l'intreccio con la rete ecologica, con la rete delle sorgenti di rischio, con gli ambienti insediativi. Infine si valuta la coerenza tra gli effetti dispiegati da ogni azione e gli obiettivi strategici già presenti nella porzione di territorio considerato e definiti dal quadro territoriale dei sistemi territoriali di sviluppo.

L'incrocio di queste informazioni consente di formulare alcune valutazioni sintetiche in ordine alle criticità ed alle potenzialità di ogni campo rispetto alle singole azioni. Queste schede si propongono come strumento utile per costituire gli indirizzi per la copianificazione.

SCHEDA N. 1	Campo Territoriale Complesso n. 1 <i>Grazzanise</i>		
Area Geografica	<p>Il campo territoriale complesso n. 1 <i>Grazzanise</i> occupa il settore nord occidentale del territorio regionale definito dalla cosiddetta “piana campana”, immediatamente ad Ovest dei comuni di Caserta e di Capua. Dal punto di vista dei collegamenti stradali extraregionali, il Campo Territoriale si trova tra l’asse autostradale Napoli–Roma e l’asse stradale a scorrimento veloce SS 7 Quater “Domitiana”, collegati tra loro dalla SS 264; dal punto di vista ferroviario, esso è compreso tra le due principali linee di comunicazione con il Nord Italia, la Roma-Napoli via Formia ad Ovest e la Roma-Napoli via Cassino ad Est. Dal lato orientale il Campo Territoriale è lambito anche dalla linea ferroviaria AV/AC Napoli-Roma in fase di costruzione.</p>		
Tema territoriale	<p>Gli interventi infrastrutturali previsti in questo <i>campo</i> risultano strategici per il rafforzamento dell’obiettivo dell’interconnessione regionale, e si collegano con un modello di sviluppo legato all’insediamento di funzioni terziarie legate al grande scalo aeroportuale in programma. Infatti l’aeroporto di Grazzanise si propone come un nodo del sistema dei trasporti di livello internazionale, con caratteristiche di grande attrattore di flussi e di funzioni al livello regionale e metropolitano. L’aeroporto di Capua è una infrastruttura di interesse interprovinciale utile per la valorizzazione della funzione aeroportuale esistente, e consente il miglioramento della connessione reticolare dei poli aeroportuali regionali. Assume inoltre la funzione di supporto per nuove attività produttive e industriali. L’asse stradale in programma risulta un elemento di cucitura tra la rete primaria regionale e la rete autostradale, determinando un complessivo miglioramento dell’accessibilità sia per le province di Napoli e Caserta sia per il capoluogo. L’incrocio tra questo sistema e la presenza di sorgenti di rischio è determinato dalla presenza in quest’area di numerosi siti potenzialmente contaminati, così come accade in gran parte della fascia costiera della provincia di Caserta.</p>		
Azioni trasformative in atto/programma	Aeroporto Civile di Grazzanise	Aeroporto Civile di Capua	Collegamento stradale Capua/Asse di Supporto
Descrizione/localizzazione	<p>La localizzazione dell’aeroporto è prevista nel territorio dei comuni di Grazzanise e Cancelloramo adiacente la SS 264 del Basso Volturno e la via S. M. a Cubito, in corrispondenza dell’esistente aeroporto militare.</p>	<p>L’aeroporto è situato nel comune di Capua tra la SS 7 Appia e la SP 3 Brezza.</p>	<p>Il collegamento è inteso a migliorare l’accessibilità dell’area occidentale delle province di Napoli e Caserta, mettendo in collegamento l’autostrada A1 Napoli–Roma (svincolo di Capua) con l’Asse di Supporto e la SS 7 Quater “Domitiana”. Esso garantirà un’adeguata accessibilità stradale anche all’aeroporto di Grazzanise</p>
Tipologia funzionale (tipologia dell’infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d’arte, ecc.)	<p>Aeroporto civile attrezzato per ospitare traffico merci e passeggeri su rotte nazionali ed internazionali di tipo prevalentemente <i>charter</i> e <i>low-cost</i>. Occorre realizzare una pista di dimensioni e portanza adeguate per il traffico civile, un terminal passeggeri, un terminal merci, aree di parcheggio per addetti ed utenti, hangar per le attività industriali collegate alla manutenzione degli aerei.</p>	<p>Aeroporto civile attrezzato per ospitare le operazioni di volo di Aviazione Generale, gli <i>aeroclub</i>, il volo sportivo e le attività di lavoro aereo. Inoltre, potrà essere sviluppato come scalo dedicato all’industria aeronautica leggera.</p>	<p>Strada di scorrimento veloce a caratteristiche autostradali, con carreggiate separate ed intersezioni sfalsate, a due corsie per verso di marcia</p>
Caratteristiche dell’intervento	<p>L’intervento consiste nell’adeguamento funzionale delle infrastrutture per il volo esistenti (pista, torre di controllo, sistemi di ausilio al volo) e nella realizzazione delle opere mancanti (<i>terminal</i>, <i>hangar</i>, uffici, parcheggi, ...)</p>	<p>L’intervento consiste nell’adeguamento funzionale ed infrastrutturale dell’aviosuperficie esistente.</p>	<p>Realizzazione di una nuova arteria stradale</p>
Relazioni con gli altri QRT Quadri di Riferimento Territoriale	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> Le possibili sorgenti di rischio antropico sono: 12 siti potenzialmente contaminati¹, localizzati principalmente lungo la strada statale adiacente all’aeroporto, che insistono in genere su un’area a forte vocazione agricola (la percentuale di SAU² su SAT³ è tra il 90-100%) 1 azienda a RIR⁴ (ex art. 6)⁵ che ha come possibile evento incidentale l’incendio e/o l’esplosione, è localizzata a nord dell’aeroporto ed</p>	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale</i> rischio antropico: 22 siti potenzialmente contaminati localizzati principalmente a sud-est dell’infrastruttura prevalentemente lungo il fiume Volturno. Considerando la distanza tra i siti e l’aeroporto, quest’ultimo risulta compatibile. Il rischio alluvioni è alto e va tenuto in conto nella pianificazione e nella realizzazione delle infrastrutture da realizzare.</p> <p><i>Relazioni con la rete ecologica:</i></p>	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale</i> rischio antropico: Lungo l’asse sono presenti un numero considerevole di siti potenzialmente contaminati, che insistono su un’area a forte vocazione agricola (la percentuale di SAU su SAT è tra il 90-100%), che necessitano maggiori analisi al fine di poter valutare la compatibilità della stessa infrastruttura L’intreccio evidenzia due aziende a RIR (una ex art. 6, ed una ex art. 8) che hanno come possibile evento</p>

	al di fuori dell'area di danno. Pertanto è compatibile con l'infrastruttura stessa (come disciplinato dal D.M. 9 maggio 2001 ⁶) Il rischio alluvioni è alto e va tenuto in conto nella pianificazione e nella realizzazione delle infrastrutture da realizzare.	Possibile interferenza con il sistema della centuriazione	incidentale rilascio tossico e/o l'incendio e/o l'esplosione. Necessitano maggiori informazioni per verificare che l'infrastruttura ricada al di fuori delle aree di danno delle aziende (come disciplinato dal D.M. 9 maggio 2001 ⁶) 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> Intreccio con la rete ecologica
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI			
Stato di attuazione dell'intervento	L'intervento è tra i risultati dello studio della Regione Campania sullo sviluppo del sistema aeroportuale campano	L'intervento è tra i risultati dello studio della Regione Campania sullo sviluppo del sistema aeroportuale campano	È stato bandito lo Studio di Fattibilità
Valutazioni d'impatto già esistenti	Analisi preliminari contenute nello Studio di Fattibilità del Sistema	Analisi preliminari contenute nello Studio di Fattibilità del Sistema	Nessuna
Punti critici	La presenza di un'azienda RIR nell'area comunale, benché coerente con le distanze previste dal D.M. 9-5-2001, è comunque da tenere in conto nella pianificazione di nuovi insediamenti. La presenza di 12 siti contaminati va considerata nella pianificazione di attività commerciali e di servizio che nasceranno attorno all'aeroporto. 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 di normativa antisismica previsti per tali categorie. Dal punto di vista del rischio vulcanico l'area sarebbe interessata da fenomeni di caduta di ceneri, nel caso di fenomeni di eruzione del Vesuvio e, soprattutto, dei Campi Flegrei.	La presenza di 22 siti contaminati va considerata nella pianificazione di attività commerciali e di servizio che nasceranno attorno all'aeroporto. 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 di normativa antisismica previsti per tali categorie. Dal punto di vista del rischio vulcanico l'area sarebbe interessata da fenomeni di caduta di ceneri, nel caso di fenomeni di eruzione del Vesuvio e, soprattutto, dei Campi Flegrei.	La presenza di due aziende a RIR (di cui una ex art. 8) nelle vicinanze, è comunque da tenere in conto e merita maggiori informazioni La presenza di 85 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione della nuova strada, delle attività commerciali e di servizio 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 di normativa antisismica previsti per tali categorie. Dal punto di vista del rischio vulcanico l'area sarebbe interessata da fenomeni di caduta di ceneri, nel caso di fenomeni di eruzione del Vesuvio e, soprattutto, dei Campi Flegrei.
Potenzialità	localizzazione di aziende produttrici del settore aeronautico e del terziario avanzato; sviluppo di attività economiche per la fornitura di servizi vari; potenziamento dei servizi a rete nell'area (acqua, gas, telefonia, elettricità, ...)	Sviluppo di attività economiche legate ai voli con aerei a cabina aperta (turismo, fotografia aerea, agricoltura, pubblicità, scuola di volo, collaudo piccoli velivoli, <i>aeroclub</i> , protezione civile, ...) Integrazione con le ricerche del CIRA	Miglioramento delle condizioni di funzionamento della rete stradale primaria valorizzazione di aree "marginali"

¹ Censimento ARPAC

² Superficie Agricola Utilizzata

³ Superficie Agricola Totale

⁴ Azienda a Rischio di Incidente Rilevante,

⁵ Il D.Lgs 334/99 regola gli stabilimenti soggetti agli obblighi, e stabilisce requisiti di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale

⁶ Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, S.O. n° 151 della G.U. 138 del 16/06/2001

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

Gli interventi sulle grandi infrastrutture aeroportuali nel Campo territoriale di Grazzanise producono importanti effetti territoriali a diverse scale funzionali e dimensionali: infatti determinano la creazione di un rilevantissimo nodo di interconnessione internazionale, che per dimensioni e per collocazione prevista sulle reti di trasporto aereo avvicineranno la regione al resto dell'Europa e del mondo. Inoltre la presenza dell'aeroporto internazionale contribuirà ad alleggerire il carico di transiti dall'aeroporto urbano di Capodichino, contribuendo a decongestionare l'area urbana del capoluogo nonché l'intero sistema metropolitano. L'adeguamento ed il potenziamento dell'aeroporto di Capua rafforza una rete di polarità aeroportuali ad una scala ridotta in coerenza con un obiettivo strategico generale di interconnessione; ciò presenta l'opportunità di realizzare uno scalo a supporto dell'industria aeronautica leggera. Le presenza di queste strutture – ed in particolare dell'aeroporto di Grazzanise – rappresenta la creazione di uno straordinario attrattore territoriale a livello regionale di funzioni e di flussi a scala metropolitana, con una prospettiva di grande innovazione e trasformazione insediativa; la presenza di uno scalo di questo livello attrae un indotto di funzioni terziarie e quaternarie, imprese di servizi, attività ed insediamenti al supporto dei flussi turistici e favorisce la eventuale localizzazione di nuovi poli di direzionalità, spostando in maniera rilevante il baricentro territoriale delle attività produttive verso quest'area. Il completamento della rete stradale che prevede il collegamento tra la Ss. 7 quater Domitiana e l'autostrada A1 Napoli-Roma rappresenta – oltre ad un innegabile incremento dell'accessibilità locale – in prospettiva una percorrenza efficace per migliorare l'accessibilità in ingresso ed uscita dall'area urbana di Napoli in direzione Ovest, anche in considerazione del collegamento tra quest'asse e le direttrici trasversali all'area metropolitana di Napoli verso il Nolano e l'area Vesuviana, costituite dall'Asse di Supporto e dall'Asse Mediano. L'insediamento delle funzioni citate interferisce in molti punti con la presenza di rilevante rischio di contaminazione dovuto a discariche abusive ed al rischio alluvioni; inoltre quest'area è storicamente connotata dalla presenza di un disegno territoriale di lunghissima durata dovuto alla *centuriatio* di epoca romana, e dalla presenza di fragili elementi di connessione della rete ecologica regionale (si segnala l'esistenza di un SIC nella piana a ridosso del previsto impianto). Pertanto gli obiettivi da porre alla base del processo di implementazione di questi programmi sono innanzitutto mirati alle verifiche di compatibilità tra funzione aeroportuale, insediamenti, territorio storico ed ambiente. La progettazione dell'aeroporto, e delle strutture ad esso connesse o dalla sua presenza incentivate, dovrà prevedere adeguati sistemi territoriali di mitigazione degli impatti sugli insediamenti e sulle funzioni locali, in termini visivi, acustici, di controllo delle emissioni e di eventuali altri impatti che le infrastrutture possono produrre sull'ambiente insediativo. La struttura dovrà avere caratteri di sostenibilità ambientale e di compatibilità con i valori ecosistemici. Sarà indispensabile un monitoraggio preventivo dei suoli per prevedere una bonifica preventiva e adeguata dei siti eventualmente contaminati su cui andranno insediate le nuove strutture. Il disegno dei nuovi impianti dovrà tenere conto della consistenza e delle trame del territorio storico sia per ciò che concerne la presenza di nuclei urbani storici, che per le tracce degli appoderamenti e della *centuriatio* nel territorio agricolo. Si propone inoltre di indirizzare gli insediamenti dell'indotto terziario nell'arco pedecollinare settentrionale Francolise/Sparanise-Bellona, per il quale una ipotesi di intensificazione insediativa e qualificazione urbana appare compatibile con gli obiettivi di assetto policentrico del territorio casertano e con quelli di salvaguardia della piana del Volturno in una prospettiva ecologica e, al tempo stesso, di minima interferenza con le necessità funzionali e di sicurezza dell'impianto aeroportuale.

