

REGIONE CAMPANIA

RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA

PRIMO PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE EX LEGGE 443/01 E DELIBERA CIPE 121/01 E RELATIVO
PRIMO ACCORDO ATTUATIVO MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI – REGIONE CAMPANIA DEL 31.10.02

PROGRAMMA GENERALE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI INERENTI IL
SISTEMA INTEGRATO REGIONALE DEI TRASPORTI EX DELIBERA G.R. N° 1282/02 E RELATIVO
TERZO PIANO ATTUATIVO EX DELIBERA G.R. N° 279/05

Concedente:

PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA

DELEGATO EX ART. 4 LEGGE 80 / 84

Il Responsabile Unico del Procedimento

Esercente:

Ing. Fiorentino BORRELLO

EAV s.r.l. - CIRCUMVESUVIANA s.r.l.

Concessionario:

CONSORZIO FERROVIARIO SAN GIORGIO VOLLA DUE

**SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO
ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA
E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE**

PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI

REDAITTO	CONTROLLATO	APPROVATO	AUTORIZZATO	DESCRIZIONE REVISIONE DOCUMENTO	DATA	REV
FORGIONE	MARINO	DE CRESCENZO	BARBATI	REVISIONE A SEGUITO RICHIESTE COMUNE	GIU 2023	0 1
FORGIONE	MARINO	DE CRESCENZO	BARBATI	EMISSIONE	FEB 2023	0 0
COORDINAMENTO GENERALE	COORDINAMENTO OPERE CIVILI			PROG	IMP	NUMERO
CONSORZIO FERR. SAN GIORGIO VOLLA-DUE IL COORDINATORE GENERALE DOTT. CRISTIANO RUOCCHIO	Consorzio Ferroviario S. Giorgio Vollla Due Il coordinatore delle opere civili Dr. g. Mario Barbati			NCM7FRS1200		
				CODICE PRODOTTO	AREA	TIPO FASE

A termini di legge è rigorosamente vietato riprodurre e comunicare a terzi il contenuto del presente documento

TITOLO DOCUMENTO:
**ELABORATI SPECIALISTICI
RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005**


EMITTENTE:
**CONSORZIO FERROVIARIO
S. GIORGIO - VOLLA DUE**

PROGETTISTA:
DOTT. ING. **SORBINO SALVATORE**
INGEGNERE ALTA PROTEZIONE
COL. N. 10050
SERVIZIO INGENNERIA INNOVATIVA PERSONALIZIATI

CODICE ENTE:
FORMATO: **A4** SCALA: **/** FOGLIO: **1 DI 72**

SOMMARIO

RELAZIONE PAESAGGISTICA	4
1 PREMESSA	4
2 OPERE OGGETTO DI AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA.....	5
3 DEFINIZIONE degli INTERVENTI.....	7
4 BREVE CRONISTORIA DEL PROGRAMMA COMPLESSIVO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI nell'AMBITO TERRITORIALE	9
5 CRITERI UTILIZZATI PER LA REDAZIONE DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA 12	
5.1 RICHIEDENTE.....	13
5.2 TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO	13
5.3 UBICAZIONE DELLE OPERE COMPLESSIVE	13
5.4 CORRELAZIONE DELL'OPERA	13
5.5 CARATTERE DELL'INTERVENTO	15
5.6 DESTINAZIONE D'USO ORIGINARIA E PRESUNTA	15
6 CENNI STORICI.....	16
6.1 L'eruzione del 79 a.C.	17
6.2 L'Alto Medioevo.....	18
6.3 Angioini e Aragonesi	19
6.4 Il Viceregno	19
6.5 Il regno di Carlo di Borbone	20
6.6 L'AREA ARCHEOLOGICA di VILLA ARIANNA	23
7 DESCRIZIONE dello STATO dei LUOGHI.....	25
8 CARATTERISTICHE DELLE OPERE	29
8.1 Soppressione del Passaggio a livello di via Cosenza e Sottopasso carrabile	29
8.2 Sottopasso pedonale di via Cosenza	30
8.3 SOPPRESSIONE del Passaggio a livello di via Grotta San Biagio	33
8.4 Allargamento del ponte di via De Nicola	33
9 Opere di mitigazione visive ed ambientali	35
10 VISTE DEL PROGETTO	36
11 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE.....	38
11.1 PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA	39
11.1.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE	42

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

11.1.2	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	45
11.1.3	PIANIFICAZIONE DI TIPO SETTORIALE	49
7.1.3.1	PIANO STRALCIO DELL'AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE DELLA CAMPANIA CENTRALE	49
7.1.3.2	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.....	53
7.1.3.3	PIANO URBANISTICO TERRITORIALE LEGGE n. 35/1987	54
11.2	PIANIFICAZIONE COMUNALE	58
12	VINCOLI	66
13	PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO	70

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

RELAZIONE PAESAGGISTICA

(Allegato al D.P.C.M. 12/12/2005)

1 PREMESSA

La presente relazione paesaggistica illustra nel dettaglio le scelte progettuali riguardanti la mitigazione dell’impatto ambientale di alcuni interventi previsti nell’ambito del raddoppio della linea circumvesuviana tratta Torre Annunziata- Castellammare di Stabia, di seguito illustrati.


La tratta Torre Annunziata-Castellammare della Linea ferroviaria Circumvesuviana Napoli-Sorrento è oggetto di una serie di interventi di potenziamento e riqualificazione attraverso il raddoppio del binario tra le stazioni di “Moregine” e “Castellammare di Stabia” che, unitamente alla riqualificazione di cinque stazioni, permetterà l’utilizzo della linea anche come trasporto metropolitano interno a Castellammare e di collegamento con il territorio limitrofo.



Fig. 1 Sistema di trasporti dell'area di intervento.

La rete urbana di trasporto su ferro attraversa tutto il territorio stabiese ed ha trasformato le stazioni ferroviarie in veri e propri elementi di interscambio tra tessuto urbano e reti di trasporto, con l’opportunità di uso del mezzo pubblico per decongestionare il centro abitato e restituire vivibilità e centralità a tutti i quartieri di Castellammare di Stabia.

Le opere relative alla “Soppressione dei passaggi a livello di Via Cosenza e Via Grotta San Biagio attraverso la realizzazione del Sottopasso di Via Cosenza e conseguenti opere compensative”, oggetto della presente relazione paesaggistica, vanno analizzate nell’ottica delle scelte strategiche compiute dagli enti coinvolti ai vari livelli nella pianificazione degli interventi di riqualificazione ed innovazione del tessuto infrastrutturale.

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

2 OPERE OGGETTO DI AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

Le opere oggetto della presente relazione paesaggistica consistono in:

- Soppressione del passaggio a livello di Via Cosenza;
- Soppressione del passaggio a livello di Via Grotta San Biagio;
- Sottopasso carrabile e pedonale di Via Cosenza;
- Allargamento del Ponte lungo Via De Nicola;
- Realizzazione rotatoria stradale tra la SS145 e la SS366.


Tali opere comportano la realizzazione di una sottovia, un attraversamento pedonale con percorsi indipendenti integrati nella sistemazione di una nuova piazza. Il nuovo profilo stradale di Via Cosenza prevede la realizzazione di opere definitive a partire da Via Galeno (a monte) fino ed oltre l'attuale passaggio a livello in modo da realizzare un sottopasso destinato a sostenere il passaggio dei treni. Queste opere rappresentano una modifica sostanziale dello stato dei luoghi, con la realizzazione di nuovi prospetti ed alterazione dell'aspetto esteriore degli edifici che prospettano sulla piazzetta che si viene a creare e anche delle strade al contorno.

Il procedimento da adottare per l'ottenimento del Nulla Osta non potrà prevedere un'autorizzazione semplificata ai sensi del D.P.R. n. 31 del 2017.

Come disposto dal D. Lgs. n.50/2016 il progetto definitivo viene elaborato sulla base degli esiti dei rilievi, studi specialistici, indagini e prove, della verifica della presenza di eventuali interferenze con il sedime di edifici o infrastrutture preesistenti, della verifica preventiva dell'interesse archeologico e dello studio preliminare ambientale. A tal fine è stato necessario elaborare studi ambientali e paesaggistici.

Il regolamento D.P.R. n. 207/2010 per la parte ancora in vigore, stabilisce all'art. 24 che il progetto definitivo comprende i seguenti elaborati, salva diversa motivata determinazione del responsabile del procedimento ai sensi dell'articolo 15, comma 3, anche con riferimento alla loro articolazione:

- a) relazione generale;
- b) relazioni tecniche e relazioni specialistiche;
- c) rilievi plano-altimetrici e studio dettagliato di inserimento urbanistico;
- d) elaborati grafici;
- e) studio di impatto ambientale ove previsto dalle vigenti normative ovvero studio di fattibilità ambientale;


 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

- f) calcoli delle strutture e degli impianti secondo quanto specificato all'articolo 28, comma 2, lettere h) ed i);
- g) disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
- h) censimento e progetto di risoluzione delle interferenze;
- i) piano particellare di esproprio;
- l) elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;
- m) computo metrico estimativo;
- n) aggiornamento del documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza;
- o) quadro economico con l'indicazione dei costi della sicurezza desunti sulla base del documento di cui alla lettera n).

Al fine di inquadrare tutti gli elementi necessari a definire la sostenibilità ambientale e la compatibilità paesaggistica degli interventi, ma anche di verificare i vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici interferenti sulle aree o sugli immobili interessati dall'intervento è stato redatto uno studio di inserimento urbanistico (elaborato NCM_7F_R_S1_202), cui si rimanda per ogni ulteriore dettaglio.

Per gli aspetti paesaggistici è stata redatta la presente relazione nell'ambito degli elaborati specialistici. Per la presenza di vincolo paesistico su tutto il territorio del comune di Castellammare di Stabia è, infatti, necessario effettuare una verifica della compatibilità fra l'interesse paesaggistico tutelato e l'intervento progettato, per cui è necessario acquisire Nulla Osta per gli aspetti paesaggistici ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs n. 42 del 2004. In base all'art. 24 comma 1 del DPR 270 del 2001 il progetto definitivo, redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare approvato, contiene tutti gli elementi necessari ai fini dei necessari titoli abilitativi, dell'accertamento di conformità urbanistica o di altro atto equivalente; inoltre include quanto eventualmente dovesse emergere in sede di Conferenza di servizi e sviluppa gli elaborati grafici e descrittivi, nonché i calcoli ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano significative differenze tecniche e di costo. In sede di Conferenza dei servizi dovrà essere acquisito il parere della Commissione paesaggistica preposta al rilascio del Nulla Osta summenzionato, per gli aspetti paesaggistici.

In ottemperanza delle LINEE GUIDA PER LA STESURA DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" D.Lgs. 22.01.2004, n. 42 – art. 146, comma 2° D.P.C.M. 12.12.2005 la relazione paesaggistica è articolata in n. 2 parti:

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

- parte prima: relazione tecnico-illustrativa (contenuti testuali);
- parte seconda: elaborati grafici (contenuti cartografici, iconografici e grafici di rilievo e progetto).

In base ai criteri descritti nelle succitate linee guida, la relazione paesaggistica, mediante opportuna documentazione, dovrà dar conto sia dello stato dei luoghi (contesto paesaggistico e area di intervento) prima dell'esecuzione delle opere previste, sia delle caratteristiche progettuali dell'intervento, nonché rappresentare nel modo più chiaro ed esaustivo possibile lo stato dei luoghi dopo l'intervento. A tal fine, ai sensi dell'art. 146, commi 4 e 5 del Codice la documentazione contenuta nella domanda di autorizzazione paesaggistica indica:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice;
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

Inoltre include una descrizione corredata anche da una sintesi delle principali vicende storiche e delle procedure messe in atto per autorizzare gli interventi complessivi, che di seguito verranno descritti.

Le aree in cui saranno realizzate le opere oggetto di autorizzazione paesaggistica sono individuate nella planimetria generale di progetto:

- NCM 7F A S1 200 Planimetria e sezioni.


L'inserimento delle opere nel nuovo contesto paesaggistico è illustrato nell'elaborato:

- NCM 7F A S1 201 Dossier render fotorealistici.

Gli elaborati grafici indicati nell'elenco elaborati includono sezioni longitudinali e trasversali, profili, particolari costruttivi, dettagli della vasca di raccolta acque, lo studio della circolazione e dei flussi pedonali e carrabili, la segnaletica, ogni particolare necessario a definire le opere.

3 DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'intervento del Sottopasso di via Cosenza fa parte di un più vasto programma di riqualificazione della linea ferroviaria Circumvesuviana in corso di attuazione, che comprende la costruzione di nuove stazioni e il restyling di altre, attraverso il potenziamento di una delle tratte più affollate del sistema campano dei trasporti su ferro, finalizzato al miglioramento del servizio ed alla messa in

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p><i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

sicurezza delle linee tramite l'eliminazione dei passaggi a livello e la contestuale adozione di tecnologie di controllo più avanzate.