SCHEDA N. 2	Campo Territoriale Complesso n. 2 Area Casertana			
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 2 <i>Area Casertana</i> si estende da Capua a Maddaloni, inglobando il capoluogo di Provincia. Dal punto di vista dei collegamenti stradali di primo livello, il campo è attraversato dall'asse autostradale Napoli-Roma e dalla strada statale SS 7 "Appia" ed è lambito, al confine meridionale, dalla SS 265 "di andata al Lavoro". Dal punto di vista ferroviario, è sede dell'importante nodo di Caserta nel quale confluiscono 4 linee: la Napoli-Aversa-Caserta e la Caserta-Benevento-Foggia che costituiscono la trasversale ferroviaria RFI tra la Campania e la Puglia, la Napoli-Cancello-Caserta e la Caserta-Cassino-Roma che costituiscono uno dei due collegamenti dorsale Campania-Lazio di rilevanza nazionale. Il Campo in esame è inoltre attraversato dalla linea ferroviaria "Alifana" S. Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese e dalla linea merci S. M. C. Vetere-Cancello.			
Tema territoriale	Il tema territoriale che caratterizza il campo n.2 è quello della riqualificazione insediativa ed urbana attraverso la costruzione di un sistema integrato di mobilità su ferro e su gomma in grado di migliorare il sistema della mobilità, diminuendo la congestione ed il traffico e migliorando il collegamento tra alcune grandi funzioni attrattive ed il sistema urbano. La tangenziale è un asse extra-urbano di scorrimento, al servizio dei traffici di attraversamento Est-Ovest della città di Caserta, nonché collettore dei flussi di scambio mediante le bretelle di collegamento "a pettine" alla viabilità urbana. L'asse attrezzato Est rappresenta una penetrazione urbana con funzione di ammagliamento della rete viaria primaria locale e di collegamento ad importanti poli attrattivi di livello provinciale. L'adeguamento della rete su ferro consente il miglioramento dell'accessibilità e l'incremento dell'interconnessione in un territorio urbano intercomunale diffusamente urbanizzato. Infine lo spostamento della stazione RFI di Caserta rende possibile uno strategico intervento di modificazione urbana dovuto alla delocalizzazione di una funzione altamente attrattiva da un luogo centrale del centro di Caserta, e la ricucitura percettiva tra la Reggia di Caserta ed il suo territorio.			
Azioni trasformative in atto/programma	Tangenziale di Caserta (variante SS7 – SS265)	Asse attrezzato Est al polo dei servizi di Caserta	Servizi ferroviari metropolitani tra Capua e Maddaloni	Spostamento della stazione RFI di Caserta
Descrizione/localizzazione	Prolungamento dell'arteria extra-urbana (attualmente in esercizio dallo svincolo "Maddaloni" sulla SS 265 allo svincolo "Caserta Est") verso S. Maria Capua Vetere, con innesto sulla A1 in corrispondenza di un nuovo svincolo compreso tra quelli di Caserta Nord e Capua	Collegamento stradale Nord-Sud del nuovo Policlinico e dell'area ex-Saint Gobain con la viabilità principale. A Nord si allaccia alla Tangenziale di Caserta in corrispondenza dello svincolo "Cimitero"; a Sud si collega ancora alla Tangenziale di Caserta in corrispondenza dello svincolo "Area Industriale" e quindi alla SS 265 "di andata al Lavoro" e, in prospettiva, alla costruenda autostrada Caserta-Benevento	È prevista la realizzazione di 6 nuove stazioni ferroviarie tra Capua e Maddaloni per la realizzazione di servizi ferroviari di tipo metropolitano	Gli studi in corso localizzano la nuova stazione ferroviaria di Caserta più ad oriente della posizione attuale, lungo la linea per Cancello.
Tipologia funzionale (tipologia dell'infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d'arte, ecc.)	Strada extra-urbana a singola carreggiata e singola corsia per verso di marcia, con intersezioni sfalsate.	Strada a caratteristiche extraurbane, a doppia carreggiata e doppia corsia per verso di marcia e svincoli sfalsati, con ampi tratti in galleria	Stazioni e fermate ferroviarie	Stazione ferroviaria
Caratteristiche dell'intervento	Il primo tratto del prolungamento (completato ma non in esercizio) si sviluppa in galleria al di sotto della fontana monumentale della Reggia di Caserta; il tratto successivo sarà allo aperto fino alla SP4 Galatina	Asse stradale di nuova realizzazione in ambito urbano; raddoppio di infrastrutture esistenti (=Tangenziale di Caserta tra gli svincoli "Maddaloni" e "Policlinico") in ambito extra-urbano	-	-
Relazioni con gli altri Quadri di Riferimento Territoriale	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale rischio antropico:</i> 16 siti potenzialmente contaminati ¹ , che insistono in genere su un'area a forte vocazione agricola. <i>Rischio naturale:</i> 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> Possibili interferenze con le tracce della centuriazione	-	-

VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI				
Stato di attuazione dell'intervento	Una parte del prolungamento è completata ma non in esercizio; una parte è progettata ma non ancora appaltata	Verifica di prefattibilità tecnico-ambientale	-	-
Valutazioni d'impatto già esistenti	-	Analisi preliminari contenute nello studio di prefattibilità	-	-
Punti critici	Impatti con le aree urbanizzate	Impatti con le aree urbanizzate	-	Difficoltà tecnica, costi ed oneri finanziari dell'intervento.
Potenzialità	Il prolungamento della Tangenziale di Caserta consente la separazione dei traffici di attraversamento dai traffici locali, con benefici sia per le condizioni di circolazione che per le emissioni di inquinanti. Il raccordo con la SP4 Galatina chiude una maglia stradale importante della viabilità principale di livello provinciale	Conferimento di adeguata accessibilità al polo attrezzato Est della città di Caserta Drenaggio dei flussi di traffico di scambio ed attraversamento dalla viabilità ordinaria	Favorire una diversione modale a favore del trasporto collettivo per la domanda di mobilità che insiste sul capoluogo di Provincia	L'interramento del fascio di binari nell'area di fronte al monumentale complesso architettonico della Reggia di Caserta ed il conseguente spostamento della Stazione RFI rappresenta una storica occasione per riqualificare un grande spazio pubblico nell'area urbana, valorizzando il contesto urbano di una delle testimonianze storico-artistiche più importanti della Campania.

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

Nel campo n.2 sono previsti interventi infrastrutturali prevalentemente concentrati nell'area urbana casertana e finalizzati alla costruzione di un sistema reticolare della mobilità, con l'obiettivo di potenziare la rete su ferro utilizzata come metropolitana urbana ed all'incremento di nodi di intermodalità. Le integrazioni della rete stradale producono collegano aree di intensiva trasformazione con l'ambito urbano (nuovo Policlinico, area Saint Gobain); la creazione della Tangenziale urbana produrrà effetti di decongestionamento dei traffici del sistema urbano casertano. Sono state rilevate intersezioni con sorgenti di rischio antropico rilevante che – visto che si tratta di un'area già densamente urbanizzata – dovranno essere monitorati in fase di progettazione per procedere ad una bonifica dei suoli eventualmente contaminati, in considerazione dell'attrattività che l'incremento dell'efficienza della rete infrastrutturale determina per gli insediamenti; vi sono alcune intersezioni con elementi strutturali della rete dei segni storici della *centuriatio* nel territorio agricolo interstiziale e degli insediamenti a bassa densità. Tutti gli interventi infrastrutturali citati producono un importante incremento dell'efficienza dell'intero sistema di mobilità ed hanno effetti rilevanti sui diversi ambiti urbani interessati, migliorandone l'accessibilità e diminuendone la congestione. Il consolidamento della rete dei collegamenti può essere orientato alla riqualificazione fisica oltre che funzionale del territorio attraversato che, nelle aree marginali, periferiche, interstiziali tra città consolidata e territorio agricolo, mostra caratteri di degrado, di dispersione insediativa, di carenza di spazi pubblici e collettivi e di depauperamento delle valenze ambientali. In tale direzione le nuove stazioni o l'adeguamento di quelle esistenti può essere un'occasione strutturale di riqualificazione di ambiti di centralità urbana in una prospettiva policentrica, con la localizzazione di *mix* di funzioni pubbliche e commerciali che può produrre un effetto volano di riqualificazione degli spazi circostanti. E ipotizzabile la concentrazione di eventuali nuovi insediamenti – laddove previsti nei residui di espansione edilizia degli strumenti urbanistici vigenti, ma anche come indirizzo per i piani *in fieri* – da organizzare in prossimità dei nodi

ferroviari in modo da favorire la mobilità e gli spostamenti su ferro, limitando per quanto è possibile – anche per accedere all’area metropolitana di Napoli – l’uso dell’automobile. La progettazione dei tratti stradali ad alta percorrenza dovrà essere studiata con attenzione a mitigare gli impatti con il territorio di sedime, favorendone l’efficacia degli attraversamenti, costituendo dove possibile piste ciclabili, filtri di verde verso l’abitato, costituzione di ampie fasce di rispetto organizzate a verde attrezzato. Infine lo spostamento della Stazione RFI da Caserta, con l’interramento del fascio di binari, è un’azione che costituisce uno storico riequilibrio tra il complesso della Reggia ed il suo territorio, e rappresenta un elemento di rilevante riqualificazione del tessuto urbano e del sistema dello spazio pubblico Casertano: la sua progettazione dovrà essere inserita in uno schema direttore generale dove siano massimizzati gli effetti di riqualificazione urbanistica e funzionale del territorio indotti da un intervento – al momento – a carattere settoriale.

SCHEMA N.3	Campo Territoriale Complesso n.3 <i>Diretrice nord Napoli Caserta</i>			
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n.3 <i>Diretrice 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 falsati	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 interconnettive 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. 4	Campo Territoriale Complesso n. 4 Area interprovinciale Benevento–Avellino		
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 4 Area interprovinciale Benevento–Avellino si colloca al centro della parte settentrionale del territorio regionale, in un'area intermedia tra le province di Benevento e di Avellino. I collegamenti stradali extraregionali che si dipartono da questo campo sono l'autostrada A16 (attraverso il raccordo "Castel del Lago-Benevento" tra l'A16 e la tangenziale di Benevento), la SS 88 "dei due principati" e la SS 212 (direzione Molise), la SS 369 e la SS 90 bis "delle Puglie" (direzione Foggia). Le linee ferroviarie a servizio di quest'area sono cinque: la Cancellone-Benevento, la Caserta-Benevento, la Benevento-Foggia, la Benevento-Avellino e la Benevento-Campobasso.		
Tema territoriale	Gli interventi previsti consentono il perfezionamento del sistema della mobilità, mediante la chiusura della maglia autostradale tra i capoluoghi di Provincia della Campania ed il collegamento del territorio compreso tra Caserta e Benevento alle aree costiere ed alla rete autostradale nazionale, nonché il miglioramento delle condizioni di accessibilità delle aree interne della provincia di Benevento e di Avellino. Questi interventi si incrociano con alcune componenti strutturali della rete ecologica e del sistema dei valori paesistici ed ambientali. Pertanto l'incremento di interconnessione tra le aree interessate e le reti nazionali, dovrà essere basato su interventi di cui siano valutati con attenzione gli impatti in termini di sistema		
Azioni trasformative in atto/programma	Collegamento autostradale CE-BN	Asse attrezzato Pianodardine Valle Caudina	Strada var. 212/369 (S. Marco dei Cavoti)
Descrizione / localizzazione	Infrastruttura di caratteristiche autostradali che si sviluppa dalla SS 265, in corrispondenza dello attraversamento della A1, alla tangenziale Ovest di Benevento, attraversando la Valle Caudina e la piana di Montesarchio. È prevista la contestuale realizzazione di bretelle di raccordo con la viabilità esistente nell'area attraversata	Infrastruttura stradale volta a collegare gli agglomerati Asi della Valle Caudina (Cervinara) con quello di Pianodardine (Avellino) nell'ambito delle aree industriali del Consorzio ASI della Provincia di Avellino. L'asse l'area di Pianodardine (Avellino) con il Comune di Airola, collegandosi poi con la Strada Fondovalle Isclero, passando per i comuni di Roccabascerana, S. Martino Valle Caudina e Cervinara.	L'intervento è previsto lungo la direttrice delle attuali strade statali 212 (da Pietrelcina a Pesco Sannita) e 369 (da Pesco Sannita a S. Marco dei Cavoti)
Tipologia funzionale (tipologia dell'infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d'arte, ecc.)	Autostrada a due corsie per verso di marcia (sez. trasversale tipo A normativa CNR 80)	Strada extraurbana a scorrimento veloce; carreggiata unica con svincoli sfalsati	-
Caratteristiche dell'intervento	In parte adeguamento di un asse stradale esistente, in parte di nuova realizzazione	Asse stradale di nuova realizzazione	Asse stradale di nuova realizzazione
Relazioni con gli altri QTR Quadri di Riferimento Territoriale	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: non è possibile individuare con precisione i siti contaminati e le aziende a RIR² da tenere in conto. Su scala più ampia la zona include comunque 3 aziende a RIR² e 41 siti contaminati. rischio naturale: Nella zona ad est di Maddaloni esistono zone con pericolosità di frana e smottamento.</p> <p><i>Relazioni con la rete ecologica</i> Elemento di ulteriore frammentazione ambientale nella Valle Caudina. Curare dettagliatamente l'inserimento ambientale e paesistico</p>	<p><i>Relazioni con la rete ecologica :</i> La strada attraversa i territori a cavallo tra le province di Avellino e di Benevento, alla base del Partenio di grande valore agricolo (produzione vitivinicola di grande qualità, come ad es. le aree del Tufo) e paesaggistico. Pertanto la progettazione di quest'asse e la sua realizzazione dovranno essere improntate a logiche di mitigazione degli impatti e di verifica continua con i valori paesistico ambientali, e di rispetto della continuità della rete ecologica.</p>	<p><i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Fattore di potenziale frammentazione ecologica in assenza di interventi di qualificazione ecologica e paesistica dell'arteria.</p>
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI			
Stato di attuazione dell'intervento	Progettazione Preliminare e VIA in corso	E' realizzato il primo di 4 lotti, da Airola a S. Martino Valle Caudina; in fase di affidamento i lavori per il secondo lotto, da S. M. V. Caudina a Roccabascerana.	-
Valutazioni d'impatto già esistenti	Nessuna		-
Punti critici	Attraversamento di un territorio di grande pregio ambientale destinato prevalentemente ad uso agricolo dove sono presenti	Attraversamento di un territorio di grande pregio ambientale destinato prevalentemente ad uso agricolo dove sono presenti diverse colture di pregio che	Attraversamento di un territorio di grande pregio ambientale destinato prevalentemente ad uso

	diverse colture di pregio che caratterizzano l'identità delle produzioni agroalimentari locali e del paesaggio.	caratterizzano l'identità delle produzioni agroalimentari locali e del paesaggio.	agricolo dove sono presenti diverse colture di pregio che caratterizzano l'identità delle produzioni agroalimentari locali e del paesaggio.
Potenzialità	Inserimento del territorio servito nel sistema dei collegamenti di livello nazionale Supporto allo sviluppo delle attività produttive presenti Decongestionamento della SS 7 Appia	Miglioramento dell'accessibilità di aree industriali, con il conseguente impulso allo sviluppo di attività produttive dell'intero sistema Avellinese e beneventano, con il potenziale collegamento con le aree produttive della piana di Maddaloni Realizzazione di un itinerario stradale Nord-Sud alternativo (ed intermedio) alla A1 ed alla A16.	Offrire un collegamento con il capoluogo di Provincia e con le reti dei trasporti regionale e nazionale sufficientemente sicuro con un livello di servizio accettabile

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

Le azioni infrastrutturali che caratterizzano il Campo n.4 rappresentano importanti interventi di completamento della rete della mobilità stradale regionale, nonché un'infrastrutturazione che consente il miglioramento dell'accessibilità e del collegamento con aree di sviluppo produttivo ed industriale (vedi l'area produttiva di Valle Caudina a Cervinara, del Consorzio Asi di Avellino). Non è possibile individuare concreti elementi di intersezione tra gli assi viari di progetto e aree di rischio antropico, salvo che nella zona a est di Maddaloni, dove esiste una consistente pericolosità dovuta al rischio frane. L'intreccio più delicato è quello con la rete ecologica, con le valenze ecosistemiche ed ambientali, e paesistiche dei territori attraversati. L'esigenza di verificare la compatibilità tra i tracciati, le tipologie d'intervento, ed il contesto territoriale ed ambientale si pone in particolare per quegli interventi che prevedono l'attraversamento di aree paesistiche di grande rilevanza e la presenza di colture di alto pregio. Per gli interventi non ancora in fase realizzativa o progettuale avanzata, sarà necessario studiare tracciati tenendo in conto la priorità della salvaguardia delle valenze ambientali e delle loro relazioni all'interno di "sistemi di paesaggio" di cui si dovrà assolutamente limitare gli effetti di frammentazione che tali assi stradali generalmente producono. Occorrerà inoltre valorizzare le potenzialità di riassetto intermodale della mobilità nell'intera provincia cogliendo tutte le opportunità di positiva sinergia con i tracciati delle reti su ferro (ad esempio, ubicando gli svincoli o le intersezioni con la viabilità preesistente tenendo conto delle ubicazioni delle stazioni ferroviarie, specie di quelle attrezzabili con opportuni parcheggi di interscambio e/o con fermate delle autolinee del trasporto locale).

SCHEDA N. 5	Campo Territoriale Complesso n. 5 Area Avellinese
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 5 <i>Area Avellinese</i> si trova nel versante nord-orientale della regione ed attraversa le province di avellino e di Benevento. Il campo è attraversato dall'autostrada A16 Napoli-Avellino-Canosa, dalla SS 90 delle Puglie e dalla SS 303 del Formicolo; è lambito a Nord dalla linea ferroviaria Benevento-Foggia ed a Sud dalla linea Avellino-Rocchetta S. Antonio-Lacedonia.
Tema territoriale	A livello locale, l'intervento fornisce ai territori interni della regione un collegamento di buone caratteristiche infrastrutturali con la rete dei trasporti di carattere nazionale. A livello regionale, si tratta non solo di un asse stradale interregionale di collegamento con la Puglia lungo una direttrice oggi non servita ma anche di un percorso Nord-Sud alternativo rispetto ad itinerari soggetti a congestione della circolazione. La creazione di questo asse a valenza inter-regionale consente di immaginare nuove ipotesi di localizzazioni produttive e di sviluppo industriale.
Azioni trasformative in atto/programma	Asse attrezzato Lioni-Ariano Irpino-Faeto-Foggia
Descrizione/localizzazione	L'intervento è orientato in direzione Nord-Sud e costituisce la prosecuzione dell'arteria Contursi-Lioni già realizzata ed in esercizio. Il percorso di progetto si sviluppa da Lioni verso S. Angelo dei Lombardi, Gesualdo e Grottaminarda, dove si integra con alcuni interventi sulla rete stradale principale (in particolare, con la variante di Grottaminarda alla SS 90); prosegue poi verso Ariano Irpino, Greci e Faeto (che si trova in Puglia).
Tipologia funzionale (tipologia dell'infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d'arte, ecc.)	Strada extraurbana di scorrimento
Caratteristiche dell'intervento	Asse stradale di nuova realizzazione
Relazioni con gli altri QTR Quadri di Riferimento Territoriale	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: non è possibile individuare con precisione i siti contaminati e le aziende a RIR da tenere in conto. Su scala più ampia la zona include comunque 2 aziende a RIR e 41 siti contaminati. rischio naturale: Il rischio sismico è elevato nell'area in questione sono presenti faglia attive. Il rischio frane è alto, ma i fenomeni franosi sono estremamente locali. Il rischio alluvioni è basso. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Possibile elemento di frammentazione ecologica. Un'adeguata progettazione delle fasce collaterali potrebbe annullare gli effetti negativi e costituire elemento di qualificazione paesistica.
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI	
Stato di attuazione dell'intervento	È in corso di espletamento la gara per lo studio di fattibilità dell'arteria
Valutazioni d'impatto già esistenti	-
Punti critici	Integrità ambientale e consistente presenza di valori naturali e paesistici dei territori attraversati.
Potenzialità	Messa in rete di numerosi interventi previsti sulla viabilità locale, di cui esalta l'efficacia trasportistica Asse portante della mobilità Nord-Sud espressa dalle aeree interne della Regione

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

L'asse stradale in questione è un collegamento interregionale verso la Basilicata e la Puglia, collegando la direttrice proveniente da Contursi della Strada Fondovalle Sele con il confine regionale in direzione di Foggia. Questo asse risulta un efficace supporto infrastrutturale alle aree di sviluppo industriale degli agglomerati del Consorzio Asi ex. art.32 della zona del "cratere" realizzate in epoca successiva al terremoto dell'Irpinia, nonché consente di prevedere eventuali espansioni e adeguamenti del sistema produttivo nei comuni che, a partire da Ariano Irpino, si succedono verso nord. L'incrocio con altre sorgenti di rischio è basso, a meno del rischio sismico alto in queste zone, ed il rischio frane. L'asse viario attraversa un territorio di alto valore paesistico: dovranno prevedersi interventi di mitigazione degli impatti attraverso un tracciato che consenta attraversamenti, e fasce di rispetto trattate con filtri e schermature vegetali, che annullino gli effetti negativi e costituiscano elementi di qualificazione paesistica, assolutamente limitando gli effetti di frammentazione che gli assi stradali generalmente producono. Occorrerà inoltre valorizzare le potenzialità di riassetto intermodale della mobilità cogliendo tutte le opportunità di positiva sinergia con i tracciati ferroviari.

SCHEDA N. 6	Campo Territoriale Complesso n. 6 Costa Salernitana		
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 6 <i>Costa Salernitana</i> si sviluppa lungo la piana compresa tra Salerno e Paestum. Dal punto di vista infrastrutturale, le arterie viarie di rilievo sono l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 18 "Tirrena inferiore"; alle due estremità il campo è attraversato dalla linea ferroviaria Salerno-Battipaglia-Paola-Reggio Calabria		
Tema territoriale	Gli interventi che caratterizzano il campo della costa Salernitana rappresentano un forte miglioramento dell'interconnessione, ed il conseguente rafforzamento del settore turistico legato alla valorizzazione delle componenti paesistiche e ambientali. La nuova arteria prevista svolgerà il ruolo di strada di collegamento tra il capoluogo di provincia ed il comprensorio costiero, fino ad Agropoli La SP175, una volta riqualificata rispetto alla nuova funzione di strada secondaria a servizio di aree turistiche attrezzate, potrà rappresentare un fattore di riqualificazione funzionale ed ambientale per l'intera fascia litoranea a sud di Salerno. L'adeguamento dell'aeroporto di Pontecagnano, come polo attrattore di livello sovraprovinciale, e l'adeguamento dell'intero sistema della portualità, con spiccata vocazione diportistica, favoriscono l'intermodalità e l'accessibilità dell'area salernitana, in considerazione delle valenze attrattive della fascia costiera con particolare riferimento all'ambito amalfitano e cilentano.		
Azioni trasformative in atto/programma	SP417 Aversana e declassamento della strada litoranea	Portualità	Aeroporto di Pontecagnano
Descrizione/localizzazione	L'arteria che verrebbe destinata a funzioni di carattere locale è la SP175, che si sviluppa lungo la costa e collega Salerno con Paestum. La SP417 "Aversana" è anch'essa parallela alla costa su di una giacitura più interna	Realizzazione di un nuovo porto turistico sul litorale antistante lo Stadio Arechi, a sud dell'attuale porto turistico di Salerno, tra Torre Angellara e la foce del torrente Fuorni. Realizzazione del nuovo Porto Turistico di Pastena, realizzato in un approdo esistente	L'aeroporto è situato a Sud dell'abitato di Pontecagnano e si sviluppa tra la SS 18 ed il mare. È raggiungibile, mediante la rete autostradale, attraverso lo svincolo di Pontecagnano della A3 e la SS 18.
Tipologia funzionale (tipologia dell'infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d'arte, ecc.)	Strada extra-urbana	Il Porto Turistico antistante lo Stadio Arechi disporrà di 1000 posti barca, per ormeggiare imbarcazioni piccole, medie e grandi. La tipologia scelta per il nuovo Porto di Pastena è quella classica "a bacino" per 450 posti barca, di cui 50 destinati ai pescherecci.	Aeroporto civile di terzo livello
Caratteristiche dell'intervento	Potenziamento di un'asse stradale esistente e realizzazione di tratti di completamento e di bretelle di raccordo con la viabilità principale	Il Porto Turistico antistante lo Stadio Arechi prevede la realizzazione di opere a protezione, pontili e banchine interne per la realizzazione dei posti barca, e opere a terra al servizio del diportismo. Il Porto di Pastena è previsto con un molo sopraflutto radicato a riva e da un molo sottoflutto a protezione delle onde dalla traversa secondaria, con l'obiettivo della difesa della costa dall'erosione e della ricostruzione della spiaggia.	L'intervento consiste nell'adeguamento delle infrastrutture <i>air-side</i> e <i>land-side</i> dell'aeroporto esistente per consentirgli di servire piccoli velivoli commerciali in servizio su rotte nazionali nonché nel miglioramento delle condizioni di accessibilità dello scalo
Relazioni con gli altri QTR Quadri di Riferimento Territoriale	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 6 siti potenzialmente contaminati. 2 aziende a RIR (di cui una ex art. 8 ed una ex art. 6) che hanno come possibile scenario incidentale, incendio ed esplosione. rischio naturale: il rischio di modificazione significativa della costa è medio. Il rischio alluvione è basso. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Risvolti positivi grazie alla decompressione della fascia litoranea conseguentemente al declassamento dell'attuale strada.	<i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 1 azienda a RIR (ex art. 8) che ha come possibile scenario incidentale, incendio ed esplosione. rischio naturale: il rischio di modificazione significativa della costa è medio. Il rischio alluvione è basso. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Il Porto di Pastena si insedia su un litorale sabbioso: non potrà trascurarsi il processo di evoluzione del litorale interessato dall'intervento e di come le strutture foranee interagiranno con esso.	<i>Relazioni con la rete ecologica:</i> L'ampliamento dell'aeroporto interferisce con uno dei corsi d'acqua presenti nell'area. Impatti poco significativi.
Politiche / Strategie esistenti (PIT - patti territoriali - finanziamenti)		Progetto Integrato <i>Portualità Turistica</i> 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	Progettazione definitiva in corso	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”.	Va avviato l'iter progettuale
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 prescrive in fase di progettazione la procedura VIA regionale (DPR 12.04.96, all.A, lett. h) porti turistici e da diporto.	-
Punti critici	La presenza di due aziende a RIR nelle vicinanze è da tenere in conto. La presenza di sei siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione di delle attività che nasceranno attorno all'infrastruttura. Dal punto di vista del rischio sismico l'area nella II ^a categoria prevista dalla ordinanza del PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture realizzate devono soddisfare i requisiti della normativa antisismica.	La presenza di due aziende a RIR nelle vicinanze è da tenere in conto. Dal punto di vista del rischio sismico l'area nella II ^a categoria prevista dalla ordinanza del PCM n° 3274 del 20/03/2003. Le infrastrutture realizzate 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 realizzate devono soddisfare i requisiti della normativa antisismica.
Potenzialità	Riordino funzionale della rete stradale della Provincia Collegamento stradale dell'aeroporto di Pontecagnano con Salerno e la costa fino ad Agropoli	La localizzazione di infrastrutture portuali, soprattutto in una logica sistematica al livello regionale, consente il supporto ad attività economiche basate sul sostegno al turismo ed alla valorizzazione delle risorse locali legate ai beni paesistici ed ambientali. Inoltre le infrastrutture portuali consentono interventi di riqualificazione delle zone urbane contigue ed interne.	Impulso allo sviluppo dei settori dell'economia locale legati al turismo ed alla produzione artigianale di qualità nel settore agro alimentare e in quello orto-floricolo Integrazione con gli interventi previsti sulla rete stradale (SP Aversana) e ferroviaria (linea metropolitana Salerno-Pontecagnano)

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

La creazione di infrastrutture al sostegno della vocazione turistica dell'area salernitana sembra coerente con gli indirizzi di uno sviluppo basato sulla grande e riconosciuta presenza di valenze paesistico-ambientali e storico-culturali, che costituiscono per quest'area un fattore attrattivo di grande rilevanza. Dunque una interconnessione con una rete di collegamenti sovra-regionali rappresenta un volano per uno sviluppo sostenibile e compatibile con i caratteri di quest'area. L'insediamento di un sistema di portualità a livello locale dovrà essere preventivamente sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica per tenere conto della fragilità e dell'unicità dei valori paesistici della fascia costiera, per scala dimensionale, tipologie d'intervento e dispositivi di mitigazione di impatto ambientale delle strutture di nuovo impianto. Deve d'altro lato valutarsi che la presenza di un sistema di porti ed approdi potrà incentivare le vie del mare, come mobilità sostenibile, in grado di alleggerire i flussi veicolari, in particolare nelle aree della costiera amalfitana e del Cilento costiero. La presenza delle strutture portuali sarà occasione di costruzione di centralità urbane, luoghi di attrazione di funzioni pubbliche e commerciali, e di riqualificazione fisica e funzionale di importanti tessuti urbani contigui o interni. Il declassamento della strada litoranea potrà consentire una sua trasformazione per usi pubblici e collettivi dove l'incremento di pedonalità, piste ciclabili, spazi pubblici consente di progettare un innovativo sistema di usi della fascia litoranea (riqualificando le insoddisfacenti preesistenze insediative), ed in prospettiva un insieme di interventi che ne valorizzino le valenze paesistiche ed ambientali (anche attraverso il recupero e il riuso delle masserie storiche e dei centri di bonifica). Esiste un debole intreccio tra gli interventi previsti e le sorgenti di rischio

antropico e naturale, se si eccettua la presenza di alcune aziende a Rischio Industriale Rilevante e di alcuni siti contaminati. La pianificazione di tutti gli interventi, in particolare di quelli che costituiscono attrattori di funzioni pubbliche o residenziali, dovranno basarsi su preventive valutazioni di sostenibilità e sulla previsione di azioni di bonifica in coerenza con le finalità delle ipotesi pianificatorie in corso.