Gli interventi ricompresi nel progetto oggetto del presente studio interessano Via Cosenza e Via Grotta San Biagio, nei tratti che intersecano i binari della Linea ferroviaria Circumvesuviana, e possono essere sintetizzati nei seguenti principali punti:

- Soppressione del passaggio a livello di Via Cosenza;
- Soppressione del passaggio a livello di Via Grotta San Biagio;
- Sottopasso carrabile e pedonale di Via Cosenza;
- Allargamento del Ponte lungo Via De Nicola;
- Realizzazione della rotatoria stradale tra la SS145 e la SS366.

All'approvazione di tali interventi sono connesse le seguenti opere compensative:


- Ascensore inclinato;
- Parcheggio interrato sul Monte Solaro;
- Area di accoglienza ai visitatori per l'area archeologica di Villa Arianna e il nuovo poligono di tiro;
- Rampa di collegamento all'area archeologica di Villa Arianna.

I suddetti interventi sono strettamente connessi tra loro in quanto opere di unione per il territorio di Castellammare e di collegamento con punti di interesse storici per l'area in questione.

La relazione generale degli interventi, come previsto dal codice dei contratti D. Lgs. n. 50/2016 contiene l'illustrazione dei criteri seguiti, delle scelte effettuate per realizzare le soluzioni spaziali, tipologiche, funzionali, architettoniche e tecnologiche previste dal progetto, individuando le caratteristiche dell'area e gli obiettivi dell'intervento. Si rimanda a tale elaborato per i necessari approfondimenti.

L'intervento in oggetto è essenzialmente mirato al miglioramento delle infrastrutture esistenti ed alla risoluzione delle problematiche derivanti dalla frattura rappresentata dalla linea ferroviaria Torre Annunziata – Sorrento, che sostanzialmente divide in due parti il territorio, creando disagi alla viabilità carrabile e pedonale.

La realizzazione di nuove infrastrutture, nuovi punti di interesse e una nuova conformazione degli assi di collegamento perseguono l'obiettivo preminente della riorganizzazione dei flussi e dell'eliminazione dei due passaggi a livello ubicati in Via Cosenza e Via Grotta San Biagio.

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p><i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

Le infrastrutture sul territorio campano hanno determinato da sempre la presenza di numerosi punti di intersezione delle reti viarie che le intercettano. Per evitare interferenze con il sistema viario, la progettazione delle linee ferroviarie di moderna realizzazione o di recente ristrutturazione è incentrata sul superamento della viabilità stradale tramite cavalcavia o sottovia. Su alcune linee i punti di intersezione “a raso” tra binari e strade esistenti sono regolati da “passaggi a livello” dotati di sistemi di controllo degli impianti ferroviari, che rappresentano sviluppi tecnologici volti ad aumentare la sicurezza della circolazione sui due sistemi, ferrovia e strada. L’obiettivo di eliminare i passaggi a livello sulla rete è elemento strategico essenziale della programmazione d’interventi di ristrutturazione delle infrastrutture, che EAV sta promuovendo su tutte le linee esistenti attraverso la realizzazione di opere sostitutive, cavalcavia o sottovia.


Le opere progettate raggiungono specifiche finalità ritenute essenziali:

- Ristrutturazione della rete con implementazione dei livelli di sicurezza, tramite l’eliminazione dei passaggi a livello;
- Miglioramento del sistema infrastrutturale locale con diminuzione dei tempi di percorrenza sia della rete ferroviaria sia della viabilità cittadina, interessata da intersezioni con la rete ferroviaria;
- Miglioramento dell’accessibilità alla rete ed ai servizi per un’utenza ampliata;
- Miglioramento e riqualificazione di aree attualmente di passaggio e prive di identità tramite la realizzazione di spazi di condivisione per la collettività.

4 BREVE CRONISTORIA DEL PROGRAMMA COMPLESSIVO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI NELL’AMBITO TERRITORALE

Il programma complessivo degli interventi riguardanti la linea ferroviaria in esame prevede il raddoppio del binario di linea, sulla direttrice Napoli-Sorrento, tratta Via Nocera-Castellammare stazione, con l’obiettivo di aumentare il livello quali-quantitativo dell’offerta di trasporto su ferro nell’area d’intervento, sottraendo utenza al trasporto automobilistico privato con evidenti benefici in termini di contributo alla decongestione dell’area dal traffico e di maggior celerità degli spostamenti nel loro complesso. Un trasferimento di utenza dal vettore privato su gomma a quello ferroviario configura potenziali benefici economici derivanti sia dall’aumento medio della velocità commerciale per effetto rete associato al raddoppio/potenziamento riguardante la linea ferroviaria in esame, sia dal risparmio di tempo di percorrenza sulla linea Napoli-Torre Annunziata-Castellammare-Sorrento.

Per le opere di intervento riguardanti il completamento della linea Torre Annunziata-Castellammare, tratta Pioppaino-Via Nocera-Castellammare venne presentata una Relazione con

	<p style="text-align: center;">RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p style="text-align: center;"><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p style="text-align: center;">GIUGNO 2023</p>
---	---	--

Studio di Impatto Ambientale protocollata in data 04/07/2000 con n. 018589 e fu rilasciato da parte dell'allora Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici di Napoli e Provincia, in data 19 dicembre 2000, un parere favorevole. Tale istanza comprendeva le seguenti opere:

- Sottopasso via Cosenza;
- Demolizione del Fabbricato Viaggiatori della Fermata "via Nocera" e sistemazione del piazzale;
- Realizzazione delle barriere antirumore lungo linea fino all'imbocco delle due gallerie di linea (esistente e di progetto);
- Nuova galleria binario dispari da km 8+790.78 a Km 9+281,73;
- Consolidamento dei versanti in corrispondenza degli imbocchi e della galleria.


Di recente la linea ferroviaria è stata nuovamente oggetto di una progettazione mirata al potenziamento della linea, per risolvere alcune criticità emerse. Con nota prot. U63 del 12/11/2018 è stata convocata, in base all'art. 14 ter comma 1 della L. n.241/1990, una Conferenza di servizi in forma simultanea e in modalità sincrona per gli **"Interventi L. n.80/84 sul territorio di Castellammare di Stabia (NA)- Progetto definitivo per Conferenza dei Servizi"**, con l'obiettivo precipuo di acquisire l'assenso comunque denominato richiesto dalla normativa vigente, da parte delle Amministrazioni e/o Enti partecipanti, preposti al rilascio dei pareri di competenza.

Il progetto definitivo degli Interventi legge n. 80/84 include i seguenti punti essenziali:

- Raddoppio linea e ristrutturazione della Stazione di Castellammare centro;
- Parcheggio in piazza Unità d'Italia;
- Nuova accessibilità alla stazione di Pioppaino con nuovo parcheggio a raso su area comunale;
- Interventi per l'accessibilità alla stazione Stabia Scavi con nuovi interventi per parcheggi a raso;
- Collegamento con Villa Arianna.

I progettisti a seguito di richiesta da parte del RUP di verificare le osservazioni e/o prescrizioni degli enti in sede di riunione del 22 novembre 2018 e di fornire integrazioni progettuali ed indicazioni sull'iter procedurale per eventuali varianti agli strumenti di pianificazione territoriale in vigore, con particolare riferimento al P.U.T. per l'area sorrentino-amalfitana, hanno approfondito l'esame delle aree richiedendo un elaborato grafico al comune di Castellammare, in cui le zone previste dal P.U.T. si sovrapponevano alla cartografia delle aree di intervento, per una verifica puntuale di quanto già indicato nello studio di inserimento urbanistico del progetto di interventi legge n. 80/84.

Va precisato che per i comuni dell'area sorrentino-amalfitana compresi nel PUT, introdotto con la legge regionale n.35/1987, continuano ad applicarsi le disposizioni ed i limiti previsti dal Piano

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Urbanistico Territoriale dell'Area Sorrentino -Amalfitana, di cui alla legge regionale n.35/1987, fermo restando che in sede di dichiarazione di coerenza alle previsioni del PTCP, in caso di contrasto tra disposizioni, prevalgono le disposizioni del PUT. Dalle note e prescrizioni degli enti invitati alla Conferenza dei Servizi, dettagliate nel corso della prima riunione, apparve assolutamente prioritario approfondire l'iter procedurale riguardante la conformità al P.U.T. della penisola sorrentino-amalfitana focalizzando in primis l'attenzione sulle prescrizioni del comune di Castellammare di Stabia, della Città Metropolitana di Napoli e della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio dell'Area Metropolitana di Napoli.

Per quanto attiene il procedimento da adottare per un'eventuale variante al P.U.T. si richiama l'art. 13 della legge regionale n.1 del 2007:

Art. 13 Accelerazione delle procedure in materia di opere pubbliche

1. Nei procedimenti di approvazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico, le varianti ai piani territoriali paesistici sono proposte dalla Giunta regionale e approvate dal Consiglio regionale, sentite le commissioni consiliari competenti per materia, che si esprimono nel termine inderogabile di trenta giorni dalla richiesta.


(1) il presente articolo sarà oggetto di abrogazione a decorrere dall'entrata in vigore del Piano Paesaggistico regionale (PPR) come previsto dall'articolo 1, comma 175, lettera h) della legge regionale 7 agosto 2016, n. 14.

Per quanto riguarda invece le previsioni del PUT in merito alle opere infrastrutturali e alle opere pubbliche, l'art. 15 delle N.T.A. (Norme Tecniche di Attuazione) prevede che non siano ammesse integrazioni alla viabilità rispetto a quanto previsto dal PUT, per cui si dovranno rispettare le indicazioni di cui alla relazione 5 e 6 con i relativi allegati cartografici, ed individua la necessità di un riesame da parte della Giunta regionale di tutte le opere pubbliche non comprese nella previsione alla data di approvazione della Legge Regionale n. 35/87:

Art. 15 Viabilità ed altre infrastrutture di trasporto ed opere pubbliche.

I Piani regolatori generali, per quanto attiene alla viabilità ed alle altre infrastrutture di trasporto, dovranno rispettare le indicazioni del Piano urbanistico territoriale di cui alla relazione parti 5 e 6 e relativi allegati cartografici.

In particolare non sono ammesse aggiunte a quanto previsto dal Piano urbanistico territoriale salvo che relativamente alla viabilità minore (urbana, interpodereale e forestale). Per la viabilità minore, oltre che rispettare le indicazioni specificamente espresse nella relazione del Piano

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

urbanistico territoriale parte 5, si dovrà ottemperare, per le caratteristiche tecniche, alle prescrizioni del successivo titolo IV.

Per quanto riguarda le opere pubbliche:

A) quelle in corso di esecuzione alla data di approvazione della presente legge o, alla stessa data già appaltate, possono essere eseguite;


B) tutte le opere pubbliche non comprese nella previsione di cui al precedente punto A) sono riesaminate dalla Giunta regionale che, su istruttoria dei competenti uffici dell'Assessorato regionale all'Urbanistica, verifica la conformità delle stesse al Piano urbanistico territoriale.

Le opere approvate con la Conferenza dei Servizi convocata per gli **“Interventi L. n.80/84 sul territorio di Castellammare di Stabia (NA)- Progetto definitivo per Conferenza dei Servizi”** sono state le seguenti:

1. Opere per il raddoppio della linea tra via Nocera e Stazione Castellammare Centro, composte da:
 - barriere antirumore linea da PL via Cosenza a imbocco galleria;
 - consolidamento versante - imbocchi galleria;
 - galleria naturale tra PL via Cosenza e Castellammare Centro;
 - raddoppio linea da PL via Cosenza a Castellammare Centro;
2. Riqualificazione e opere accessorie per la stazione Castellammare Centro;
3. Riqualificazione Stazione Pioppaino;
4. Opere di completamento:
 - parcheggio Pioppaino e collegamento con la Stazione;
 - miglioramento della viabilità per l'accessibilità alle aree est/ovest linea ferroviaria zona Pioppaino;
 - collegamento stazione Stabia Scavi con l'area archeologica di Villa Arianna;
 - intervento di valorizzazione di Villa Arianna con area di accoglienza;
 - miglioramento dell'accessibilità dalla Stazione Stabia Scavi da via d'Annunzio.

5 CRITERI UTILIZZATI PER LA REDAZIONE DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA

Ai sensi dell'art. 146, commi 4 e 5 del "Codice dei beni culturali e del paesaggio", la documentazione contenuta nella presente relazione paesaggistica indica:

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p><i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

- Lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- Gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice sopra citato;
- Gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- Gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

5.1 RICHIEDENTE

CONSORZIO FERROVIARIO SAN GIORGIO VOLLA 2 in qualità di Concessionario delle opere.

5.2 TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

Gli interventi rientrano nella tipologia di opere a carattere urbanistico, opere civili e impiantistiche di nuova costruzione.

5.3 UBICAZIONE DELLE OPERE COMPLESSIVE

Le opere complessive insistono sul territorio comunale di Castellammare di Stabia situato nella parte sud della città metropolitana di Napoli, in un'area compresa tra la zona vesuviana e la penisola sorrentina.