SCHEDA N. 7	Campo Territoriale Complesso n. 7 <i>Costa Sorrentina</i>	
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 7 <i>Costa Sorrentina</i> 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 costituite 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 calcari fratturati e fessurati	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 QTR Quadri di Riferimento Territoriale	<p><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 cenere, dal Vesuvio e dai Campi Flegrei</p> <p><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.</p>	<p><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 cenere, dal Vesuvio e dai Campi Flegrei.</p> <p><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.</p>
Politiche / Strategie esistenti (PIT - patti territoriali - finanziamenti)	Progetto Integrato <i>Portualità Turistica</i> 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 contaminata 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 territori, 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.

SCHEMA N. 8	Campo Territoriale Complesso n. 8 Litorale Domitio	
Area Geografica	Il campo territoriale complesso n. 8 <i>Litorale Domitio</i> si trova nel settore nord-occidentale del territorio regionale, lungo la fascia costiera compresa tra il Lago Patria ed il Garigliano, interessando aree caratterizzate da insediamenti residenziali e produttivi. Il sistema di trasporto viario extraregionale a servizio di questo campo è costituito dalla SS 7 quater “Domitiana” e dalla SS 7 “Appia”, mentre dal punto di vista ferroviario è servito dalla linea di comunicazione con il Nord Italia Roma-Napoli via Formia.	
Tema territoriale	Il rafforzamento del sistema della mobilità e delle potenziali interconnessioni dovute all’incremento della SS Domitiana (come elemento di cucitura della rete stradale principale per il potenziamento dell’intero itinerario costiero tra la Campania ed il Lazio) ed all’ampliamento del sistema portuale hanno il duplice obiettivo di rafforzare il collegamento di quest’area con il sistema urbano metropolitano e di rafforzare una vocazione tesa a valorizzare le valenze paesistico-ambientali; in tal senso è ipotizzabile un nuovo modello di sviluppo basato sulla capacità di questo territorio di elevare il suo livello di attrazione turistica. Lo sfondo di questa strategia deve assolutamente essere costituito da un risanamento socio-economico ed insediativo in uno degli ambiti regionali che presentano i più alti livelli di disagio sociale e di degrado insediativo (dovuto all’abusivismo edilizio molto diffuso, al frequente abbandono dell’edilizia esistente costituita in gran parte da “case stagionali”, all’assenza di strumenti urbanistici, ecc.) dell’intera conurbazione, e soprattutto la presenza di un rischio antropico devastante, costituito dalle discariche abusive di rifiuti (spesso tossici) la cui presenza è diffusissima nell’area in questione, intermedia tra le province di Napoli e di Caserta	
Azioni trasformative in atto/programma	Adeguamento della SS 7 quater “Domitiana”	Portualità
Descrizione/localizzazione	L’intervento si sviluppa lungo una direttrice sub-parallela alla linea di costa fra il fiume Volturno ed il fiume Garigliano, in posizione più interna rispetto alla attuale SS7 “Domitiana”	Adeguamento del Porto Turistico Pinetamare esistente nel Comune di Caste Volturno, per il diporto, i collegamenti marittimi e la pesca, al fine di rilanciare lo sviluppo socio-economico locale e riqualificare dal punto di vista paesistico e ambientale la fascia litoranea.
Tipologia funzionale (tipologia dell’infrastruttura, dimensione, caratteri delle opere d’arte, ecc.)	Arteria con caratteristiche autostradali, a due corsie per verso di marcia e svincoli sfalsati	Ristrutturazione, riqualificazione e completamento di una infrastruttura esistente, con la previsione di strutture di servizio adeguate alla funzione diportoistica e di trasporto passeggeri, e la realizzazione complessiva di 1.000 posti barca.
Caratteristiche dell’intervento	Asse stradale di nuova realizzazione	L’intervento prevede la realizzazione di un ormeggio per natanti dalla IV categoria fino ai maxi-yacht; di una darsena velica con relative attrezzature di servizio; di una darsena pescatori per 20 – 50 unità; di un attracco autonomo strettamente connesso al tessuto urbano e territoriale e per l’attestamento dei vettori di trasporto via mare, indipendente dall’approdo turistico.
Relazioni con gli altri QTR Quadri di Riferimento Territoriale	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 89 siti potenzialmente contaminati¹ di cui 28 sono aree lacustri artificiali¹. 1 azienda a RIR² (ex art. 6³) di cui non si conoscono i possibili esiti incidentali. rischio naturale: Il rischio alluvioni è alto e le possibili sorgenti di rischio sono il Volturno e il Garigliano, e va tenuto in conto nella pianificazione e nella realizzazione delle infrastrutture da realizzare. Il rischio erosione della costa è alto. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Ulteriore elemento di frammentazione ecologica. Curare attentamente la progettazione al fine di inserire l’arteria nel programma di ricostituzione del corridoio di connessione ambientale costiero tirrenico.</p>	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale:</i> rischio antropico: 59 siti contaminati¹, di cui 28 sono aree lacustri artificiali¹. rischio antropico Il rischio alluvioni è alto e le possibili sorgenti di rischio sono il Volturno e il Garigliano, e va tenuto in conto nella pianificazione e nella realizzazione delle infrastrutture da realizzare. Il rischio erosione della costa è alto. <i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Interferenza con i valori paesistici e con il sistema ambientale costiero. Verificare la possibilità di realizzare porti-canale alle foci di Volturno e del Garigliano piuttosto che realizzare porti in assenza di insenature e di litorale adatto.</p>
Politiche/Strategie esistenti	Progetto Integrato <i>Portualità Turistica</i> 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	Progetto preliminare e studio di impatto ambientale in corso	Studio di Fattibilità n.05 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 prescrive in fase di progettazione la procedura VIA regionale (DPR 12.04.96, all.A, lett. h) porti turistici e da diporto, nonché la Valutazione di Incidenza (Dir. 92/43 CEE del 21.5.92) dovuta alla presenza in zona di numerosi Siti di Interesse Comunitario.
Punti critici	<p>La presenza di una azienda a RIR² nelle vicinanze, è da tenere in conto.</p> <p>La presenza di 89 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione dell'adeguamento della strada, nonché delle attività commerciali e di servizio che nasceranno attorno all'infrastruttura.</p> <p>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 20/03/2003⁴. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti dalla normativa antisismica.</p>	<p>La presenza di 59 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione dell'infrastrutture e delle attività commerciali e di servizio che nasceranno attorno ad essa. L'area interessata dalle 28 aree lacustri artificiali merita attenzione ed interventi particolari, data l'idrologia della zona.</p> <p>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 20/03/2003⁴. Le infrastrutture da realizzare devono soddisfare i requisiti dalla normativa antisismica.</p>
Potenzialità	<p>Completamento del collegamento viario a carattere autostradale tra Napoli ed il basso Lazio</p> <p>Potenziamento della rete viaria principale regionale nell'area</p> <p>Ammagliamento di numerosi interventi locali previsti dalla Provincia di Caserta sulla viabilità di pertinenza</p> <p>Collegamento della parte Nord-occidentale/costiera del territorio regionale all'aeroporto internazionale di Grazzanise</p> <p>Risoluzione dei problemi di congestione e di incidentalità dell'attuale SS7 "Domitiana" tra Castelvolturno ed il Garigliano</p>	<p>La presenza di nuove infrastrutture portuali può costituire l'occasione per un rilancio del settore turistico di questa zona, anche considerata la vicinanza con le isole del golfo di Napoli. Inoltre ciò può consentire la costruzione di strategie di riqualificazione urbanistica e territoriale, sia funzionale che fisica, per la capacità attrattiva di funzioni pregiate, e per la rete di collegamenti con le aree urbane ed interne che un nuovo sistema di portualità dovrà richiedere.</p>

Obiettivo / commento sintetico per ogni campo

Il collegamento stradale corrispondente all'adeguamento della SS. 7 quater "Domitiana" contribuisce a migliorare l'accessibilità in ingresso e in uscita dell'area urbana napoletana, e rappresenta un'efficiente arteria di connessione interregionale con il Lazio. L'ampliamento della portata dell'asse di uscita da Napoli in direzione ovest si pone in relazione con gli interventi programmati di collegamento con l'autostrada A1 verso Grazzanise, e con gli assi trasversali all'area metropolitana costituiti dall'Asse Mediano e dall'Asse di Supporto. In tal senso la possibilità di collegarsi con l'area urbana provenendo da nord senza dovere passare dal nodo di ingresso autostradale ad est del capoluogo contribuisce a diminuire i flussi e la congestione dell'intera rete viaria napoletana. Tale intervento richiede la riconfigurazione del ruolo della SS. Domitiana nel tessuto insediativo costiero: sarà necessario prevedere un sistema di collegamenti tra asse viario e tessuto urbano, in modo da utilizzare la strada come miglioramento dell'interconnessione urbana e da spostare la concentrazione di funzioni pubbliche, di centralità urbane verso la costa, integrando un rinnovato sistema di spazi e funzioni pubbliche con gli addensamenti edilizi esistenti lungo il sistema costiero in condizioni di alto degrado insediativo, funzionale e ambientale. Questa strategia potrà utilizzare la programmazione del sistema di infrastrutture portuali come occasione per creare una nuova qualità del settore turistico anche attraverso ristrutturazioni che sostituiscano strutture alberghiere a quote di seconde case dequalificate e sottoutilizzate, e per attrarre nuove funzioni che inducano una riqualificazione diffusa del degradato tessuto edilizio senza ulteriori consumi di suolo. Aumento dell'interconnessione e costruzione di nuove centralità sono azioni che potrebbero consentire di migliorare il sistema di accoglienza e la qualità urbana dell'edilizia esistente, attraverso il rafforzamento di uno sviluppo locale che punti sulla riqualificazione ambientale e paesistica rivalutando un patrimonio di risorse ambientali e del paesaggio e del territorio storico che risultano ancora una potenzialità di quest'area alle porte del capoluogo. E' necessario prevedere verifiche e valutazioni di compatibilità ambientale dei nuovi interventi infrastrutturali per mitigare la loro potenziale azione di frammentazione del

territorio, attraverso aree di rispetto attrezzate a verde ed attraverso una progettazione paesaggistica delle infrastrutture che consenta di integrare per quanto possibile gli interventi nel contesto territoriale, in collegamento con la rete ecologica regionale. In quest'area del territorio regionale è possibile riscontrare un'altissima concentrazione di discariche abusive di rifiuti e scorie contaminate: pertanto un'azione di monitoraggio e bonifica ambientale risulta una priorità che prescinde da qualsiasi futura utilizzazione del territorio in esame.

SCHEMA N. 9	Campo Territoriale Complesso n. 9 Area Vesuviana		
Area Geografica	<p>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.</p>		
Tema territoriale	<p>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 LR. 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.</p>		
Azioni trasformative 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'interamento 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 QTR Quadri di Riferimento Territoriale	<p><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".</p> <p>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.</p> <p><i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Scarsi effetti sulla rete ecologica già oggi fortemente frammentata</p>	<p><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".</p> <p>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.</p> <p><i>Relazioni con la rete ecologica:</i> Scarsi effetti sulla rete ecologica già oggi fortemente frammentata</p>	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	<p>La presenza di 13 aziende a RIR nelle vicinanze, è comunque da tenere in conto è merita maggiori informazioni.</p> <p>La presenza di 136 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione di una nuova infrastruttura e delle attività commerciali che nasceranno attorno all'infrastruttura.</p> <p>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.</p>	<p>La presenza di 13 aziende a RIR nelle vicinanze, è comunque da tenere in conto è merita maggiori informazioni.</p> <p>La presenza di 136 siti potenzialmente contaminati va considerata nella pianificazione di una nuova infrastruttura e delle attività commerciali che nasceranno attorno all'infrastruttura.</p> <p>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.</p>	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 saturata 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.

SCHEDA N. 10	Campo Territoriale Complesso n. 10 <i>Campi Flegrei</i>		
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	<p>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.</p> <p>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</p>		
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 QTR Quadri di Riferimento Territoriale	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale: rischio antropico:</i> 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.</p>	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale: rischio antropico:</i> 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.</p>	<p><i>Relazioni con la rete del rischio ambientale: rischio antropico:</i> 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</p>
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 istituzionali
e
buone pratiche di pianificazione**

<u>Gli spazi per la cooperazione interistituzionale</u>	287
<u>Il governo del sistema metropolitano napoletano</u>	287
<u>Indirizzi per la perequazione territoriale</u>	289
<u>Le Agende 21 locali nelle politiche regionali</u>	298
<u>Le Agenzie locali di sviluppo territoriale e l'Agenzia di Marketing Territoriale nelle iniziative recenti della Regione Campania</u>	301

Gli spazi per la cooperazione interistituzionale

Questo documento di indirizzo strategico attribuisce un'attenzione particolare agli spazi per la cooperazione interistituzionale. L'attenzione nasce dalla consapevolezza della molteplicità e intersezione degli ambiti di amministrazione del territorio e degli impacci che tale situazione produce.

Ciascun Quadro Territoriale di Riferimento intende offrire un riferimento per la riduzione dell'incertezza all'azione dei diversi attori, istituzionali e non.

Nel primo, quello dei sistemi (rete ecologica, rete del rischio ambientale, rete dell'interconnessione), il riferimento per una cooperazione interistituzionale è assunto per il rischio vulcanico. In particolare per i 15 comuni della "zona rossa" individuata dalla protezione Civile per il Vesuvio è già stata resa operativa. Qui l'esigenza di una collaborazione è stata posta alla base della individuazione dei CTC effettuati nel terzo Quadro Territoriale di Riferimento e assunto come riferimento per la costituzione dell'Assemblea dei sindaci promossa dal Piano di mitigazione del rischio Vesuvio.

Successiva attenzione è necessaria, sempre in riferimento al piano di emergenza Vesuvio. E ancora per i comuni di Monte di Procida, Bacoli e Pozzuoli interessati dal Piano di emergenza Campi Flegrei.

Un ulteriore tema da porre all'attenzione della concertazione istituzionale con gli enti locali interessati è quello della delocalizzazione dal comune di Napoli dei depositi petroliferi, la cui permanenza nel raggio di una distanza fisiologica dagli insediamenti metropolitani costituisce un obbligo di legge. In tal senso si dovrà avviare rapidamente un efficace e condiviso processo decisionale sulla base di una preventiva esplorazione tecnica delle alternative localizzative possibili in rapporto a distanze di sicurezza da centri abitati, coerenze urbanistiche e compatibilità ambientali.

Il governo del sistema metropolitano napoletano

La difficile costituzione del governo metropolitano napoletano

Il dibattito sull'area metropolitana di Napoli seguito alla L. n. 142/90 partiva da una discreta varietà di documenti di programmazione e di studi che proponevano differenti definizioni e delimitazioni della metropoli: dallo Schema di Piano Regolatore del Comprensorio di Napoli del 1964 che ipotizzava, ad esempio, una soluzione per i problemi della grande città entro una "area metropolitana" formata da 96 comuni; alla proposta di Piano regionale di sviluppo del 1990 che individuava, secondo criteri insediativi e amministrativi, una prima "area propria napoletana" costituita da 34 Comuni e, secondo criteri economico-sociali, una "metropoli regionale" di 63 Comuni appartenenti alle Province di Napoli e Caserta.

Dopo l'emanazione della legge n. 142/90 il Comitato tecnico scientifico della programmazione, che fu incaricato dalla Regione Campania di suggerire i criteri di delimitazione dell'area metropolitana, definì e valutò tre ipotesi di perimetrazione:

- una prima area, composta da 129 Comuni delle Province di Napoli e Caserta, era estesa oltre l'attuale dimensione della Provincia;
- una seconda area coincideva con l'estensione della Provincia napoletana;

- una terza area comprendeva 42 (o 75) dei Comuni dell'attuale Provincia di Napoli che, facendo parte di una zona definibile come "consolidata", presentavano elevati livelli di integrazione con il capoluogo.

La prima ipotesi era argomentata con la fame di spazio richiesta da una elevata densità territoriale, mentre le ipotesi più circoscritte si rifacevano a criteri di omogeneità funzionale. Il Comitato valutò come preferibile l'ipotesi di un'area metropolitana coincidente con l'attuale Provincia di Napoli, anche per le difficoltà di una eventuale modifica degli ambiti amministrativi.

L'eccessiva focalizzazione del dibattito sulla delimitazione dell'area metropolitana ha assorbito tutte le potenzialità di iniziativa e inasprito i conflitti di interesse, determinando una situazione di *impasse* nella costituzione del nuovo ente locale, non superata neppure con le modificazioni introdotte dalla L. n. 265/99, che ha previsto un intervento sostitutivo da parte del Governo, come elemento propulsivo per gli enti locali, direttamente investiti della responsabilità politica di attivare il processo costitutivo della Città metropolitana. Anche il tentativo regionale avviato per l'impulso esercitato dai cambiamenti legislativi introdotti dalla L. n. 265/99 e dal D.Lgs. n. 267/2000 per arrivare ad un accordo Regione-Provincia-Comuni non ha portato ai risultati sperati ed ha registrato una scarsa partecipazione da parte degli enti locali.

Non poche difficoltà nella creazione di nuove forme di governo di livello metropolitano attengono ai rapporti istituzionali relativi in particolare alle relazioni fra Provincia di Napoli e Comune capoluogo e, in prospettiva, fra futura area metropolitana e Regione. Sebbene concentrate per lungo tempo sui rispettivi strumenti urbanistici, Provincia e Comune sono state coinvolte in una competizione improduttiva che ha frenato l'avvio di processi di concertazione indirizzati esplicitamente alla formazione di una unità di pianificazione o gestione di servizi comuni. Per di più a livello nazionale ANCI e UPI, ed i loro coordinamenti appositamente creati, hanno assunto posizioni antagoniste, rivendicando nella vicenda un protagonismo delle rispettive istituzioni. Anche il rapporto fra area metropolitana e Regione risulta complesso: quest'ultima dovrebbe accettare di cedere all'area metropolitana alcune sue prerogative per consentirle una certa autonomia di governo metropolitano.

Il contesto attuale in cui si inserisce il governo metropolitano e le prospettive in relazione alle strategie proposte dal PTR

La situazione attuale presenta elementi di contesto che portano a pensare oggi in modo diverso al governo metropolitano. In primo luogo la costituzione della città metropolitana si inserisce nel quadro più ampio delle riforme istituzionali che promuovono nel nostro Paese il federalismo fiscale ed amministrativo. In secondo luogo i sistemi metropolitani non possono essere oggi immaginati al di fuori di una prospettiva europea, anche in funzione dei processi di sviluppo e coesione locale promossi dalle politiche dell'Unione. In particolare nei documenti di sviluppo territoriale, Europa 2000+ e lo "schema di sviluppo per lo spazio europeo" (SSSE), il rafforzamento di un sistema policentrico di metropoli, grappoli di città e reti urbane, attraverso la cooperazione della politica strutturale e delle reti transeuropee (RTE), è considerato un passo decisivo per andare verso uno sviluppo policentrico ed equilibrato del territorio europeo.

In tale territorio Napoli, secondo una recente ricerca della DATAR, può essere considerata come area metropolitana di quinto livello¹²⁵, di due gradi inferiore al livello di attrazione che le conferirebbe il suo peso demografico. Infatti, il problema della inadeguatezza della conurbazione napoletana rispetto ad una prospettiva di area metropolitana è proprio nel fatto che alla sua consistenza demografica ed alla sua compattezza ed estensione non sono

¹²⁵ E. Cascetta, M. d'Albora, M. de Luca, F.D. Moccia, "Il sistema metropolitano di Napoli. Le nuove sfide di governo", 28 aprile 2004, Napoli.

associate funzioni metropolitane di eccellenza¹²⁶ e solo di recente si incominciano a creare enti funzionali di livello metropolitano (ad esempio il Consorzio Unico Campania).

In ogni caso, l'esperienza passata ha dimostrato che non è opportuno, nella individuazione dell'area metropolitana, adottare una impostazione dall'alto, ma che bisogna piuttosto partire dalle esperienze concrete delle aggregazioni sovracomunali già realizzate e in via di rafforzamento. Queste forme di cooperazione, che sono anche alla base del riconoscimento dei Sistemi Territoriali di Sviluppo su cui sono impostate le strategie del Piano Territoriale Regionale, possono essere concepite come buone pratiche da cui partire per costruire più complesse ed efficaci forme di aggregazione¹²⁷.

In particolare è opportuno collegare il processo di formazione della città metropolitana alla individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo proposti dal PTR sulla base dei processi di programmazione o pianificazione in atto nell'ultimo decennio, recependo dal territorio alcune volontà di aggregazione degli enti istituzionali e delle comunità locali, verificandole in un quadro di coerenza e con un percorso concertato.

La individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo non ha valore di vincolo, ma di orientamento per la formulazione di strategie territoriali coerenti e in tale senso potrebbe costituire l'opportuno riferimento su cui avviare il percorso concertato di definizione dell'area metropolitana, che andrebbe individuata proponendo una condivisa aggregazione/integrazione di Sistemi Territoriali di Sviluppo. Con il riferimento ai Sistemi Territoriali di Sviluppo come risorsa di base nella individuazione dell'area metropolitana, il PTR non intende proporre una delimitazione definita di tale area (come hanno fatto altri documenti programmatici in passato), ma piuttosto suggerire una metodologia di approccio al problema che possa consentire di superare le difficoltà dei rapporti interistituzionali con una costruzione condivisa e fondata sulle esperienze di aggregazione già in corso.

Indirizzi per la perequazione territoriale

La nuova domanda di pianificazione e la “riforma urbanistica”

I paradigmi della globalizzazione e dello sviluppo sostenibile e i nuovi bisogni della società contemporanea hanno posto all'attenzione nuove istanze. In sostanza la società contemporanea esprime una crescente domanda di qualità urbana ed ambientale, e di conseguenza anche una domanda di regole per l'uso di quei particolari beni pubblici che sono la città e l'ambiente. In altri termini la collettività manifesta una nuova domanda di pianificazione.

La disciplina urbanistica attraverso gli strumenti pianificatori promuove l'organizzazione degli usi dello spazio sulla base di valori riconosciuti (equità, efficienza, efficacia), interpretando il bisogno socio-culturale di una più alta qualità della vita e garantendo un futuro ai beni di cui fruiamo nel presente.

In questi anni si è promosso un ampio dibattito culturale ed istituzionale nel cui quadro sono emerse proposte (spesso accolte in numerose leggi regionali) ispirate ai principi di sussidiarietà, di responsabilità e autonomia dell'amministrazione, di cooperazione tra gli Enti, di efficacia della pianificazione, tese ad affermare i valori della sostenibilità ambientale e della coesione sociale.

Altro nodo della “riforma urbanistica” sono le innovazioni proposte per il regime immobiliare

¹²⁶ P. Coppola (a cura di), *La forma e i desideri. Saggi geografici su Napoli e la sua area metropolitana*, Napoli, Edizioni scientifiche Italiane, 1997.

¹²⁷ Si confronti anche il documento di E. Cascetta e altri già citato.

con riferimento al meccanismo attuativo del piano, nel quale si propongono di introdurre nuovi strumenti di intervento, basati sull'assunto che, nell'epoca della trasformazione urbana e non più dell'espansione, quello espropriativo non può essere considerato lo strumento principale per attuare i piani urbanistici, sia per l'elevato valore incorporato negli immobili urbani, sia per l'alto costo-opportunità dell'investimento immobiliare pubblico, oltre che per la carenza di fondi delle amministrazioni pubbliche.

L'opzione alternativa all'esproprio dei suoli è la perequazione urbanistica, che attraverso l'istituto del comparto urbanistico consente di coinvolgere i privati nell'attuazione dei piani al contempo eliminando le maggiori disparità di trattamento tra i proprietari fondiari. Il meccanismo è basato su regole generalizzate fissate dalla mano pubblica, che dovranno garantire anche la qualità degli insediamenti, con bassi carichi urbanistici ed elevato livello ambientale, migliorando nel contempo la qualità ecologica del sito in cui si interviene.

Il modello attuativo della legge urbanistica italiana

Il problema attuativo del piano è in qualche misura identificabile con la riforma del regime immobiliare, per due ordini di motivazioni fondamentali:

- la necessità di garantire al piano urbanistico una prospettiva attuativa certa, indipendente cioè dalle volontà politiche e dalle capacità gestionali di una amministrazione, perché basata su un sistema di regole generalizzate che coinvolgono tutti i soggetti interessati dalle trasformazioni urbanistiche;
- la necessità di rendere "indifferente" la pianificazione rispetto alla proprietà dei suoli (cioè alla rendita) e quindi di poter effettivamente esprimere una pianificazione condizionata esclusivamente da obiettivi qualitativi (urbanistici, ambientali, sociali), essenzialmente finalizzata a sostenere gli interessi della collettività.

Nella concezione attuativa della legge urbanistica del '42 lo strumento fondamentale che doveva garantire l'operatività del piano era l'esproprio per pubblica utilità, unitamente alla partecipazione dei privati ai "Comparti edificatori" di cui all'art. 23. Il modello, nella sua impostazione originaria, prevedeva all'art. 18 l'esproprio (possibile per le zone di espansione e obbligatorio per le aree ad uso pubblico comprese nei piani particolareggiati) come strumento attuativo fondamentale.

Si trattava di una soluzione del tutto funzionale al processo di espansione urbana allora in atto, cioè ad una condizione oggettiva del tutto diversa da quella attuale, perché le principali aree da espropriare erano quelle agricole da urbanizzare, aree a cui non era difficile negare una "edificabilità naturale".

L'impossibilità di applicare quel modello per la mancanza di risorse finanziarie da parte dei comuni e per l'avversione dei proprietari verso il meccanismo innovativo dei "comparti", a difesa della edificabilità sulla proprietà originaria (atteggiamento che ben rappresenta la concezione speculativa e non produttiva del regime immobiliare italiano), ha stimolato l'evoluzione delle pratiche urbanistiche fino alla definizione della generazione dei piani definiti "riformisti", che si misuravano esplicitamente con il mercato immobiliare, cioè con la rendita, cercando di correggere le distorsioni più evidenti e che si contrapponevano alla maggioranza delle esperienze di piano, ancora fortemente condizionate dalla rendita stessa.

Tuttavia, sia i piani che cercavano di riformare la rendita, sia quelli che ne razionalizzavano gli effetti non potevano impedire che si perpetuasse la più grave delle contraddizioni della legislazione urbanistica, addebitabili essenzialmente alle modalità attuative del piano: il "doppio regime dei suoli" (quelli edificabili e quelli preordinati all'esproprio), fonte di disparità di trattamento per i proprietari. Una distorsione perpetuata anche dalla forma più matura del piano riformista, che negli anni '70, nella fase terminale dell'espansione urbana

aveva tentato di sviluppare una alternativa pubblica alla rendita massimizzando le possibilità espropriative introdotte dalla L. 865/71 e utilizzandole anche come deterrente per stimolare e indirizzare l'attuazione privata del piano.