5.4 CORRELAZIONE DELL'OPERA

L'architetta paesaggista Vittoria Calzolari scriveva nel 1969:

“La caratterizzazione di un paesaggio è determinata oltre che dagli elementi in sé (climatico-fisico-morfologici, biologici, storico-formali) dalla loro reciproca correlazione nel tempo e nello spazio, ossia dal fattore ecologico. Il paesaggio risulta quindi dalla interazione tra fattori fisico-biologici e attività umane, viste come parte integrante del processo di costruzione storica dell'ambiente e può essere definito la complessa combinazione di oggetti e fenomeni legati tra loro da mutui rapporti funzionali, oltre che da posizioni, sì da costituire un'unità organica”.

L'accezione ecologica compendia vari aspetti, per cui il paesaggio è visto come l'insieme di tutti gli elementi presenti nell'ecosfera, considerati un tutt'uno per le relazioni che li legano e li definiscono come un complesso organico di ecosistemi, comprensivo sia dell'uomo che delle sue attività.

Tra gli indicatori di effettivo funzionamento del paesaggio inteso come “sistema di ecosistemi” e tra gli elementi progettuali necessari per integrare le istanze ambientali e paesaggistiche ai processi di trasformazione del territorio, sono di fondamentale importanza:

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

- la biodiversità intesa come diversità e varietà di elementi e specie che compongono gli ecosistemi; si consideri che nella massima produttività delle risorse naturali si creano sistemi elementari poco diversificati, fragili e vulnerabili, mentre al contrario indici di qualità ambientale sono la ricchezza, la varietà di componenti e la diversità dei paesaggi;


- la stabilità e l'equilibrio consistente nell'organizzazione stabile che nel complesso consente la permanenza del paesaggio, se è in grado di incorporare eventi esterni di disturbo (naturali e antropici) tornando in tempi più o meno rapidi alle condizioni iniziali;

- l'introduzione di elementi di naturalità e di connessioni ecologiche che veicolano passaggi e spostamenti di materia ed energia.

Il progetto in esame consegue la diminuzione del traffico su gomma ponendosi come obiettivo preminente il potenziamento della linea ferroviaria che attraversa l'intero territorio comunale. Nel tempo la frammentazione dovuta alla presenza della linea ferroviaria ha creato degrado e abbandono in alcune aree cittadine, ma è stata acuita anche da interventi disorganizzati e disomogenei, che si sono susseguiti nel tempo senza alcun disegno urbano. Tuttavia sono ancora evidenti varietà di componenti e diversità dei paesaggi, anche in aree densamente abitate come quella in esame. Gli elementi di progetto si agganciano alle preesistenze con i materiali tradizionali ed il verde dell'arredo urbano e si integrano nel paesaggio storico di Castellammare di Stabia, fortemente caratterizzato dalla presenza di promontori a mezza costa e dai versanti meridionali boscati del monte Faito, che si configurano come una chiusura scenica naturale alla penisola sorrentina. Così si potrà superare il carattere frammentario e si potrà finalmente restituire ai luoghi una lettura paesaggistica realmente compatibile con le sue componenti originarie.

La realizzazione del sottopasso che prevede l'eliminazione del PL di via Cosenza e vedrà l'uso di materiali per le finiture compatibili con quelli usati nelle costruzioni con carattere storico-tradizionale (pietra, intonaco di calce), è poco distante da via Grotta San Biagio, dove si prevede di eliminare l'altro PL. Chiaramente la soppressione di questi elementi finalizzata a migliorare la sicurezza della linea, non può che migliorare il contesto urbano.

Per quanto riguarda in particolare la **collina di Varano**, su cui sorge il complesso di **Villa Arianna**, accessibile anche da via Grotta San Biagio, è importante ricordare che la scarpata che separa il sito archeologico dal fondo valle è interessata da tempo da movimenti franosi sia di tipo superficiale, dovuti essenzialmente al deflusso delle acque piovane non canalizzate, sia di tipo profondo, come testimoniano le intense fratture che interessano le mura antiche ancora presenti sul ciglio. Le opere di messa in sicurezza della collina, realizzate dal Concessionario nell'ambito del più

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i> <i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i> <i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

ampio intervento di raddoppio della linea ferroviaria, sono state integrate, grazie all'ingegneria naturalistica, con un'estesa valorizzazione paesaggistica che ha consentito di recuperare in parte la naturalità del versante collinare e la bellezza della quinta scenica.

La collina presenta, infatti, un peculiare interesse paesaggistico per la presenza dell'azione antropica che ha modificato nel tempo il contesto ambientale, con la realizzazione di terrazzamenti coltivati, cui si è aggiunta la vegetazione spontanea che ha ricoperto i versanti, per la fertilità dei luoghi, con boschi cedui e macchia mediterranea.

5.5 CARATTERE DELL'INTERVENTO

Permanente.

5.6 DESTINAZIONE D'USO ORIGINARIA E PRESUNTA

Il territorio di Castellammare di Stabia non è composto da un nucleo compatto, ma appare frammentato in parti distinte, sottoposte nel tempo a variazioni morfologiche rilevanti, che hanno continuamente trasformato i perimetri urbani, con ampliamenti attorno agli assi stradali principali e trasformazioni dei nuclei edificati preesistenti.

Castellammare di Stabia è parte di un'area collocata immediatamente a ridosso della penisola sorrentino-amalfitana, con una superficie complessiva di 5.594 ettari e una popolazione di ca. 200.000 abitanti. Il sistema insediativo del comune è costituito da:

- la città consolidata (comprendente il centro storico e le espansioni 'compatte' realizzate fino agli anni 40);
- i nuclei minori di Scanzano, Mezzapietra, Privati e Pozzano;
- la zona industriale lungo la costa, a nord del porto;
- la recente edificazione, diffusa su quasi tutta la parte pianeggiante del territorio comunale, caratterizzata da grande casualità e disordine, da mancanza di un 'tessuto urbano' definito e riconoscibile, da interventi che compromettono fortemente l'ambiente e il paesaggio.

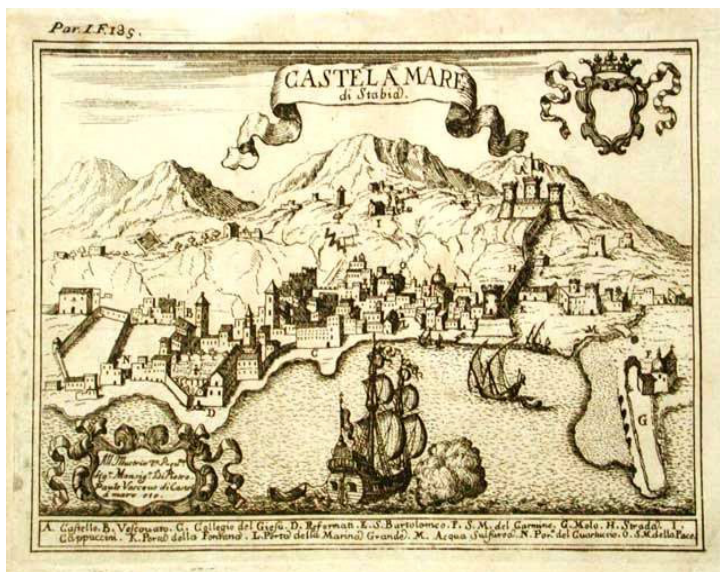
La parte consolidata della città con il suo centro storico presenta contraddizioni di elevato interesse, dovute, in parte, ad uno sviluppo che è come la fotografia delle politiche perseguite dai vari governi, nazionali e locali, che si sono susseguiti dal dopoguerra ad oggi, a partire dalla politica agraria tendente all'assistenzialismo clientelare con totale assenza di prospettive, incapace di promuovere e qualificare produzioni tipiche che oggi potrebbero essere trainanti, nell'ambito di una

distribuzione di prodotti di qualità sui mercati interni ed internazionali. Va detto che ha avuto una dimensione nettamente prevalente, con i risultati di degrado ben visibili a tutti, la politica di aggressione del territorio con le evidenze di una frammentazione edilizia di bassa qualità, poiché vista solo come rifugio economico per la capacità di produrre reddito. E poi a queste componenti si aggiunge una politica industriale fondata sull'emergenza, i cui risultati sono oggi sotto gli occhi di tutti, che ha puntualmente trascurato la grande risorsa naturale delle acque minerali con tutto l'indotto termale e anche la possibilità di valorizzazione dell'area archeologica. Eppure nella prospettiva del turismo e del tempo libero questi elementi contribuirebbero a migliorare gli stessi insediamenti termali e alberghieri, riproponendo in maniera inequivocabile un affascinante rapporto tra la città antica e il mare. Non è un caso se, nonostante tutto, in questa parte di città è concentrata la maggior parte delle attrezzature urbane.

Si rileva che gli interventi di raddoppio della linea ferroviaria, di cui queste opere sono parte integrante, ricadono prevalentemente nella città consolidata comprendente il centro storico e le espansioni 'compatte' realizzate fino agli anni 40 del XX secolo, mentre il tratto finale di collegamento della Stazione Stabia Scavi con l'area archeologica si localizza tra la città consolidata e l'antico nucleo di *Stabiae*, corrispondente all'area archeologica di Grotta San Biagio e di Villa Arianna.

La destinazione d'uso originaria dei luoghi che sono oggetto di interventi non muterà sostanzialmente, in quanto le opere sono finalizzate al potenziamento della linea ferroviaria, al miglioramento dell'accessibilità e al miglioramento della sicurezza.

6 CENNI STORICI




<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Fig.2 Castellammare di Stabia in un'incisione settecentesca.

L'origine di Stabia è ipotizzata intorno al 950 a.C., due secoli prima della fondazione di Roma dopo la quale epoca la città in poco tempo crebbe e si sviluppò tanto da costituirsi e fortificarsi più di ogni altra. Ebbe edifici splendidi, dei templi, il circo, e fu fortificata e difesa da mura, come la più importante piazzaforte della Campania sul mare.

In età romana Pompei e Stabia vivono un periodo di grande splendore, ma le loro storie sono bruscamente interrotte dell'eruzione del Vesuvio del 79 d.C., che determina la scomparsa di qualsiasi forma di insediamento nella zona per diversi secoli.

Nell'Alto Medioevo, infatti, ricompaiono nuovi piccoli nuclei abitativi. Le vie di comunicazione privilegiate per i commerci di queste città costiere sono state, fin dalle origini, quelle del mare, nonché quelle fluviali del fiume Sarno, attorno al quale rinascono lentamente gli insediamenti locali dopo l'eruzione.

Castellammare di Stabia continua a crescere con l'avvicinarsi dei regni angioino, aragonese, del potere vicereale, e del regno indipendente sotto la dinastia borbonica.

6.1 L'ERUZIONE DEL 79 A.C.

Cecilio Plinio, detto il Giovane per distinguerlo dallo zio Plinio Secondo, detto il Vecchio, è autore di due lettere, giunte fino a noi, contenenti la descrizione del fenomeno vulcanico che ebbe inizio il 24 agosto del 79 d.C. (ma le recenti scoperte indicano il 24 ottobre) e causò anche la morte del suo illustre congiunto.

Pompei e Stabia furono prima devastate dai terremoti, come dimostrano edifici colonne e i muri abbattuti, e poi coperte da uno strato di pomice e di cenere che, non giungendo a grandi altezze, lasciò in vista la cima di molti tetti, andati poi distrutti dal tempo. All'indomani del cataclisma, tutta la zona risultava coperta di cenere, e Plinio scriveva che "tutto era nascosto sotto montagne di cenere come sotto la neve". Il braccio di mare che arrivava oltre l'anfiteatro di Pompei si colmò; e la spiaggia si protrasse al mare. Il Sarno deviò il suo corso.

Dopo il cataclisma, i pochi superstiti trovarono scampo in luoghi distanti, poiché la pioggia di cenere e lapilli aveva coperto tutto con uno strato che raggiungeva in alcuni punti i dieci metri di altezza. Era scomparso così, in pochi giorni, questo lembo di terra che gli Oplontini, i Pompeiani e gli Stabiesi avevano trasformato in uno dei luoghi più belli della Campania Felix dove, come scriveva Plinio il Vecchio, la natura è compiaciuta di far mostra, in un unico luogo, della sua bellezza.

Il territorio, quasi deserto nel secolo III, era una massa dormiente, come lo definì il duca Sergio I, parlando delle condizioni delle varie terre del Ducato di Napoli e non dava alcun segno di vita civile. La desolazione regnava sulle rovine e solo dopo alcuni secoli cominciò una nuova immigrazione di uomini, attratti dalla fertilità delle campagne vergini.


Il passaggio nella zona per gli scambi di prodotti, durante questi secoli, era comunque continuato, e la rete stradale era stata ripristinata a cura degli imperatori romani. L'alto strato di cenere e lapilli era stato spesso sgombrato ed accumulato sui lati dell'antica strada. A trattenere questi cumuli laterali e a proteggere la strada, la quale veniva a trovarsi così al di sotto del livello del suolo circostante, furono ammassati a destra e a sinistra grossi blocchi calcarei tolti dai monti vicini.

6.2 L'ALTO MEDIOEVO



Fig. 3 Castellammare di Stabia in un'antica cartografia.

A Stabia gli abitanti riedificarono le proprie case non più nella zona orientale, sepolta, ma in prevalenza in quella opposta, vicino alla riva e sulle alture. Presso il mare furono presto riattivati gli antichi cantieri di costruzioni navali, e fu dato maggior impulso alla pesca e ai traffici marittimi. Stabia rinacque così grazie alla bellezza dei suoi paesaggi, al suo clima, ad un complesso di condizioni naturali che riattivò l'afflusso di forestieri che vi giungevano per curarsi e rimettersi dalle fatiche dalla metropoli. Non abbiamo notizie particolari sulle vicende della zona fino alla guerra greco-gotica

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

(540/553 d.C.), che ebbe la sua conclusione nello scenario della città di Stabia. Furono proprio le invasioni barbariche a far nascere la necessità di costruire luoghi fortificati dove poter trovare rifugio in caso di attacco. Così, a partire dal V secolo, varie città d'Italia cominciarono a costruire i loro castelli. Federico II, dopo aver portato Napoli ad essere la prima Città del Regno, volle rendere sicure le vicinanze della città, realizzando lungo le coste torri tanto più frequenti, quanto più vicine a Napoli.

6.3 ANGIOINI E ARAGONESI

Verso la fine del secolo IX Stabia si era munita di un castello per difendersi contro le frequenti invasioni di nemici e gli sbarchi di pirati. Il *Castellum ad Mare* sorse così su un colle che si affaccia sul golfo e presso le sorgenti di acque minerali, costruito con pietra calcarea e tufo litoide, a pianta trapezoidale. Nel secolo XIII, poi, sotto il regno di Carlo I d'Angiò, il castello venne riparato ed ampliato, e ne furono rafforzate le mura che scendevano a mare. Sotto Carlo d'Angiò, inoltre, la città fu cinta da mura e il porto fu ingrandito.

Nel 1288 Carlo II visitò Castellammare e ordinò che nella zona più tranquilla dei suoi colli sorgesse un edificio come luogo di riposo e di svago per la famiglia reale. I documenti medievali hanno tramandato il nome di quel sito, tuttora conservato, di Casa Sana, Domus Sana, divenuto poi Quisisana. Dopo Carlo II, il suo successore Roberto fece ampliare ed abbellire il Palazzo Reale del Quisisana. Da allora, i registri angioini e aragonesi descrivono tutte le vicende della dimora attraverso i secoli, e con essa, quelle della città, tanto che si potrebbe scrivere la storia di Castellammare vista dal palazzo Quisisana.

Nei secoli XI-XIII Castellammare era designata con nomi quali Civitas Stabiensis, Castrum Maris, ma la data più antica in cui Stabia viene denominata Castellammare è il 1086, in un documento del Codice Diplomatico Amalfitano.

Re Alfonso d'Aragona, salito al trono nel 1442, volle rafforzare le fortificazioni di Stabia e aprire nel 1444 una strada che conduceva fino a Sorrento attraverso i monti. Pochi anni più tardi, nel 1456, Napoli e le città vicine furono sconvolte da un violento terremoto che provocò nella sola capitale la morte di quarantamila cittadini. A Castellammare crollò quasi del tutto la Cattedrale, che - dopo vani tentativi di riparazione - fu abbandonata. Nel secolo successivo, se ne edificò una ex novo.

6.4 IL VICEREGNO

Nel 1520, anno dell'incoronazione di Carlo V, a Castellammare venivano rinforzate le mura e il forte fu munito di bombarde. Quando divenne viceré il marchese Don Pedro de Toledo, la città trasse

grandi benefici dalle opere innovatrici del viceré, che la affidò alle cure del conte Doria. Nel 1541, inoltre, Carlo V concesse Castellammare a Ottavio Farnese, come dote della figlia naturale Margherita d'Austria, e la città divenne così feudo della famiglia Farnese.

L'anno successivo, una poderosa armata turca, al comando del Barbarossa, cominciò a costeggiare le coste tirreniche, e dopo aver compiuto violenze nelle isole di Ischia, Procida, Capri, approdò a Castellammare con dodici galere. Furono fatti prigionieri ben ottanta cittadini, ridotti in schiavitù, ma il Comune di Castellammare trattò il riscatto e questi furono rimessi in libertà.


Un altro triste episodio coinvolge la città circa un secolo più tardi, quando nel 1654 una flotta francese minacciò il Vicereame ed in particolare le coste nei pressi di Napoli. Castellammare venne presa di mira dalla flotta, e, protetta da un numero insufficiente di truppe, fu costretta alla resa. I francesi, quindi, si impadronirono della città, e le milizie incendiarono l'archivio comunale distruggendone gli arredi. Furono poi prese di mira le chiese, in cui si fece scempio di immagini e di oggetti sacri.

6.5 IL REGNO DI CARLO DI BORBONE

Nel 1734 salì al trono di Napoli Carlo di Borbone, che unificò le Due Sicilie con una sola capitale, Napoli, e diede allo Stato un saggio ordinamento amministrativo, politico e militare. Carlo di Borbone era nato da Filippo V ed Elisabetta Farnese, e - quale erede dei feudatari di Castellammare fino dall'epoca di Carlo V - venne in possesso del Quisisana e ne accrebbe le ricchezze.



Fig. 4 Pianta della città agli inizi del XX secolo.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i> <i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i> <i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Nel 1738 si risvegliò il Vesuvio, e copri con le sue ceneri un'area così vasta da giungere fino ad Avellino. La successiva eruzione del 1750 copri di lava i villaggi presso il vulcano. Il 1738 era stato anche l'anno della scoperta di Ercolano, cui seguirono quelle di Pompei e Stabia. Questi avvenimenti suscitarono la curiosità del re, che ordinò che si proseguisse a scavare e volle più volte assistervi personalmente.

Il re Ferdinando, più tardi, fu uno dei grandi benefattori della città di Castellammare; grazie a lui il Quisisana fu ancora arricchito con nuovi viali, piazzette, fontane, mentre numerose famiglie aristocratiche napoletane cominciarono a seguirlo nei suoi soggiorni stabiesi, per cui sorsero nella zona nuove sontuose dimore.

Nel 1783 il re fondò a Castellammare il Regio Cantiere Navale, e fu il primo del Regno di Napoli, mentre il porto venne ampliato e fortificato. La città era in continuo sviluppo, e le vecchie mura furono demolite nel 1798, in occasione dell'apertura di nuove strade.

Il 1794 segnò una nuova grave eruzione del Vesuvio. La lava attraversò la città arrivando fino al mare, mentre scendeva una fitta pioggia di cenere.

Nei primi decenni dell'Ottocento Francesco I - salito al trono nel 1825 – realizzò numerose opere pubbliche per la città. Tra queste, aprì la strada che la collegava a Sorrento, sostituita solo nel 1936 dalla nuova strada panoramica e fece anche realizzare il Regio Teatro Francesco I, che ospitava più di 400 posti a sedere.

Dopo l'inaugurazione della linea ferroviaria Napoli-Portici, nel 1839, il prolungamento fino a Castellammare fu completato nel 1842.

Dopo la rivoluzione industriale, Castellammare sviluppava i cantieri navali ubicati, per iniziativa della Corte Borbonica, nello stesso sito in cui ancora oggi sono attivi.

Il comune, già Castellamare, assunse la denominazione di Castellammare con Regio Decreto del 22 gennaio 1863 e di Castellammare di Stabia con delibera consiliare del 31 maggio 1912.

La vicenda storica contemporanea della Città di Castellammare di Stabia è ben nota. Oggi presenta una situazione urbanistica compromessa dalla sfrenata edificazione degli anni della ricostruzione post-bellica, e segnatamente degli anni '70 del Novecento, che hanno determinato disordine urbanistico e congestione nelle fasce urbanizzate recenti realizzate a ridosso delle balze del massiccio di monte Faito con conseguenti gravi difficoltà del traffico su gomma lungo la fascia costiera, la quale invece risulta agevolmente attraversata dall'asse ferroviario Napoli - Sorrento.

L'area archeologica di Castellammare di Stabia include parti scavate e parti non ancora messe in luce: Villa Arianna, Villa del Pastore e Villa San Marco con i resti dell'antica *Stabiae* non ancora scavati e Villa Cappella di San Marco. Si tratta di un'ampia area di proprietà demaniale, che è sottoposta alle norme di tutela contenute nel D. Lgs. n.42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio).

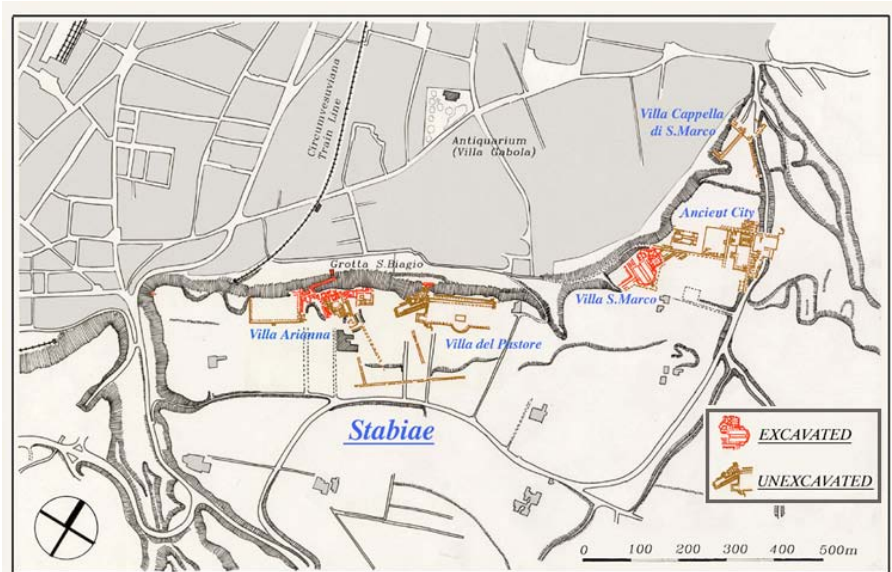


Fig. 5 Area archeologica in Castellammare di Stabia.

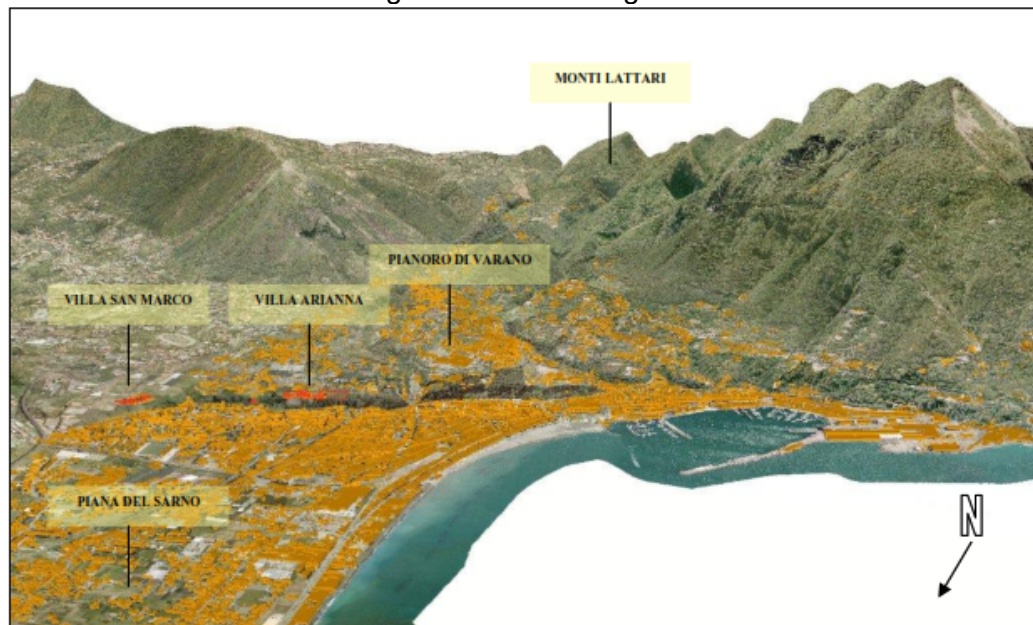



Fig. 6 Ricostruzione del pianoro di Varano con l'individuazione delle ville scavate (Villa Arianna e Villa San Marco).

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------


6.6 L'AREA ARCHEOLOGICA DI VILLA ARIANNA

Dall'ampia bibliografia esistente sull'area archeologica di Castellammare di Stabia, si evince che la distruzione di *Stabiae* nell'89 d.C. a seguito della conquista sillana contribuì in modo significativo allo sviluppo delle *villae* di *otium* che sfruttarono la posizione particolarmente felice su rilievi alti appena 50 m s.l.m. caratterizzati da un preminente valore paesaggistico, per la presenza di una vegetazione lussureggiante ed il panorama del mare. Le *villae* furono costruite su un pianoro con ingresso verso la campagna ed i retrostanti monti Lattari e si svilupparono con terrazzamenti rivolti verso il golfo.