Il modello venne messo in crisi dalla sentenza n. 5/80 della Corte Costituzionale, che evidenziava, tra l'altro, proprio la disparità di trattamento del "doppio regime dei suoli" e impegnava il Parlamento a definire regole giuridicamente ineccepibili per il regime immobiliare, non escludendo l'utilizzazione anche del modello espropriativo, purché basato su una effettiva separazione del diritto di proprietà da quello di edificazione.

Nell'attuale stagione dell'urbanistica, l'oggetto principale del piano urbanistico sono in prevalenza suoli interni all'insediamento, che dispiegano la rendita differenziale che va ricondotta al pubblico, come ricordavano gli economisti classici. Per tali ragioni, si va affermando la tesi dell'inopportunità in questi contesti dell'acquisizione preventiva al patrimonio pubblico perseguita attraverso l'espropriazione per pubblica utilità, potendosi ricorrere prioritariamente alla regolamentazione dell'attuazione, dando luogo a valutazioni perequative di interessi.

Le regole a cui si ispira la perequazione urbanistica

L'opzione alternativa all'esproprio dei suoli è stata ravvisata nella perequazione urbanistica. Alcuni autori riconducono a cinque regole il modello perequativo già sperimentato:

- 1) Gli ambiti delle trasformazioni urbanistiche riguardano tutte le aree passibili di una utilizzazione diversa dall'attuale: le aree già edificate interne ai tessuti urbani, le aree libere marginali necessarie per una crescita fisiologica della città; escludendo solo le aree con accertate incompatibilità ambientali.
- 2) La concentrazione delle nuove quote di edificabilità all'interno degli ambiti di trasformazione deve essere indifferente rispetto alla proprietà fondiaria, e basarsi su una valutazione urbanistica qualitativa. I proprietari, delle aree coinvolte, parteciperanno pro-quota ai vantaggi e agli oneri della trasformazione urbanistica, indipendentemente dalla soluzione prevista dal piano.
- 3) Gli indici territoriali che definiscono le quote di edificabilità degli ambiti di trasformazione dovranno essere identici per tutte le aree appartenenti alla stessa tipologia, in relazione alla ubicazione dell'area rispetto al contesto urbano. Gli indici saranno inferiori rispetto alla pratica urbanistica corrente, sia perché relativi ad ambiti vasti, sia per garantire la massima qualità urbanistica ed ecologica della trasformazione.
- 4) Le modalità attuative degli ambiti di trasformazione prevedono un unico strumento esecutivo, il comparto, integrato da una convenzione che disciplina la partecipazione pro-quota dei proprietari alle volumetrie consentite, ma anche gli impegni relativi alle aree da cedere con modalità compensativa e agli oneri da sostenere.
- 5) Le aree da destinare ad uso pubblico presenti negli ambiti che eccedono gli standard urbanistici relativi agli interventi e destinate a soddisfare bisogni pregressi, dovranno essere obbligatoriamente cedute all'amministrazione comunale o gratuitamente o tramite acquisizione da parte di quest'ultima a bassi valori. Il ricorso all'esproprio sarà limitato solo ai casi di inadempienza da parte dei proprietari e quando il Comune ritiene necessaria la immediata utilizzazione di un'area.

Il dibattito culturale e le sperimentazioni in corso

La perequazione urbanistica è attualmente all'attenzione del dibattito culturale (coinvolgendo più ambiti disciplinari) e di sperimentazione operativa attraverso la formazione di PRG ispirati ai suoi principi e criteri. Altresì è da rilevare che, di recente, la sentenza del Tar Emilia

Romagna n. 22, del 14 Gennaio 99, ha sancito la legittimità giuridica del procedimento perequativo.

Inoltre è da rilevare che la perequazione è prevista nelle recenti leggi urbanistiche emanate da alcune Regioni, dalla Basilicata¹²⁸ alla Emilia-Romagna¹²⁹ e alla Calabria¹³⁰. Anche la Legge della Regione Campania n. 16/2004, intitolata “Norme sul governo del territorio”, propone al Capo V “Sistemi di attuazione della pianificazione urbanistica”, l’art. 32 sulla perequazione urbanistica e tratta in specifici articoli la modalità di attuazione attraverso i comparti (artt. 33 e 34) e le STU (art. 36).

Ulteriori affinamenti delle procedure tecniche della perequazione urbanistica portano a:

- individuare ambiti (comparti o aree per nuovi complessi insediativi configuranti unità ad attuazione urbanistica coordinata) in cui distinguere zone elementari a uso differenziato, privato e pubblico, da sottoporre a differenziata disciplina di uso del suolo;
- connettere ai suoli, a prescindere dalla destinazione urbanistica, una capacità media di utilizzazione edificatoria, attraverso Indici medi di utilizzazione del suolo (Indici Territoriali) con il trasferimento dell’edificabilità riconosciuta nelle specifiche zone elementari in cui si attua l’edificazione;
- prevedere che l’attuazione fondata sulla condivisione perequativa sia complementare al procedimento fondato sull’espropriazione per tutte le aree rientranti nel perimetro dell’unità di suolo a attuazione coordinata; per tali aree, in alternativa, si può ricorrere alla Società di Trasformazione urbana (D.lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, art. 120) che si avvale di poteri espropriativi per le aree contemplate nel progetto.

I “tipi” di perequazione

Sulla base delle sperimentazioni o dei contributi teorici si possono distinguere i seguenti tipi fondamentali di perequazione che fanno riferimento all’ambito territoriale, alla struttura del modello, ai parametri quantitativi.

a) In base all’ambito di applicazione:

- perequazione generalizzata, quando si estende a tutte le aree del piano e coinvolge tutti i tipi di intervento (conservazione, modificazione, trasformazione), oppure quando coinvolge una sola tipologia di intervento (ad esempio le aree di trasformazione);
- perequazione parziale, quando coinvolge solo determinati ambiti di intervento o quando implementa alcuni particolari programmi (ad esempio i Pru).

b) In base alla struttura del modello:

- “a priori”, quando le regole e i parametri sono stabiliti prima. Cioè quando i diritti edificatori vengono riconosciuti ai suoli urbani e periurbani come potenziale implicito alle loro condizioni di fatto e di diritto, e non in base alle scelte strategiche per il futuro assetto del territorio. Tale potenziale non è negoziabile;
- “a posteriori”, quando la quantità di edificazione globale prevista, da ciascun programma di attuazione del piano regolatore, viene equamente ripartita tra tutti i terreni che quel dato programma coinvolge. In questo caso la quantità di edificazione globale che caratterizza il programma è istituzionalmente negoziabile tra il comune e

¹²⁸ La L.R. 23/99 della Regione Basilicata, dal titolo “Tutela, governo ed uso del territorio”, introduce la perequazione urbanistica agli artt. 33 e 34 al titolo IV, capo IV.

¹²⁹ La Legge 24 Marzo 2000, n. 20, della Regione Emilia Romagna, dal titolo “Disciplina Generale sulla tutela e l’uso del territorio”, al Titolo Primo, Capo Primo, prevede l’articolo 7 sulla perequazione.

¹³⁰ La Legge regionale della Regione Calabria, n. 19 del 16 Aprile 2002, dal titolo “Norme per la tutela, governo ed uso del territorio”, prevede al titolo ottavo, l’articolo 54 sulla perequazione urbanistica.

l'insieme degli operatori privati (come ad esempio nei programmi complessi come i Pru).

c) In base ai parametri quantitativi:

- perequazione urbanistica “verso il basso” quando gli indici convenzionali che sono fissati a priori per ciascuna classe del territorio sono dello stesso ordine di grandezza;
- perequazione urbanistica “verso l’alto” quando tali parametri sono più elevati.

La classificazione dei suoli

La classificazione del territorio secondo lo stato di fatto e di diritto è strumento fondamentale della pianificazione urbanistica perequativa in quanto serve ad ancorare i diritti edificatori spettanti ai proprietari dei terreni a connotati strutturali del territorio. Nelle sperimentazioni effettuate emergono diversi metodi per la classificazione del suolo, anche se il fine è comune: si può far riferimento alle categorie di cui al DM 1444/68 oppure a categorie che scompongono il territorio comunale in vari ambiti/insiemi sulla base di analisi e argomentazioni specifiche. La classificazione può essere altresì correlata alla disciplina conseguente dai vincoli ricognitivi o conformativi producenti limitazioni all’uso del suolo in conseguenza di istituti legislativi sovraordinati operanti nel territorio comunale (vincoli paesistici, idrogeologici ecc).

Un possibile metodo per la classificazione del suolo in Campania

Con riferimento alla Legge regionale n. 16/2004 ed in particolare con i contenuti del PUC di cui all’art. 23, uno schema esemplificativo di ***classificazione del suolo*** potrebbe essere il seguente:

Gli ambiti	<p>Il territorio comunale può essere disaggregato in due grandi componenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) <p>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.</p>
I sistemi	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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

	<p>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.);</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>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.</p> <p>N.B. Le z.t.o. possono ulteriormente suddividersi in zone elementari sulla base di specificazioni locali</p>

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.

L'attribuzione della capacità di utilizzazione edificatoria attraverso gli indici

L'attribuzione degli indici edificatori è uno degli aspetti più delicati della perequazione urbanistica ed è condizionato dal modello di città a cui mirano gli organi di governo della città. Dal punto di vista economico, l'attribuzione degli indici equivale a determinare i diversi livelli di rendita (assoluta per le aree che da agricole diventano urbane e differenziale per le aree già ad usi urbani) riconosciuti alla proprietà fondiaria. Con la perequazione "verso l'alto", cioè con indici elevati, si raggiunge più rapidamente l'accordo con la proprietà privata ma si recuperano minori aree da socializzare. Con la perequazione urbanistica "verso il basso", cioè con indici bassi, si perseguono più facilmente gli obiettivi della socializzazione del suolo, cioè si reperiscono più aree, ma l'accordo con la proprietà privata è più difficile da raggiungere.

Un metodo per la scelta della capacità media di utilizzazione edificatoria

La capacità di utilizzazione edificatoria si può dedurre dallo stato di fatto e di diritto in cui si trovano i suoli alla data di formazione del piano, attraverso la valutazione di sensitività del valore che i suoli acquisiscono nel mercato locale.

La capacità media di utilizzazione edificatoria del suolo, prescritta dal PRG, si riferisce alla superficie territoriale del nuovo complesso insediativo (o comparto edificatorio), e si esprime attraverso l'indice di edificabilità territoriale (in mq o mc). Essa si riferisce alla superficie territoriale del distretto di intervento, ma va realizzata interamente sulla superficie fondiaria del comparto (nel successivo paragrafo si schematizzano le componenti del comparto edificatorio perequativo).

In sostanza la capacità media di utilizzazione edificatoria, espressa attraverso indici e

parametri, deve rapportarsi alle superfici “compensativa”, “integrata” e “fondiaria”; componenti il comparto e deve scaturire dall’equilibrio tra il valore che il suolo acquisisce ed costi che si sostengono per la sua trasformazione/modificazione.

Lo strumento di attuazione: il comparto urbanistico

Infine, una volta definite le classi e attribuite loro gli indici, si passa allo strumento di attuazione della perequazione urbanistica: ***il comparto***.

Tutti i piani ispirati dalle regole perequative utilizzano tale strumento.

In genere i comparti prevedono una suddivisione nell’area fondiaria in cui si concentrano le quantità edificatorie, nell’area destinata agli standard di cui al DM 1444/1968 (o di riferimento delle leggi regionali nel caso di modifica delle quantità) ed infine nelle aree extra standard (superfici compensative) volte al recupero del fabbisogno pregresso.

I comparti possono essere unitari o ad arcipelago, ovvero comprendenti aree non limitrofe e soprattutto non contigue. Se i comparti sono di grandi dimensioni la perequazione è interna agli stessi; se invece sono di piccola dimensione il meccanismo attuativo li accorpa, appunto ad arcipelago, onde conseguire la perequazione.

La proprietà privata, riunita in consorzio, partecipa pro quota in proporzione alla proprietà posseduta nei comparti.

Altro punto cruciale per l’attuazione è la convenzione che si correla al comparto. La convenzione viene stipulata tra i proprietari coinvolti nel comparto e l’amministrazione comunale, e regola i rapporti tra i suddetti soggetti.

L’articolazione del comparto edificatorio

Il “comparto edificatorio” configura un’area, destinata alla formazione di nuovi complessi insediativi, o alla modificazione dell’esistente spazio edificato, nel cui ambito si prevedono interventi differenziati, per funzioni e per tipi, da attuare con sincronismo spazio temporale, e quindi unitariamente. Nel perimetro sono comprese aree destinate a funzioni private, aree destinate al soddisfacimento di standard per spazi ed attrezzature pubbliche integrate con le funzioni private, aree destinate ad attrezzature di interesse generale.

Il comparto si caratterizza attraverso: l’uso funzionale, misto o specializzato, la superficie territoriale, e la capacità media di utilizzazione edificatoria assentita dal PRG. Il perimetro del comparto va assunto quale fondamento della struttura urbanistica di progetto, nonché per l’attuazione delle scelte urbanistiche, e quindi per la formazione dei piani esecutivi per l’attuazione indiretta del PRG.

Il comparto prevede due componenti definite “superficie integrata” e “superficie compensativa”.

La superficie integrata è data dalla somma della superficie fondiaria ad uso della specifica funzione dove si realizza il manufatto edilizio; della superficie dell’area da destinare a standard connessa all’uso funzionale, con le modalità metriche sancite nella legislazione regionale; dalla superficie per viabilità.

Le zone elementari che compongono la superficie integrata sono del tipo C, D e F (standard).

La superficie compensativa è destinata a fini pubblici e, da un lato consente di compensare le insufficienze comunali nella dotazione di spazi pubblici, sulla base di rapporti conformi agli obblighi legislativi; e dall’altro compensa il maggior valore acquisito dall’area edificabile per effetto della concentrazione della capacità insediativa, sancita nel PRG, sulla superficie fondiaria.

Le zone elementari che compongono la superficie compensativa sono del tipo C, D (pubbliche ossia ERP o PIP) e/o F (standard di livello urbano).

La perequazione attraverso i trasferimenti dei diritti immobiliari

La perequazione urbanistica tra l'altro ha consentito la sperimentazione di vari metodi compensativi tra cui il trasferimento dei diritti immobiliari, di cui di seguito si descrivono brevemente le caratteristiche.