«Il pendio, compreso tra la parte terminale di via Varano e l'incrocio tra viale Europa e la strada statale per Gragnano, è caratterizzato da una forte acclività che in alcuni punti supera i 45 gradi. Il manto vegetale di copertura presenta alberi fruttiferi in radi e stretti tratti orizzontali nel contesto di una folta vegetazione spontanea, con alberi vistosamente inclinati verso valle; tale fenomeno immediatamente denuncia instabilità della coltre superficiale del pendio». Scriveva il prof. Antonio De Simone nel 1988 (cfr. *La collina di Varano*, in *Rivista di studi pompeiani*, II 1988, pag. 231).

«Il tratto di pendio ove si affaccia la Villa di Arianna è quello che in termini di stabilità poneva i maggiori problemi: smottamenti e frane di varia consistenza, ma tutti di notevole gravità sono segnalati nel 1961, nel 1969 e, in ultimo, nell'inverno del 1985. Gli eventi in questione minacciavano l'integrità delle *villae* presenti sul pianoro ed in modo particolare la Villa Arianna, e costituivano un serio pericolo per i moderni fabbricati che si affacciavano su viale Europa e su via Grotta San Biagio. Sono questi i motivi che hanno consigliato come urgente ed indifferibile l'attuazione di lavori per il consolidamento della collina di Varano tra gli interventi inseriti nel progetto FIO-BEI». Così proseguiva nel racconto il prof. De Simone.

Le ville del pianoro furono scavate per la prima volta nel 1749 e nel 1782 sotto il regno di Carlo di Borbone e sono conosciute grazie alle preziose documentazioni di Weber e La Vega, poi furono parzialmente riscavate negli anni Cinquanta del XX secolo sotto la direzione di Libero D'Orsi. In quegli stessi anni furono eseguiti una ricognizione del pendio sottostante la Villa di Arianna e lavori di disboscamento ed asportazione di coltri superficiali del terreno, per mettere in luce frammenti di costruzioni antiche ed una parte della rampa romana che conduceva dalla villa all'area dell'attuale via Grotta San Biagio. Si comprese la necessità di uno scavo archeologico completo di tutto il pendio e successivamente è stato realizzato un parziale consolidamento statico della collina con l'esecuzione di micropali collegati da cordoli, destinati a rinforzare il versante, privando in tal modo le strutture antiche, ormai discontinue, della originaria e non più compatibile funzione statica., integrando il tutto con drenaggi e canalizzazioni delle acque superficiali. I dati raccolti a partire dal


<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

settembre 1986 hanno rivelato che la situazione geologica e morfologica era già nota nell'antichità, visto che ci si preoccupò di eseguire sostruzioni murarie e contenere il ripido e franoso pendio della collina. L'intento di salvaguardare le strutture venne raggiunto con principi tecnici nuovi ed osservati per la prima volta nel contesto vesuviano, quali le sostruzioni a cassoni e le terrazze costruite contro il profilo della collina.

«L'esigenza di carattere meramente tecnico e strutturale si trasforma in dato funzionale: le sostruzioni e le opere di contenimento consentivano attraverso rampe e gallerie un accesso alla villa più agevole e certo più diretto per chi giungeva dal mare o dalla costa. Per quanto riguarda il dato formale va osservato il carattere estremamente scenografico del complesso, scandito dalla successione dei terrazzamenti, allineati negli assi principali alla fronte posteriore della Villa di Arianna e raccordati sul ciglio del pianoro dalla terrazza ad archi ciechi, e sottolineato da fasce verticali, denunciando probabilmente le diverse proprietà, nelle quali si inseriscono ad ovest due sovrapposti e monumentali ninfei e ad est la curva della rampa» (cfr. De Simone, *ibidem*, pag. 232).

Il prof. De Simone indica un primo livello del monumento a circa 8 metri dall'odierno piano di campagna, contenente il piede della collina e costituito da una serie di ambienti con copertura a volta. Il secondo livello viene, invece, identificato, in una monumentale fontana sconvolta da una frana nel 1881, mentre il terzo livello è costituito dalla rampa con diversi strati di pavimentazione in cocciopesto, che ne attestano l'uso per un periodo piuttosto lungo. Lo sviluppo inferiore della rampa, in base agli attuali resti, è incerto. La rampa era certamente utilizzata solo dai proprietari della Villa di Arianna, come testimonia il ritrovamento su un tratto rettilineo della rampa di una soglia di marmo con i fori per i cardini di un cancello, che doveva chiudere il passaggio. La rampa era collegata ad una galleria che passa al di sotto del quartiere residenziale della villa e si ricollega all'accesso della villa dal sistema viario interno, proprio per non arrecare disturbo agli ulteriori accessi più panoramici. Il collegamento era attestato fino ad alcuni anni prima del 1988, ma una frana ha prodotto molti danni con perdita di tracce importanti al di sotto dell'ambiente 3 della villa. La rampa era anche collegata ad un ninfeo superiore ad ovest, ornato con mosaici e marmi e completamente spogliato dai Borbone.

Il muro che delimita a monte la rampa indica il quarto livello, in parte crollato, che celava sostruzioni murarie a cassoni con coperture a volta. Sull'estradosso delle volte era impostato il calpestio degli ambienti del quinto livello. Preceduti da uno stretto corridoio, profondi circa 3,70 m, con un'ampiezza variabile tra i 3 ed 1 metro, alti fino a ben 8 metri, questi ambienti erano destinati a depositi ed abitazioni servili, avevano anche un piccolo larario ed il muro di fondo aveva la funzione di contenimento della parte superiore del pendio.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

La straordinaria concezione unitaria del complesso indica la datazione del nucleo originario della Villa Arianna al periodo tardo-repubblicano, con evidenti sviluppi in epoca tardo-ellenistica, per il gusto scenografico, l'articolazione delle superfici e la tendenza a mascherare le forme curve delle volte in *coementa*.

Il monumento che si innalza al piede della collina, oggi ancora interrato in parte, ad una quota di circa 7 m s.l.m., con la parte più alta coincidente con una quota di circa 50 m s.l.m., fu completamente ricoperto da una pioggia di lapilli e pomici nel 79 d.C. per uno spessore di circa 6 metri. La parte più scoscesa del pendio fu in seguito soggetta a cedimento di sostruzioni, frane e smottamenti. L'area alla base fu frequentata in periodo tardo-antico come testimoniano i ritrovamenti con destinazione prevalentemente funeraria nell'ambito degli scavi degli anni Cinquanta del XX secolo. In un'antica cava di tufo fu realizzata una basilica completamente affrescata, detta di S. Biagio, tra il IX e XI secolo, risistemata nel XIV secolo. Depositi di materiali di frane e smottamenti sono stati ritrovati a testimonianza della fragilità del pendio, per cui il livello di calpestio si è ulteriormente innalzato rispetto alla quota originaria, mentre sul pendio si è formata una macchia di vegetazione che ha celato il monumento fino a quando non sono stati condotti gli scavi, alla fine degli anni Ottanta del XX secolo.

7 DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI

Le aree di intervento comprendono il passaggio a livello di Via Cosenza, il passaggio a livello di Via Grotta San Biagio, la zona in cui realizzare il sottopasso carrabile e pedonale di Via Cosenza e quella necessaria per l'allargamento del ponte lungo via De Nicola, con una superficie totale di circa 3.000 mq.

La descrizione dello stato dei luoghi parte dall'intersezione della linea ferroviaria esistente con la via Cosenza, dove è presente un passaggio a livello, causa di frequenti interruzioni del traffico sia veicolare che pedonale, su una strada a forte concentrazione di funzioni residenziali, commerciali e terziarie. La via Cosenza rappresenta, infatti, un'importante arteria di collegamento tra la parte est del territorio comunale di Castellammare, denominata Rione San Marco, e il suo centro, con un tessuto urbano che presenta una sostanziale omogeneità tipologica e un'evidente saturazione urbana, con prevalenza di tipi edilizi con funzione residenziale (edifici multipiano).

Proseguendo lungo la linea ferroviaria e superata l'intersezione tra i binari e la strada carrabile, si intravede la fermata "Via Nocera" costituita da un fabbricato viaggiatori con relativa

banchina unica sul lato sinistro della linea. Si tratta di una fermata, che serve la porzione di città con una sfera di influenza intensamente popolata ed un potenziale complessivo di utenza pari a circa 5.000 viaggiatori al giorno.

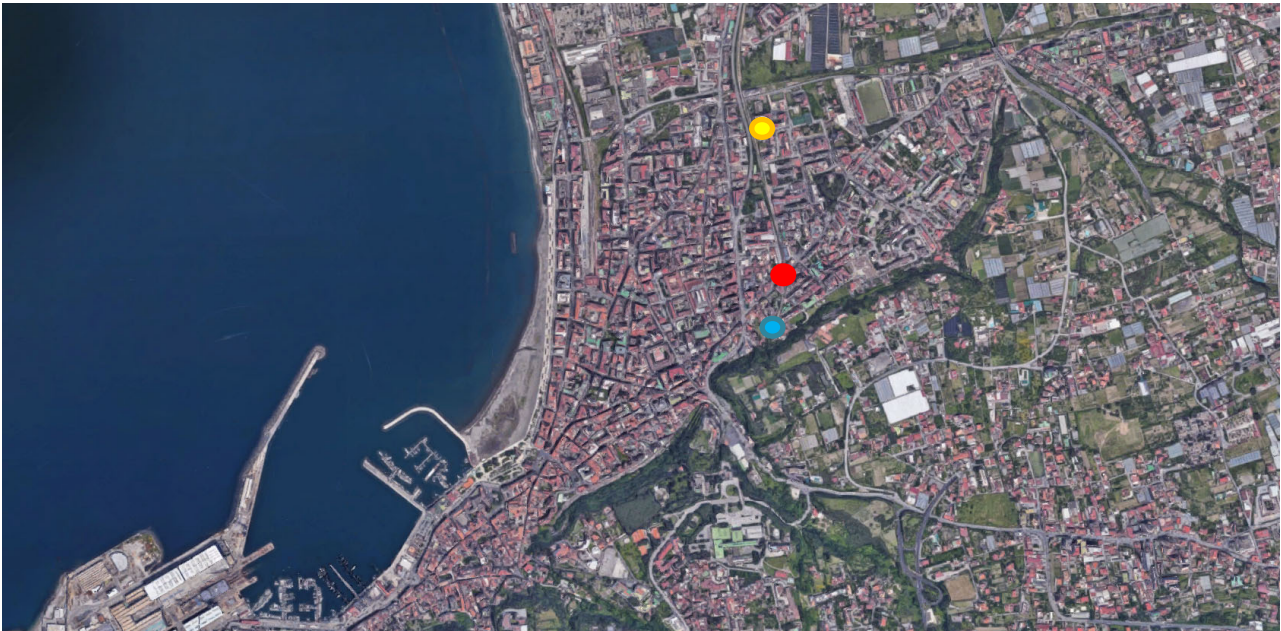


Fig. 7 Individuazione delle aree d'intervento del ponte de Nicola (pallino giallo), del tratto di via Cosenza interessato da soppressione del PL e realizzazione del sottopasso (pallino rosso) e del PL di Grotta san Biagio (pallino azzurro), che si prevede di eliminare.



Fig. 8 Ortofoto area di intervento dei PP.LL. di via Cosenza e di via Grotta san Biagio.

CONSORZIO FERROVIARIO

S. GIORGIO - VOLLA DUE

S.I.I.P.

Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati

RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA:
TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA
SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO
LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE
COMPENSATIVE

PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI

ELABORATI SPECIALISTICI –

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005

GIUGNO 2023

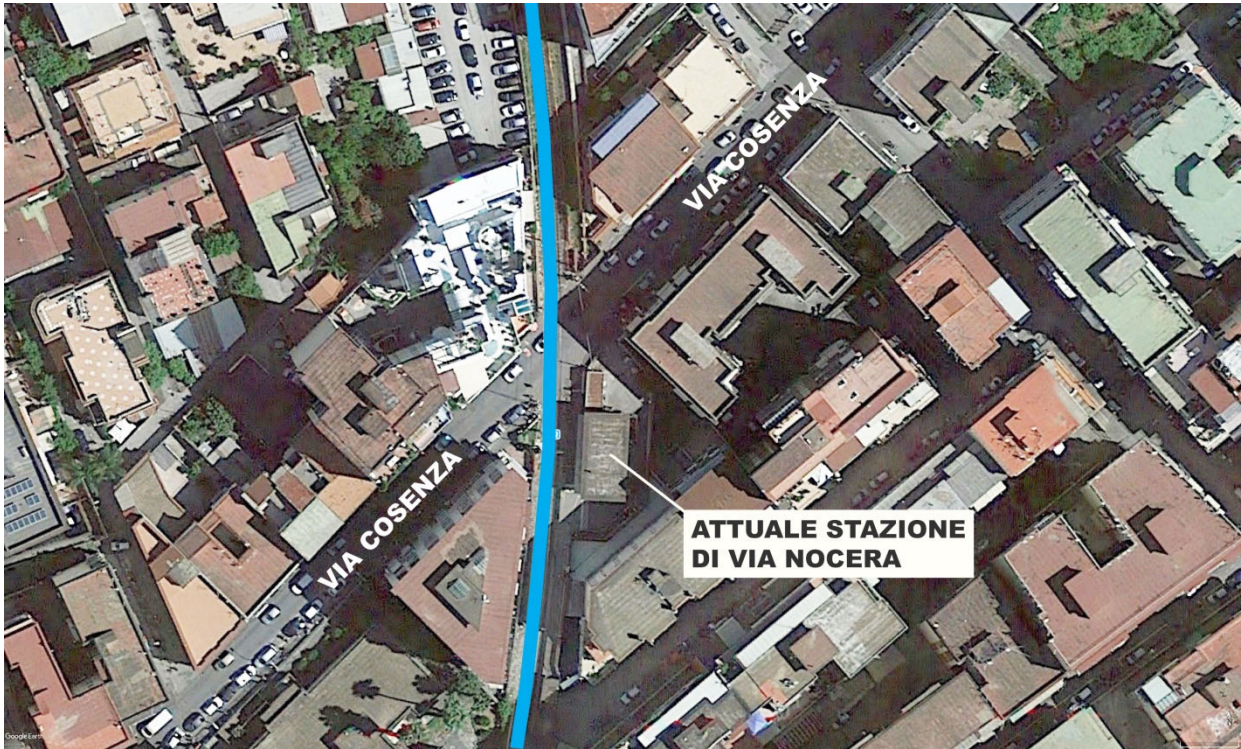


Fig. 9 indicazione della linea (in azzurro) e dell'attuale stazione di via Nocera.

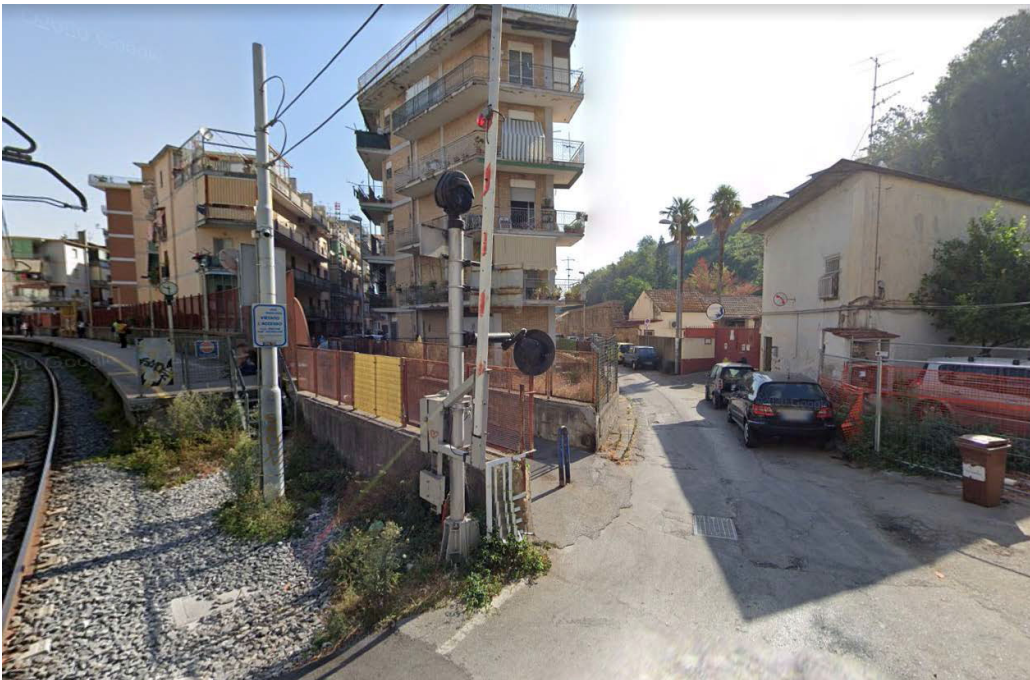


Fig. 10 Passaggio a livello su Via Grotta San Biagio.

CONSORZIO FERROVIARIO
S. GIORGIO - VOLLA DUE

S.I.I.P.
Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati

RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA:
TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA
*SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO
LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE
COMPENSATIVE*
*PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI
ELABORATI SPECIALISTICI –
RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005*


GIUGNO 2023



Fig. 11 Passaggio a livello di via Cosenza.



Fig. 12 Passaggio a livello di via Grotta San Biagio.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p><i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

8 CARATTERISTICHE DELLE OPERE

8.1 SOPPRESSIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO DI VIA COSENZA E SOTTOPASSO CARRABILE

Il tracciato della linea Circumvesuviana esistente, in entrata all'attuale fermata di Via Nocera in provenienza da Napoli, presenta una intersezione a raso con Via Cosenza ed il progetto prevede la risoluzione di tale interferenza mediante la realizzazione di un sottovia carrabile destinato alle auto e ai mezzi motorizzati, mentre per l'attraversamento pedonale si prevedono percorsi indipendenti integrati nella sistemazione di una nuova piazza.


Il nuovo profilo stradale di Via Cosenza prevede la realizzazione di opere definitive a partire da Via Galeno (a monte) fino ed oltre l'attuale passaggio a livello in modo da realizzare un sottopasso destinato a sostenere il passaggio dei treni. L'andamento plano-altimetrico stradale vede il profilo longitudinale della nuova livelletta con pendenza delle rampe di accesso al sottovia dell'11.00% lato monte e del 9.00% lato mare, con altezza netta di passaggio stradale garantita di 4,50 m. Lo sviluppo complessivo longitudinale del sottopasso è di circa 120 m lineari.

Lateralmente, al livello della quota degli edifici, saranno realizzati da ambedue due marciapiedi che manterranno le attuali quote degli accessi pedonali e dei negozi al fine di non modificare l'assetto consolidato delle attuali sistemazioni, con la realizzazione di nuove pavimentazioni.

Il marciapiede a nord avrà una larghezza utile minima di 1,50 m, ad uso esclusivamente pedonale. A sud invece si prevede, invece, un'area pedonale/carrabile, per consentire anche l'accesso ai mezzi di soccorso e ai mezzi di scarico delle attività commerciali, con una larghezza utile minima di 3,30 m.

La conformazione geometrica e altimetrica dell'intervento ha prodotto due aree pedonali in corrispondenza del "solettone" di copertura del sottopasso carrabile, ai due lati della linea ferroviaria chiusa dai pannelli fonoassorbenti. Per mitigare l'impatto delle opere sono state progettate sistemazioni superficiali per aree al servizio della collettività attraverso un accurato arredo urbano, pannelli fonoassorbenti trasparenti e piccole aiuole con piante rampicanti. Le aree poste al livello superiore vedranno la realizzazione di due vere e proprie piazze pedonali, in corrispondenza della copertura del sottopasso carrabile.

Il progetto è composto dai seguenti elementi:

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

- Risistemazione della via Cosenza, con la costituzione di un doppio senso di marcia ed una larghezza totale utile di 7,00 metri, prevedendo una sezione stradale aumentata a 3,00 m a cui va aggiunta la banchinetta di servizio di 0,50 m (dimensioni costanti lungo tutto lo sviluppo del tratto in questione, in ottemperanza del codice stradale, per consentire il transito degli autobus);
- Nuova illuminazione stradale a LED su pali, con doppio corpo illuminante, lato strada e lato marciapiede, ad intervalli regolari;
- Ridefinizione del sistema di raccolta delle acque meteoriche in base alle nuove sezioni stradali;
- Risistemazione dei due marciapiedi a quota;
- Rifacimento della pavimentazione stradale e pedonale.

8.2 SOTTOPASSO PEDONALE DI VIA COSENZA

La continuità pedonale sarà assicurata da una generale sistemazione delle aree rese disponibili dalla demolizione del fabbricato viaggiatori della fermata di Via Nocera (intervento già previsto in altro appalto), con la realizzazione di un unico spazio di riqualificazione urbana nel quale possa essere inserito anche un sottopasso pedonale attrezzato e accessibile anche dai portatori di handicap.

La soluzione progettuale è caratterizzata da:

- una piazza nell'area dell'attuale sedime del FV demolito, conformata come un ambiente urbano in cui si collocano ampie rampe pedonali, per il superamento del dislivello tra la quota a raso della strada e la quota sottostante del sottopasso, stimato in circa 4,00 m, per consentire il passaggio sotto il tracciato ferroviario, e l'accesso da Via Cosenza (lato Via Galeno).

o Le rampe sono state previste con una pendenza non superiore all'8%, tale da renderne possibile l'uso anche da parte di utenti con ridotte capacità motorie, come previsto dalla normativa vigente, con uno sviluppo di circa 60,00 metri articolati su 6 rampanti, completi di protezione.

Tale area sarà costituita da tre terrazzamenti accessibili dalle rampe stesse, a tre differenti quote, sistemati con arredo urbano e aree a verde, costituendo uno spazio a disposizione dei cittadini.

- Un sistema di rampe pedonale, in corrispondenza dell'ASL, per permettere l'accesso dei diversamente abili al sottopasso pedonale, da Via Cosenza (lato Viale Europa). Le n. 5 rampe, con una pendenza non superiore all'8%, permetteranno il superamento del dislivello, con una lunghezza complessiva pari a 40,00m.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

- Due blocchi di collegamento verticale costituiti da una scala fissa, alla destra ed alla sinistra della linea ferroviaria, per permettere il superamento del dislivello e la minore lunghezza possibile del percorso da effettuare. Infatti con l'utilizzo dei due corpi scala e del tratto di sottopasso pedonale, il percorso pedonale per attraversare la linea ferroviaria avrà una lunghezza pari a 20,00m.

Tutti gli spazi saranno dotati di illuminazione in continuità con quella pubblica e di elementi di arredo urbano quali panchine, cestini, aiuole a verde. È previsto un sistema superficiale di raccolta delle acque meteoriche con recapito in fogna comunale lungo Via Cosenza.


L'area pedonale in questione sarà dotata di un impianto di videosorveglianza per rendere fruibile l'impianto a tutte le ore ed in totale sicurezza.



Figg. 13-14 Foto render dell'area del sottopasso di via Cosenza.



Figg. 15-16 Foto render del sottopasso di Via Cosenza.

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

Tutti gli spazi saranno dotati di illuminazione in continuità con quella pubblica e di elementi di arredo urbano quali panchine, cestini, aiuole a verde, oltre che di un sistema superficiale di raccolta delle acque meteoriche con recapito in fogna comunale lungo Via Cosenza.

I materiali scelti per le pavimentazioni dei marciapiedi e per le aree di accesso al sottopasso consentiranno l'integrazione dell'intervento nel contesto paesaggistico, come si può osservare anche nei fotoinserimenti.

8.3 SOPPRESSIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO DI VIA GROTTA SAN BIAGIO

Per la viabilità dell'area in cui è inserita, la via Grotta San Biagio rappresenta un collegamento a carattere specificatamente locale sia per gli edifici che su di essa prospettano sia per la ridotta ampiezza stradale. In considerazione dell'esiguità dei flussi di traffico, essenzialmente privati, e delle alternative disponibili, il passaggio a livello potrà essere dismesso senza comportare significative ripercussioni sulla mobilità dell'area interessata.

Per consentire il traffico veicolare di via Grotta San Biagio nel tratto caratterizzato dall'accesso inferiore a Villa Arianna, utilizzato perlopiù dai residenti degli edifici che ivi insistono, si realizzerà un collegamento tra Via Grotta San Biagio e Via Galeno riaprendo un passaggio esistente parallelo alla linea ferroviaria, attualmente chiuso al traffico veicolare con paletti, consentendo alle auto dei residenti di ritornare su via Galeno e da qui di riprendere il flusso attuale.

Il passaggio a livello sarà chiuso con la stessa tipologia di barriere antirumore previste da ambedue i lati del P.L. Le barriere saranno composte da muretti con un'altezza di 1,50 m, rifiniti con un rivestimento in pietra, e da pannelli fonoassorbenti la cui struttura di supporto è costituita da profili metallici, con un'altezza compresa tra 3,50 – 4,50 m dal piano del ferro. La conformazione dei muri, la loro finitura ed i pannelli ripropongono la stessa tipologia utilizzata lungo tutta la linea, oggetto di approfonditi studi acustici.