Il meccanismo del trasferimento delle quantità edificatorie può avvenire, ad esempio:

a) tra le aree destinate dal PRG a Parco (urbano, fluviale e naturale delle colline) e le aree destinate a zone urbane di trasformazione e aree di trasformazione per servizi. Viene assegnato un indice di base alle aree di trasformazione che viene elevato in alcune zone per accogliere le densità di trasferimento provenienti dalle aree a parco;

b) nell'ambito delle stesse aree di trasformazione con densità differenziate. Una volta trasferito il potenziale edificatorio le aree sono cedute al Comune gratuitamente.

Il programma può essere generalizzato in quanto applicato nell'ambito dell'intero PRG, o può essere parziale perché applicato solo ai suoli ricadenti nell'ambito, poniamo, di un Programma di Riquilibrificazione Urbano.

La perequazione e la questione ambientale

Da alcuni decenni la questione ambientale è entrata in tutti i discorsi, e la sensibilità dell'opinione pubblica, in tal senso, è molto cresciuta e si riflette anche nel comportamento sociale.

Per ciò che concerne il governo del territorio, essa è diventata di assoluta priorità. Assumendo come cruciale la questione ambientale nell'ambito della pianificazione non si può non tener conto dei principi della sostenibilità ambientale quando si prospettano ulteriori modificazioni/trasformazioni antropiche.

Vi è quindi la necessità di limitare il consumo di risorse contenendole al minimo indispensabile, anche in rapporto a criteri di equità sociale. Diventano allora cruciali, nell'attività di pianificazione le analisi e le valutazioni per il calibramento della trasformazioni sia in senso qualitativo che quantitativo.

La strategia territoriale da adottare può far riferimento alle esperienze tedesche basate sui concetti della compensazione ambientale e del potenziale ecologico-ambientale, che collegano ogni trasformazione urbanistica a concreti interventi di miglioramento qualitativo delle tre risorse ambientali fondamentali aria, acqua e suolo, affinché sia garantito un processo naturale di rigenerazione o autorigenerazione delle risorse stesse.

Tale politica prende il nome di rigenerazione ecologica della città, e si riferisce alla modalità di uso e conservazione delle risorse naturali, nell'ottica della sostenibilità.

Essa si concretizza in tre punti che costituiscono aspetti fondamentali del piano:

- la drastica riduzione di nuove aree da urbanizzare;
- la compatibilità ambientale ed ecologica del sistema infrastrutturale;
- l'applicazione dei principi della rigenerazione ecologica a tutte le nuove trasformazioni urbanistiche.

In riferimento a questo ultimo aspetto, grande importanza va assegnata alle misure di ripermabilizzazione del suolo urbano, in quanto condizione fondamentale per l'accrescimento del potenziale ecologico-ambientale della città e al ruolo analogo attribuito alla diffusione massiccia di verde sia pubblico che privato. Per le zone urbane caratterizzate da livelli di altissima ed alta impermeabilizzazione vanno previste misure finalizzate alla ripermabilizzazione degli spazi aperti.

Ma soprattutto nei nuovi interventi di modificazione/trasformazione, devono essere previste elevate quote di superfici permeabili, in quanto ciò configura una crescita sostanziale di

permeabilizzazione urbana, essenziale per l'equilibrio ecologico della città, per la rigenerazione delle risorse ambientali e per garantire una più elevata qualità della vita urbana in termini di salubrità relativa all'area e al clima.

La rigenerazione ecologica genera regole ecologico-urbanistiche per le aree di trasformazione, le cui principali sono:

- l'individuazione di indici territoriali bassi, finalizzati a garantire carichi urbanistici e carichi ambientali adeguati alla strategia ecologico-urbanistica;
- la previsione negli ambiti di trasformazione di alte quote di verde pubblico di compensazione e verde privato;
- la prescrizione di indici di permeabilità specifici per le suddivisioni interne agli ambiti di trasformazione;
- la prescrizione di un costante accrescimento della copertura vegetale che si attui contemporaneamente rispetto alla realizzazione del progetto di trasformazione.

La valutazione per la perequazione urbanistica

L'efficacia del piano comporta che le decisioni assunte in merito all'uso delle risorse siano realizzabili, soprattutto in fase attuativa. In questa fase non si può prescindere dalla individuazione dei soggetti, delle risorse finanziarie e delle procedure su cui si ritiene di poter fare affidamento. In questo quadro l'informazione estimativa risulta indispensabile e la sua attendibilità essenziale perché il piano attuativo possa avere successo. Elementi conoscitivi elementari, a questo proposito, sono i valori immobiliari, i costi di produzione, il costo del denaro, il prelievo fiscale ecc.

Altresì la fattibilità si confronta con la dimensione temporale della pianificazione. Sino ad oggi la pianificazione ha avuto un carattere atemporale, ma di recente si tende a riconoscere l'importanza della separazione dei contenuti di carattere strutturale rivolti al lungo periodo, da quelli di natura operativa di breve-medio periodo.

La verifica di fattibilità finanziaria, attraverso l'analisi della domanda, della sua evoluzione, nonché l'analisi dell'offerta e della sua evoluzione; l'analisi dei costi iniziali di investimento e di quelli di manutenzione/gestione; l'analisi dei canoni e delle tariffe applicabili, consente di controllare i benefici netti nel tempo per ciascuno dei molteplici soggetti coinvolti, elaborando altrettanti bilanci finanziari.

Risultano di grande utilità le valutazioni che si fondano sui principi della scienza economica, quali la stima dell'investimento, l'analisi finanziaria, l'analisi costi/benefici, ecc. A differenza di altre, queste tecniche hanno il pregio di presentare sul piano scientifico una notevole solidità teorico-metodologica e, sul piano pratico, una elevata capacità di produrre risultati estremamente stringenti per il sistema degli attori coinvolti.

L'Analisi finanziaria nella perequazione urbanistica

L'attenzione della pianificazione urbanistica al mercato compete dunque all'analisi finanziaria la cui implicazione risponde prevalentemente a scopi pratici, quali il controllo della sostenibilità finanziaria dell'investimento in relazione alla capacità di spesa del promotore (sia pubblico che privato) e la verifica della convenienza alla realizzazione.

L'analisi finanziaria non solo individua, con criteri e procedimenti dell'estimo, i parametri economici (prezzi e costi) che delimitano il campo all'interno del quale ricercare le soluzioni soddisfacenti, ma influenza anche le scelte relative alla qualità del progetto, all'appetibilità sul mercato del bene prodotto, al controllo dei costi e tempi di realizzazione, alla gestione nel tempo.

L'analisi finanziaria, riferita ai piani attuativi o ai singoli progetti, verifica la convenienza

dell'investimento immobiliare stimando i flussi di cassa, in entrata e in uscita, lungo l'intero arco temporale di realizzazione dell'investimento, calcolando appositi indicatori di redditività. L'aspetto di maggior rilievo della valutazione finanziaria riguarda la possibilità di porre in uno scenario a rischio e di incertezza il lungo ciclo dell'investimento immobiliare.

L'andamento del mercato immobiliare, quello dei mercati finanziari, l'innovazione tecnologica, i gusti dei consumatori, sono infatti soggetti a variazioni che influiscono in maniera decisiva sulla fattibilità del progetto urbano. L'incertezza, riguarda principalmente l'attività della costruzione, i tempi di realizzazione, l'entità dei ricavi.

Esperienze di ricerca hanno argomentato la possibilità, attraverso successivi "aggiustamenti/incrementi", di "calibrare" negozialmente l'ipotesi che consente di dedurre le capacità di utilizzazione fondiaria in grado di stabilire un rapporto conveniente tra costi e ricavi privati, cioè che garantisce l'efficienza dell'investimento e nello stesso tempo gradua la superficie da cedere al pubblico a titolo di compensazione.

In sostanza la negoziazione si rende necessaria per l'intrinseca diversità degli obiettivi tra soggetti pubblici e operatori privati. I primi sono attenti al quadro degli interessi generali mentre i secondi agli interessi particolari connessi con l'appropriazione delle rendite urbane. Come abbiamo visto nei precedenti paragrafi la prassi urbanistica si è basata su una chiara separazione dei ruoli. Il rapporto pubblico/privato è caratterizzato strutturalmente da elementi di conflittualità, in un gioco a somma zero, che ha prodotto risultati affatto insoddisfacenti.

Attualmente si cerca di sostituire la rigida separazione con una integrazione¹³¹ dei ruoli, che punta a costruire un gioco a somma positiva, nel quale cioè non ci sia un vincente ed un perdente, ma nel quale si possa essere, "in parte", tutti vincenti. Ciò implica la rinuncia da parte di ciascun soggetto alla possibilità di massimizzare il perseguimento dei propri obiettivi e la ricerca, invece, di soluzioni capaci di combinare obiettivi multipli, eterogenei e conflittuali.

Le Agende 21 locali nelle politiche regionali

Un richiamo alla necessità di portare avanti processi per la sostenibilità ed in particolare alla necessità di lavorare per le Agende 21 locali a livello regionale è contenuto nella Risoluzione di Goteborg (1997), adottata nel corso della Terza Conferenza sull'ambiente dei Ministri delle Regioni e dei Landers dell'Unione europea ed è stato ripreso nella Conferenza delle Regioni di Wexfort (1999).

Al di là di specifiche formalizzazioni della necessità di un impegno regionale nella implementazione di Agende 21 locali va sottolineato che i processi di Agenda possono portare sia risultati in termini di effetti concreti di azioni cooperative avviate per la sostenibilità in base ad un programma integrato e intersettoriale (il Piano di azione locale), che in termini di sviluppo di forme cooperative diverse da quelle tradizionali, che possono essere investite in forme di governo innovativo del territorio. L'Agenda, insomma, può aiutare la costruzione non solo dell'azione cooperativa ma anche della capacità di cooperare per lo sviluppo sostenibile ed ha quindi una valenza che va anche oltre il programma di azioni che essa propone. L'Agenda 21 locale si può infatti inserire fra quelle forme di espressione innovative di governo del territorio che pone in essere un processo che favorisce la convergenza di diversi interessi e strategie per una costruzione interattiva dell'interesse pubblico in una prospettiva di sostenibilità dello sviluppo. In questo senso l'Agenda aiuta il dialogo e la

¹³¹ In tal senso si orientano i Programmi urbani complessi a partire da quelli introdotti con la L. n. 179/92 all'ultima generazione di tali programmi, i PRUSST.

collaborazione fra “mondi” di esperienza, comportamenti e interessi diversi: fra pubblico e privato, fra settori amministrativi tradizionalmente autoreferenziali, fra differenti categorie sociali, fra politici, burocrati e cittadini.

Breve nota sullo stato di attuazione delle Agende 21 Locali in Campania

Nella Regione Campania si sono recentemente avviati alcuni processi di Agenda 21 locale che hanno al momento dei risvolti ancora marginali e poco territorializzati, ma vanno presi in considerazione e seguiti per possibili attività di sviluppo e diffusione delle esperienze.

In particolare 59 enti (4 Province, 45 Comuni, 8 Comunità Montane, 2 Enti Parco) risultano formalmente impegnati in tali processi, avendo aderito alla Campagna Europea delle Città Sostenibili e sottoscritto la Carta di Aalborg (55 enti), o sono entrati a far parte del Coordinamento Nazionale Agende 21 Locali Italiane firmando la Carta di Ferrara (4 enti). In concreto solo un esiguo numero di questi enti hanno effettivamente avviato il processo e molti di essi hanno utilizzato il cofinanziamento del Ministero dell'Ambiente (D.M. del 18 dicembre 2000)¹³². Le esperienze sono ancora all'inizio ed i processi sono estremamente incerti, tanto quelli che interessano i Comuni, quanto quelli delle Province.

A livello provinciale tutte le amministrazioni campane hanno avviato almeno qualche iniziativa relativa al percorso dell'Agenda¹³³. I processi delle province di Napoli e Salerno risultano i più avanzati. In particolare il Consiglio provinciale di Salerno ha approvato nel 2003 sia la Relazione sullo Stato dell'Ambiente, che il Piano d'Indirizzo.

La Regione Campania (Assessorato alle Politiche Ambientali e Assessorato alle Politiche del Territorio) ha recentemente sostenuto una indagine¹³⁴ sui processi partecipati di Agenda 21 locale ed ha creato un osservatorio all'interno dell'ente (Servizio Aree Protette Metropolitane – Agricoltura Urbana). È inoltre intenzione¹³⁵ dell'Amministrazione deliberare a breve termine per un primo impegno¹³⁶ a favore delle Agende 21 locali, relativo in particolare al programma di parchi regionali. L'iniziativa è stata avviata con il progetto pilota per il Parco metropolitano delle colline di Napoli.

Azioni che la Regione Campania può porre in essere per le Agende 21 locali

Sono diverse le attività che la Regione Campania può decidere di porre in essere per favorire i processi per la sostenibilità ed in particolare le Agende 21 locali anche in relazione al

¹³² Secondo il rapporto del 2003 della indagine sui processi partecipati di Agenda 21 Locale in Regione Campania realizzato da Avanzi, dei 31 enti locali che hanno risposto al questionario inviato, dieci enti hanno utilizzato il cofinanziamento del Ministero dell'Ambiente (bando 2000), il Comune di Napoli ha utilizzato i fondi della L. 285/97 e solo due Comuni (Mugnano e Teggiano) hanno impiegato risorse proprie.

¹³³ La Provincia di Napoli nel novembre 2000 ha deliberato per l'avvio del processo e la costituzione dell'Ufficio Agenda 21 locale, guidato dall'Assessorato allo sviluppo sostenibile e coordinato dal Dirigente del settore Attività produttive. L'Amministrazione ha portato avanti il Progetto *Ecopolis. Tra terra e mare, per lo sviluppo sostenibile nella Provincia di Napoli*, cofinanziato dal Ministero dell'ambiente che ha attivato il processo di Agenda nelle isole del golfo.

Le Province di Avellino e Benevento, unendosi alle Province di Foggia e Campobasso, nell'ambito del patto *Quattro Province per il lavoro, quattro Province per lo sviluppo*, hanno presentato un progetto per il cofinanziamento ministeriale intitolato *Quattro Province per una nuova dimensione territoriale della pianificazione ambientale* con la previsione della istituzione del Forum, dell'audit territoriale e del Rapporto sullo stato dell'ambiente.