8.4 ALLARGAMENTO DEL PONTE DI VIA DE NICOLA

L'intervento in oggetto si colloca nel più ampio contesto di ammodernamento del sistema infrastrutturale previsto in funzione della rimozione dei passaggi a livello siti nel Comune di Castellammare. Stante l'attuale configurazione stradale, la soppressione dei due PP.LL. non consentirebbe un regolare deflusso della circolazione e potrebbe addirittura pregiudicarla, andando ad incidere in maniera negativa su un tessuto urbano fortemente antropizzato. Dunque in quest'ottica, essendo stato il ponte di via De Nicola già oggetto di adeguamento per una

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

quota parte, si è deciso di completare il progetto di ammodernamento prevedendo l'allargamento per consentire l'adeguamento della viabilità. Esaminando la strada denominata via De Nicola si riscontra una larghezza minima di 6,00 metri ed un unico punto di discontinuità in corrispondenza di tale ponte che sottopassa Corso Italia. In questo punto, infatti, la sezione stradale si riduce bruscamente passando dai 6,00 m a 3,00 m. Nell'ottica di riorganizzare e potenziare il piano della viabilità del Comune di Castellammare, l'adeguamento del Ponte De Nicola consentirebbe di adeguare la viabilità e offrirebbe così un'importante alternativa per il collegamento delle due porzioni di Castellammare servite dallo stesso ponte e dalla linea ferroviaria. Inoltre tale intervento di allargamento rappresenta una condizione necessaria durante le fasi dei lavori di realizzazione del sottopasso di Via Cosenza, come rappresentato negli elaborati specialistici della viabilità cui si rimanda per approfondimenti. L'intervento sarà realizzato in continuità rispetto a quanto già eseguito dallo stesso Concessionario per il tratto di ponte che sottopassa la sede ferroviaria lungo la stessa via De Nicola.



Figg. 17-18 Viste del tratto del ponte De Nicola già adeguato dal Concessionario.



Fig. 19 Vista del tratto del ponte, non ancora adeguato.

9 OPERE DI MITIGAZIONE VISIVE ED AMBIENTALI

Come elementi primari ricognitori del Paesaggio vengono colti gli aspetti morfologici e culturali identitari, nonché la stessa identità e riconoscibilità delle comunità umane interessate ed i relativi beni culturali emergenti nel contesto insediativo. Ai fini della valutazione dell'impatto del progetto oggetto della presente Relazione Paesaggistica l'obiettivo della caratterizzazione della qualità del paesaggio, con riferimento sia agli aspetti storico-testimoniali e culturali sia agli aspetti legati alla percezione visiva, è quello di definire le azioni di disturbo esercitate dal progetto e le modifiche introdotte in rapporto alla qualità dell'ambiente percepito. Per gli opportuni approfondimenti dal punto di vista paesaggistico, il progetto è stato integrato con le immagini riportate di foto-inserimento, che è possibile visionare nell'elaborato NCM_7FA_S1_201_00 Dossier render fotorealistici.

I materiali utilizzati per le finiture si integrano nel contesto urbano e la creazione di uno spazio collettivo dotato di arredo e verde urbano rende la percezione dei luoghi certamente preferibile alla situazione preesistente in cui sostanzialmente la linea ferroviaria irrompe nella viabilità cittadina non consentendo una fruizione adeguata dei luoghi.

10 VISTE DEL PROGETTO



Fig. 20 Immagine foto render dell'area sovrastante il sottopasso di via Cosenza.




Fig. 21 Immagine foto render del sottopasso di via Cosenza.



Fig. 22 Immagine foto render delle scale di collegamento.



Fig. 23 Immagine foto render delle scale di collegamento.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

11 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

La pianificazione territoriale, svolta a diversi livelli dagli organi competenti, Stato, Regione, Provincia, Comuni, ha perseguito la riqualificazione ambientale e la valorizzazione del paesaggio attraverso la predisposizione di vari strumenti, partendo da una pianificazione di area vasta che rappresenta il primo livello. Quest'ultima si articola attraverso piani generali (quadri regionali, piano di coordinamento provinciale), piani settoriali (Piano paesaggistico, Piano di bacino, Piano del parco, Piano dei trasporti) e piani misti (Piano di Coordinamento di valenza paesaggistica, Piano Territoriale di Coordinamento con valore ed effetto dei piani ambientali).

Al secondo livello che è quello comunale si inseriscono il Piano regolatore generale o il Piano Urbanistico Comunale, ma anche il Piano Comunale dei trasporti, il Piano comunale del Traffico ed il piano di Risanamento Acustico.

All'ultimo livello di sub-ambito comunale si individuano i piani attuativi ed i programmi di riqualificazione urbana.

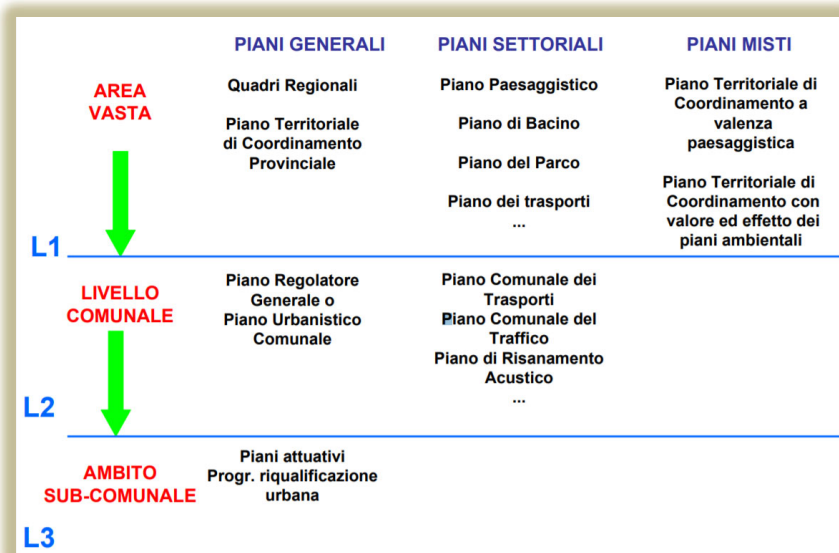



Fig. 24 Livelli di pianificazione.

Riguardo all'area in esame si individuano:

- per la PIANIFICAZIONE di AREA VASTA

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

PIANO TERRITORIALE REGIONALE

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

PIANO STRALCIO DELL'AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE DELLA CAMPANIA CENTRALE

PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Piano Urbanistico Territoriale della Penisola Sorrentino-Amalfitana

- per la PIANIFICAZIONE COMUNALE

PIANO REGOLATORE GENERALE.

PIANO URBANISTO COMUNALE PRELIMINARE.


Inoltre si è tenuto conto della pianificazione sviluppata dalla città metropolitana come aggiornamento del PTCP (PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE) a seguito dell'approvazione del Project Charter - Linee di indirizzo per la redazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM) e sono stati valutati eventuali vincoli.

Infine si riportano gli interessanti spunti derivanti da METREX, la rete delle regioni ed aree metropolitana europee.

11.1 PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA

Oltre al Piano Territoriale Regionale ed al Piano Territoriale di Coordinamento provinciale, già individuati, va precisato che il Consiglio Metropolitan con la Deliberazione n. 184 del 27/11/2018 ha approvato le "Linee di indirizzo per la predisposizione del Piano Strategico metropolitano triennale e identificazione delle Zone Omogenee" e che successivamente, in data 13/02/2019, la Città Metropolitana ha adottato la deliberazione su "Linee guida per l'identificazione delle Zone Omogenee della Città Metropolitana di Napoli" ai sensi della Legge 56/2014 e dello Statuto Metropolitan, individuando 5 zone con caratteristiche specifiche per ciascuna come dettagliate nella tabella allegata alla deliberazione. In particolare per la Zona 5 *ZONA Costa Vesuvio – Sorrentino*, le caratteristiche individuate sono le seguenti:

- 5. ZONA Costa Vesuvio – Sorrentino:** l'area vesuviana costiera e sorrentina, intesa come sistema unitario complesso della penisola sorrentina e dei monti lattari, esprime una propria caratterizzazione specifica nel senso soprattutto della **vocazione turistico-culturale**: della cultura come vettore di riconoscimento identitario e come volano di sviluppo socio-economico e del turismo nel senso del decongestionamento dei flussi e della articolazione di un patrimonio diffuso e variegato, articolato e complesso, che non si riduce al complesso archeologico di Pompei, Ercolano, Oplontis, Boscoreale e Stabiae, ma anche al Miglio d'Oro, alle ville rustiche storiche dell'entroterra e ai percorsi cultural-naturalistici del sistema unitario, peraltro a sua volta variamente articolato, del complesso della penisola sorrentina e dei monti lattari.

CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE  Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati	RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005	GIUGNO 2023
--	--	-------------

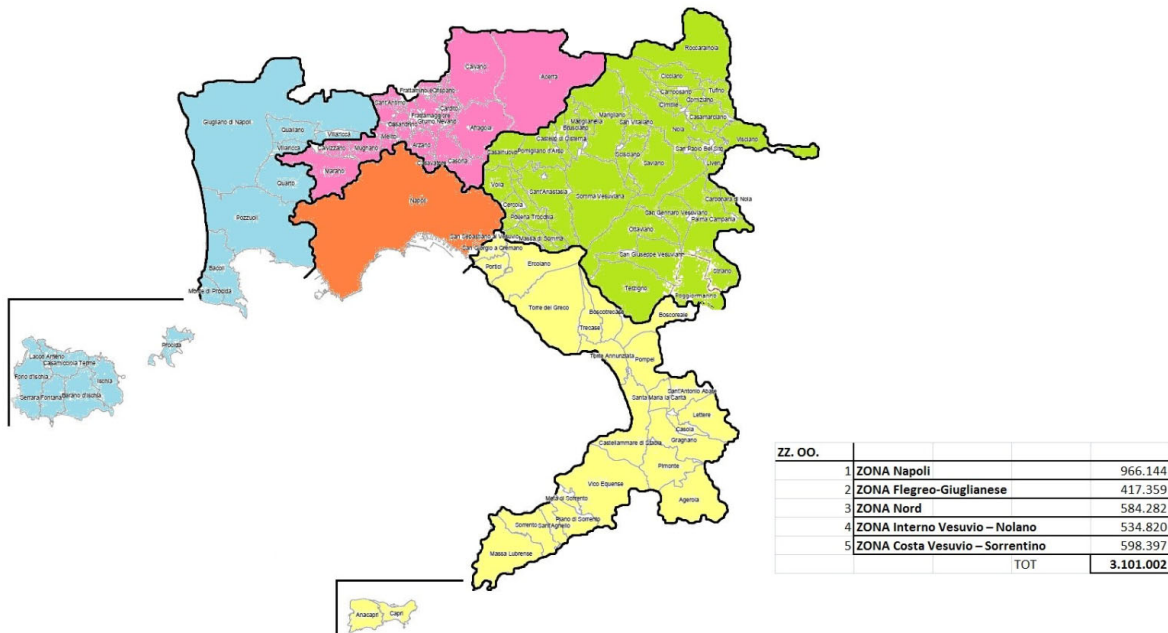



Fig. 25 Grafico con individuazione delle aree omogenee (cfr. “Linee di indirizzo per la predisposizione del Piano Strategico metropolitano triennale e identificazione delle Zone Omogenee”).

Con la Deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 116 dell’11 agosto 2020 è stato approvato il "Project Charter - Linee di indirizzo per la redazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM)", che ha costituito un aggiornamento del PTCP. Tale elaborato ha concluso, infatti, la fase di avvio preordinata alla formazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM), attivata con la Deliberazione del Sindaco Metropolitano n. 258 del 30 ottobre 2019.

Il Project Charter definisce i temi, gli obiettivi e le strategie da seguire per l’elaborazione del PTM, nonché le risorse finanziarie ed umane per il raggiungimento di questo fine. In particolare nel “Documento di Linee di Indirizzo per la redazione del Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Napoli” sono individuati i temi prioritari per la nuova funzione di governance assunta dalla Città Metropolitana con il PTM, sviluppando le azioni territoriali in sinergia con il Piano Strategico. Partendo dalla revisione ed aggiornamento dei dati desunti dalla Proposta di Piano Territoriale di Coordinamento (PTC), il “Quadro conoscitivo del territorio” (composto da 13 Tavole e da una “Relazione descrittiva”) restituisce una ipotesi iniziale di quella che dovrà diventare la componente strutturale del futuro PTM, analizzando le varie tematiche del territorio metropolitano, che per la sua complessità necessita di una specifica governance mirata a generare un territorio

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

sostenibile ed attrattivo, capace di creare rilevanti opportunità in termini di pianificazione, gestione dei servizi pubblici, consumo del suolo e sostenibilità.

Il documento contenente la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Integrata alla Valutazione di Incidenza (VI) per il Piano Territoriale Metropolitan (PTM) di Napoli descrive il complesso processo di valutazione ambientale che dovrà accompagnare l'intera elaborazione del PTM, alla luce del mutato quadro normativo, nonché di un contesto territoriale alquanto diversificato e di ineguagliabile pregio.

Infine sono stati valutati gli spunti di METREX, che è la Rete delle regioni ed aree metropolitane europee, fondata nel 1996 durante la Glasgow Metropolitan Regions Conference. Principali obiettivi della rete:


- agevolare lo scambio d'informazioni scientifiche, di competenze ed esperienze nella pianificazione e nello sviluppo del territorio a livello metropolitano e regionale in Europa,
- fungere da interfaccia tra i livelli transnazionali, metropolitani e regionali in materia di pianificazione e sviluppo del territorio in Europa,
- promuovere lo scambio di conoscenze e di idee tra esperti (politici, funzionari e loro consulenti) in merito ad argomenti strategici di rilevante importanza e interesse per le aree metropolitane.