La Provincia di Salerno è uno degli enti locali campani (insieme al comune di Camigliano della Provincia di Caserta) entrati a far parte del *Coordinamento nazionale Agende 21 locali* avendo ospitato anche il primo incontro nazionale del *Coordinamento* nel Meridione nel maggio 2000. L'Amministrazione porta avanti da diversi anni il processo di Agenda 21 locale.

¹³⁴ Avanzi, *Indagine sui processi partecipati di Agenda 21 Locale in Regione Campania. Rapporto 2003*.

¹³⁵ Intenzione espressa dal dirigente del Servizio Aree protette Metropolitane in occasione della presentazione del Rapporto di indagine sulle Agende 21 locali in Campania svoltasi alla Fondazione IDIS il 12/3/2004.

¹³⁶ Utilizzando le risorse ricavabili dalla rinegoziazione dei fondi POR 2003-2006.

processo di definizione del Piano territoriale regionale.

La Regione può portare avanti iniziative di:

- *coordinamento:*
la Regione può svolgere un ruolo di coordinamento delle realtà locali impegnate nelle esperienze di Agenda 21 locale, offrendo loro luoghi e occasioni di incontro e strumenti di comunicazione oppure, più incisivamente, definendo in base al contesto e alle specificità regionali linee strategiche comuni o un quadro comune di riferimento per obiettivi e indicatori da utilizzare a supporto dei processi di A21L e di politiche di settore per la sostenibilità nelle diverse realtà locali;
- *intervento diretto:*
la Regione può promuovere una propria Agenda 21 locale o sperimentare Agende 21 locali in territori pilota con particolari criticità ambientali.
- *diffusione delle buone pratiche:*
la Regione, secondo quanto avviene a livello europeo e nazionale, può creare una banca dati di buone pratiche di livello locale regionale per censire e valutare casi specificamente legati al contesto locale regionale, che possano più opportunamente di altri contesti essere presi come riferimento nella Regione e nello stesso tempo possano essere valorizzati al di fuori di essa, con il fine di ottenere anche una maggiore visibilità a livello nazionale ed europeo, visibilità favorevole alla competizione interurbana per l'assegnazione delle risorse;
- *carattere normativo:*
la regione può prevedere nella propria normativa che:
 - 1) la concertazione in fase di pianificazione regionale e locale si sviluppi in accordo con eventuali esperienze di Agenda 21 locale;
 - 2) la pianificazione regionale introduca alcuni criteri e tecniche delle A21L; ad esempio la valutazione di efficacia delle politiche in atto in relazione alla sostenibilità o l'indicazione di obiettivi e strategie riferite a risorse ambientali.
- *carattere "premiabile":*
la Regione, come negli esempi europei e nazionali e come avviene in altre Regioni, può istituire concorsi e premi per la sostenibilità che possano fungere da incentivo per la diffusione di pratiche e comportamenti virtuosi;
- *carattere formativo:*
la Regione può favorire la realizzazione di corsi o studi o manuali per i funzionari delle amministrazioni locali o i tecnici liberi professionisti in modo da diffondere le conoscenze in merito alle procedure, alle tecniche e agli strumenti più innovativi per la sostenibilità;
- *carattere finanziario:*
la Regione può istituire un fondo regionale per incoraggiare l'implementazione di azioni programmate attraverso i processi di Agenda 21 locale nei casi di più complessa attuazione.

Le iniziative proposte possono far parte di una strategia integrata o essere decise di volta in volta a seconda delle risorse economiche ed umane disponibili. Fra di esse le iniziative di coordinamento e quelle di carattere normativo è opportuno che assumano un carattere di rilievo che ne garantisca l'attuazione, indipendentemente dalle circostanze contingenti.

Proposte specifiche per le Agende 21 locali

Pur non essendovi norma regionale in Campania che obblighi le amministrazioni a prevedere le Agende, a livello comunitario e internazionale vi sono degli indirizzi politici precisi (fra

l'altro il V e VI Programma per l'Ambiente), anche se non trasformati in direttive da recepire da parte degli Stati membri.

Il PTR propone un allargamento della sperimentazione¹³⁷ ai campi territoriali complessi, dove sono maggiori sia i fattori di criticità ambientale, che i fattori di conflittualità degli attori locali, anche perché risulta maggiormente indefinita e incerta in tali aree la consapevolezza ed il riconoscimento delle risorse da tutelare e valorizzare. Fra l'altro in base alle strategie del PTR si può decidere di sperimentare percorsi per la sostenibilità legati ad ambiti diversi da quelli provinciali o comunali (a cui generalmente fanno riferimento le Agende) e basati su territori rispondenti ad unità territoriali intermedie quali i Sistemi Territoriali di Sviluppo, dove ragioni connesse ad obiettivi di sostenibilità motivino un intervento non corrispondente alle delimitazioni amministrative¹³⁸.

Inoltre il PTR, nella parte relativa alla messa a norma delle città, prevede che le modalità partecipative in fase di redazione degli strumenti urbanistici si sviluppino in accordo con eventuali esperienze di Agenda 21 locale.

Le Agenzie locali di sviluppo territoriale e l'Agenzia di Marketing Territoriale nelle iniziative recenti della Regione Campania

Nella sua recente attività istituzionale a favore dello sviluppo territoriale la Regione Campania ha, contemporaneamente, portato avanti un processo concertato sulla costituzione di Agenzie locali di sviluppo territoriale e la predisposizione di un progetto che preveda la creazione di una Agenzia di Marketing Territoriale di livello regionale per lo sviluppo di attività produttive nel territorio campano¹³⁹. I compiti di queste Agenzie, diversi ma complementari e alle diverse scale, possono costituire un presupposto per aiutare gli attori locali ad individuare e implementare obiettivi strategici per lo sviluppo dell'economia locale e delle potenzialità territoriali e per inserire strategicamente il sistema locale campano nel contesto nazionale e internazionale. Tali Agenzie e l'Agenzia regionale di Marketing Territoriale debbono collaborare ed operare in stretto collegamento funzionale.

Le attività della Agenzia di Marketing regionale sono molteplici e interconnesse:

- dalla diffusione della conoscenza e promozione del sistema produttivo campano;
- allo sviluppo di nuove opportunità di investimenti nazionali ed esteri e al coinvolgimento di investimenti e partnerships di società esterne in quelle campane; dalla promozione di azioni di marketing urbano e territoriale, finalizzate alla valorizzazione delle opportunità immobiliari;
- alla cura delle attività di accoglienza attraverso uno sportello integrato e un'assistenza alle attività nella fase di insediamento.¹⁴⁰

Il ruolo delle Agenzie di sviluppo è molto complesso ed articolato. La costituzione delle Agenzie mira a favorire le dinamiche di crescita del territorio, a promuovere i partenariati economico-sociali su base locale, a sostenere l'incremento della occupazione e a svolgere compiti di assistenza tecnica e progettuale nella definizione e valutazione delle politiche di sviluppo. Le Agenzie possono costituire gli attori preferenziali nella attuazione e gestione della programmazione economica, integrata, negoziata e strategica, e la possibilità di

¹³⁷ Al momento la Regione sta sperimentando progetti pilota nelle aree protette.

¹³⁸ Attualmente, ad esempio, i nove comuni della "Città del Fare" hanno proposto una Agenda 21 locale intercomunale che stanno avviando e per la quale hanno avuto dei finanziamenti dal POR.

¹³⁹ Delibera di Giunta Regionale n. 6117 del 15/11/2001.

¹⁴⁰ D.G.R. n. 6117 del 15/11/2001

assegnare ad esse l'obiettivo ambizioso di ritrovare le coerenze a livello locale dei differenti strumenti di programmazione esistenti, favorendo localmente la messa a sistema delle previsioni dei Patti territoriali, dei Contratti d'area, dei Progetti integrati e delle previsioni urbanistiche in via di definizione nei processi di redazione, ancora in itinere, del Piano territoriale regionale e dei piani territoriali di coordinamento provinciale. Alle Agenzie potranno essere affidati sia la promozione, progettazione e gestione di programmi urbani complessi, sia l'attivazione di strumenti finanziari per l'acquisizione e il recupero di aree industriali e produttive, in particolare dismesse o da bonificare. Alle Agenzie si possano assegnare funzioni e compiti, con modalità di svolgimento regolate attraverso specifica convenzione, dei Consorzi delle Aree di sviluppo industriale e dei distretti industriali, relativamente alle aree di competenza e ad aree funzionalmente collegate. Si configura, dunque, un ruolo significativo e cruciale delle Agenzie locali di sviluppo territoriale, in connessione con l'Agenzia regionale, all'interno dei reticoli istituzionali, per supportare la definizione, valutazione e gestione delle politiche di sviluppo economico e territoriale.

Le Agenzie possono essere promosse dalle Province, dai Comuni o da forme associative tra autonomie locali, a cui possono partecipare altri enti pubblici, enti no profit con finalità sociali ed enti privati sulla base di un programma operativo concertato, approvato con un Accordo di programma fra gli enti locali interessati. Bisogna mirare soprattutto ad assicurare la partecipazione regionale e degli enti territoriali responsabili delle politiche di sviluppo territoriale e a garantire la presenza di una quota di capitale privato. Infatti, Regioni e Province competenti territorialmente devono obbligatoriamente essere presenti nell'organo amministrativo; solo una soglia demografica minima, in rapporto alla estensione territoriale, è richiesta come requisito ai Comuni, quali soggetti proponenti, e limiti di tipo finanziario sono imposti alla quota del capitale privato coinvolto.

Si propone di valorizzare i processi di programmazione per lo sviluppo già in atto, assecondando la tendenza alla aggregazione sovracomunale dei Comuni; una intenzione che coinvolge anche il processo di formazione in tale PTR di 45 Sistemi Territoriali di Sviluppo (considerando i processi di programmazione o pianificazione per i Patti, i Parchi, i Distretti, i Contratti d'area, i PIT, i piani delle Comunità Montane, i Sistemi locali manifatturieri), su cui impostare le strategie di sviluppo, recependo dal territorio alcune volontà di aggregazione degli enti istituzionali e delle comunità locali, per poi verificarli in un quadro di coerenza e con un percorso concertato.¹⁴¹

Potrebbe, pertanto, crearsi una stretta correlazione fra l'individuazione delle Agenzie di sviluppo locale e la definizione concertata dei Sistemi Territoriali di Sviluppo integrando obiettivi di programmazione economica e di pianificazione territoriale.

Le varie Agenzie dovrebbero operare per conferire caratteri di competitività agli STS individuati e, in parte, già esistenti, che potrebbero costituire gli ambiti adeguati per sostenere l'impegno della innovazione economica, sociale e amministrativa, disponendo della opportuna massa critica di risorse territoriali, produttive e umane, per costituire delle unità minime di programmazione; mentre i Programmi di sviluppo locale, proposti dalle Agenzie, esprimendo gli accordi fra soggetti pubblici, parti sociali, privati e organismi del terzo settore su obiettivi di sviluppo relativi ad aree omogenee, sarebbero coerenti con la programmazione regionale.

Nell'insieme, se il processo di costituzione di nuove Agenzie o di riconoscimento di Agenzie

¹⁴¹ Attraverso il progetto POSTIT (Piano Operativo di Supporto Tecnico per l'Integrazione Territoriale), esito di un Protocollo di collaborazione e cooperazione tra ANCI Campania e Autorità di Gestione del POR Campania (aprile 2003).

di fatto già operanti procede coerentemente con l'individuazione concertata degli STS e delle conseguenti strategie territoriali e in sintonia con l'avvio dell'attività dell'Agenzia di Marketing Territoriale di livello regionale si potrà sperare di avere un sistema di pianificazione e programmazione effettivamente integrato con interazioni orizzontali e verticali fra i diversi attori locali che operano per lo sviluppo territoriale. Ciò potrà avvenire solo con un consistente sforzo di coordinamento interistituzionale, interassessorile e intersettoriale e con un valido lavoro di concertazione con gli operatori privati, le associazioni di categoria, gli enti no profit di interesse sociale che prenderanno parte ai processi.

Proposta del Piano Territoriale Regionale (PTR)

Con delibera n. 287 del 25 febbraio 2005 la Giunta Regionale ha adottato la “**Proposta di Piano Territoriale Regionale**” (PTR), pubblicata, ai sensi dell’articolo 15 della legge regionale n. 16 del 22 dicembre 2004 recante “Norme sul Governo del Territorio”, sul numero speciale del Bollettino Ufficiale della Regione Campania (BURC) del 13 maggio 2005.

Marco DI LELLO

Comitato Scientifico per la redazione della Proposta del Piano Territoriale Regionale:

Coordinatore: Attilio BELLI

Componenti del Comitato Scientifico: Umberto ARENA, Biagio CILLO, Alessandro DAL PIAZ, Paolo GASPARI, Felice LAUDADIO, Fabrizio MANGONI di S. STEFANO, Giuseppe MAROTTA, Agostino NUZZOLO, Ilva PIZZORNO, Enrico SOPRANO.

Redattori progettisti della Proposta del Piano Territoriale Regionale:

Giuseppe CARANNANTE, Francesco ESCALONA, Roberto FIORENTINO, Vincenzo PARITÀ, Domenicantonio RANAURO, Vincenzo RUSSO, Gennaro DE MARTINO, Olimpia FISCHETTI, Michele PALERMO, Simonetta VOLPE, Domenico SMARRAZZO, Antonio RISI, Marialuisa NECCO.

Segreteria tecnica e amministrativa di supporto al Comitato Scientifico per la redazione della Proposta del Piano Territoriale Regionale:

Luigi BIANCO, Delia Maria BERRUTI, Claudia de BIASE, Daniela CASTALDO, Raffaella CELENTANO, Gianfranco D’ANGELO, Alessandro DE ANGELIS, Maria Laura MASTELLONE, Michelangelo RUSSO, Luca TAGLIATATELA.

Struttura di supporto tecnico-amministrativa:

Antonio CIAMPAGLIA, Giuseppe RAIMONDO, Angela CIRUZZI.

Responsabile del procedimento:

Ilva PIZZORNO - Regione Campania - Dirigente Settore Tutela Beni Paesistici, Ambientali e Culturali.

Si ringraziano per l’apporto i seguenti collaboratori delle strutture dipartimentali universitarie:

Francesco Varone, Anna Mesoella, Elena Pagliuca, Teresa Amodio, Pasquale Novelli, Ciro Marciano.

Si ringraziano per il contributo fornito: Agriconsulting, Arpac, Autorità di Bacino.