Si tratta di un vero e proprio Network che comprende 50 tra le 100 maggiori aree urbane o metropolitane, rappresentando tutte le nazionalità, le caratteristiche e le condizioni urbane d'Europa. METREX conferisce una dimensione metropolitana alle politiche, ai programmi ed ai progetti su scala europea, ponendosi come partner delle istituzioni europee, della comunità di ricerca, di enti governativi e delle loro reti.

Le attività sono fondate sui principi di condivisione derivanti dall'uso del mezzo telematico e dello scambio culturale, grazie agli incontri organizzati a scadenza semestrale durante i quali vengono trattati argomenti tematici relativi alla pianificazione territoriale e ai seminari specifici su eventuali progetti e linee di ricerca in corso d'opera.

Come ampiamente illustrato sul sito di Città metropolitana di Napoli, oltre ai progetti InterMETREX, PolyMETREX e EUCO2 80/50, la rete promuove l'approfondimento di temi relativi alla pianificazione e alle problematiche socio-economiche delle aree metropolitane.

La Direzione di METREX partecipa attualmente alla linea di ricerca relativa al tema del poli-centrismo, anche alla luce delle strategie di pianificazione contenute nel Piano Territoriale di Coordinamento e questa linea di ricerca denominata Inter Metropolitan Polycentricity è coordinata dal Regional Planning Office - Stockholm County Council. Per ulteriori approfondimenti al link del

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

sito di METREX è possibile studiare nello specifico le linee di studio in corso:
<https://www.eurometrex.org/>


Ulteriore elemento, per avere un quadro chiaro della pianificazione territoriale, è che fin dal 2007 la Provincia di Napoli, insieme ad altre 18 aree metropolitane della rete Metrex, ha aderito all’iniziativa relativa al progetto EUCO2 80/50, riguardante aree metropolitane europee, per stimare le proprie emissioni di gas serra attraverso una raccolta dati relativa alle principali fonti di energia, anche al fine di rendere possibile l’utilizzo di queste informazioni e concordare misure di mitigazione efficaci, con lo sviluppo di scenari relativi all’azione congiunta di diversi stakeholder. Il progetto è articolato in tre fasi (inventario – scenari – strategie) e vede il coinvolgimento di 18 aree metropolitane europee, appartenenti a dodici paesi della UE e coordinate dalla regione Metropolitana di Amburgo (Germania). La prima fase, denominata *Greenhouse gas emissions inventories* for 18 european regions (Inventario delle emissioni di gas serra di 18 Regioni Europee) è stata sviluppata da novembre 2008 a maggio 2009, con l’utilizzo del GRIP (Software per l’inventario delle emissioni regionali di gas serra) sviluppato dal centro di ricerche Tyndall dell’Università di Manchester (Gran Bretagna). Il risultato conseguito è consultabile sul sito del progetto al link www.euco2.eu ed anche dalle pagine del sito ufficiale di Metrex, al link www.eurometrex.org.

Le fasi successive del progetto EUCO2 saranno incentrate sull’elaborazione dei dati contenuti negli inventari fin qui realizzati, per «visualizzare scenari metropolitani e per identificare strategie di mitigazione più efficaci in ambito metropolitano, offrendo così un valido contributo nell’ambito di iniziative di più ampio livello per la lotta ai cambiamenti climatici». Il sito ufficiale del progetto EUCO2 80/50 è al link: www.euco2.eu.

11.1.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Attraverso il Piano Territoriale Regionale, che rappresenta un livello generale di pianificazione di area vasta, la regione nel rispetto degli obiettivi generali di promozione dello sviluppo sostenibile e di tutela dell’integrità fisica e dell’identità culturale del territorio ed in coordinamento con gli indirizzi di salvaguardia già definiti dalle amministrazioni statali competenti e con le direttive contenute nei piani di settore previsti dalla normativa statale vigente, individua:

a) gli obiettivi di assetto e le linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione;

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

- b) i sistemi infrastrutturali e le attrezzature di rilevanza sovregionale e regionale, nonché gli impianti e gli interventi pubblici dichiarati di rilevanza regionale;
- c) gli indirizzi e i criteri per la elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale e per la cooperazione istituzionale.

Con l'obiettivo principale di garantire la coerenza degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale, in attuazione della legge regionale n. 16/2004, la Regione Campania ha approvato con legge regionale n. 13/2008 il Piano Territoriale Regionale (PTR), in armonia con gli obiettivi fissati dalla programmazione statale e in coerenza con i contenuti della programmazione socio-economica regionale.

Per un'adeguata conoscenza e interpretazione del territorio per le azioni dei diversi operatori istituzionali e non, il P.T.R. ha elaborato cinque Quadri Territoriali di Riferimento utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province. I cinque Quadri Territoriali di Riferimento sono i seguenti:


- Il **Quadro delle reti**, la rete ecologica, la rete dell'interconnessione (mobilità e logistica) e la rete del rischio ambientale, che attraversano il territorio regionale.

- Il **Quadro degli ambienti insediativi**, individuati in numero di nove in rapporto alle caratteristiche morfologico-ambientali e alla trama insediativa.

- Il **Quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo** (STS). I Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) sono individuati sulla base della geografia dei processi di auto-riconoscimento delle identità locali e di auto-organizzazione nello sviluppo, confrontando il "mosaico" dei patti territoriali, dei contratti d'area, dei distretti industriali, dei parchi naturali, delle comunità montane, e privilegiando tale geografia in questa ricognizione rispetto ad una geografia costruita sulla base di indicatori delle dinamiche di sviluppo.

- Il **Quadro dei campi territoriali complessi** (CTC). Nel territorio regionale vengono individuati alcuni "campi territoriali" nei quali la sovrapposizione ed intersezione dei precedenti Quadri Territoriali di Riferimento mette in evidenza spazi di particolare criticità, dei veri e propri "punti caldi" (riferibili soprattutto a infrastrutture di interconnessione di particolare rilevanza, oppure ad aree di intensa concentrazione di fattori di rischio), dove si ritiene la Regione debba promuovere un'azione prioritaria di interventi particolarmente integrati.

- Il **Quadro delle modalità** per la cooperazione istituzionale e delle raccomandazioni per lo svolgimento di "buone pratiche". I processi di "Unione di Comuni" in Italia, che nel 2000 ammontavano appena ad otto, sono diventati 202 nel 2003. In Campania nel 2003 si sono registrate

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

solo 5 unioni, che coinvolgono 27 Comuni. Il P.T.R. ha ravvisato la necessità di concorrere all'accelerazione di tale processo.


Inoltre con le *Linee guida per il paesaggio in Campania*, la Regione ha applicato nell'ambito del Piano territoriale Regionale all'intero suo territorio i principi della Convenzione Europea del Paesaggio, definendo nel contempo il quadro di riferimento unitario della pianificazione paesaggistica regionale, in attuazione dell'articolo 144 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, D Lgs. n. 42 del 2004.

L'area di intervento è ubicata nel comune di Castellammare di Stabia, che fa parte dell'ambito definito nel P.T.R. ambito vesuviano, un'ampia fascia che si estende da portici a Castellammare di Stabia, in cui sono presenti ben quattro porti (portici, Torre del greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia).

Tra gli interventi e scenari previsti nel Piano Territoriale Regionale vi è anche il raddoppio della linea Circumvesuviana tratta Torre Annunziata- Castellammare. Tra le principali opzioni di sviluppo del sistema integrato della portualità turistica della regione Campania è presente anche un ampio intervento che include la riqualificazione del porto di Castellammare di Stabia.

Per l'ambiente insediativo n.2 – penisola sorrentino-amalfitana, il riassetto idrogeologico, e più in generale, la difesa e la salvaguardia dell'ambiente costituiscono una delle priorità dell'intera area. Nella scheda dell'ambiente n.2 il comune di Castellammare di Stabia viene indicato:

- nella sub-area 2, tra i comuni soggetti, nell'ambito dell'intero territorio della penisola, al P.U.T. (legge regionale n. 35/1987) che comprende i territori di 34 comuni, di cui 14 nella provincia di Napoli e 20 nella provincia di Salerno raggruppati in sub-aree;
- nell'ambito del P.I.T. (Progetto Integrato tematico della provincia di Napoli) dell'area "vesuviana costiera";
- nel P.I. portualità Turistica insieme con i porti di Vico Equense, Meta, Piano di Sorrento, Sant'Agnello, Sorrento, Massa Lubrense, Positano, Praiano, Amalfi, Minori, Cetara, Vietri sul Mare. Nella cartografia del P.T.R. s'individua il comune di Castellammare di Stabia nell'area F3 "paesistico-culturale-ambientale" (sistemi territoriali dominanti) e F3 Miglio d'oro – Torre Stabiese (sistemi territoriali di sviluppo). L'area di intervento non ricade in aree protette (ZPS-SIC- parchi Urbani regionali – parco Nazionale – parco Regionale Riserva naturale).

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

11.1.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

La pianificazione territoriale provinciale si realizza mediante il **Piano territoriale di coordinamento provinciale** (P.T.C.P.) e i **Piani settoriali provinciali** (P.S.P.). Il Piano territoriale di coordinamento provinciale contiene disposizioni di carattere strutturale e programmatico, mentre i Piani settoriali provinciali, che attengono a specifici interessi e attività coinvolgenti l'uso del territorio, integrano il P.T.C.P. e sono coerenti con le sue disposizioni.


L'art.1 bis della Legge n.431/1985 prevedeva la redazione del Piano Territoriale Paesistico (P.T.P.) o del Piano Urbanistico Territoriale (P.U.T.) in relazione ai beni e alle aree che, per le loro caratteristiche, fossero subordinati in modo oggettivo ed automatico al vincolo di tutela di cui alla Legge n.1497/1939 come richiamato dall'art.1, comma 3 della Legge n.431/1985. In particolare:

Con riferimento ai beni e alle aree elencati dal quinto comma dell'articolo 82 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, le regioni sottopongono a specifica normativa d'uso e di valorizzazione ambientale il relativo territorio mediante la redazione di piani paesistici o di piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali.

In seguito all'esercizio dei poteri sostitutivi del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in Campania tra il 1995 e il 1996 venivano approvati n.14 P.T.P. relativi ai perimetri delimitati con i Decreti Ministeriali 28.03.1985, due dei quali riguardavano la provincia di Benevento.

La Regione Campania, richiamando il dettato dell'art.57 del D.Lgs. 31.03.1998, n.112, attraverso le *Linee guida per la Pianificazione Territoriale Regionale*, ha riconosciuto il superamento "di una pianificazione esclusivamente paesistica" al fine di pervenire ad una più complessiva pianificazione territoriale ed ha sottoscritto un Protocollo d'Intesa con il Ministero per i Beni Culturali e le Attività Culturali nell'agosto del 1998, che va proprio nella direzione del superamento dell'attuale pianificazione paesistica. In tale documento le Sovrintendenze della Campania hanno offerto la loro collaborazione tecnico-scientifica soprattutto in riferimento ad un sistema cartografico digitale da gestire presso le sedi delle Sovrintendenze stesse e/o presso il Servizio Cartografia del Settore Politica del Territorio della Giunta Regionale.

Inoltre l'art. 57 del D. Lgs. n.112/1998 ha riconosciuto al **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale** la valenza di P.T.P. nei settori della protezione della natura, dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali in caso di intesa con le Amministrazioni competenti.

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Per la stesura del P.T.C. è stato recuperato il P.T.C.P. del 2007, che è destinato a costituire il punto di partenza per il futuro Piano Territoriale Metropolitano in quanto, come stabilito dall'articolo 35 dello Statuto della Città metropolitana, si dovrà prevedere una componente strutturale ed una operativa. I contenuti strutturali, prodotti nel corso del lungo iter di elaborazione del P.T.C., erano fin dalla loro elaborazione destinati a confluire nella componente strutturale del P.T.M., mentre in quella operativa saranno recepiti e sviluppati esclusivamente i punti strategici e gli elementi progettuali ritenuti ancora attuali per il territorio.

Dunque allo stato attuale nella Città Metropolitana di Napoli il Piano Territoriale di Coordinamento P.T.C. è stato adottato con Deliberazione del Sindaco Metropolitano n. 25 del 29 gennaio 2016, pubblicata il successivo 3 febbraio e dichiarata immediatamente eseguibile, e con la Deliberazione n. 75 del 29 aprile 2016, che ha fornito importanti disposizioni integrative e correttive ai precedenti atti, chiarendo che tale provvedimento **non ha determinato la decorrenza delle misure di salvaguardia** di cui all'art. 10 della Legge Regionale n.16/2004.

Con gli stessi provvedimenti sono stati adottati il Rapporto Ambientale (contenente, tra l'altro, lo Studio di Incidenza), e la relativa Sintesi non Tecnica.

Tutte le fasi del procedimento di approvazione del P.T.C., corredate della relativa documentazione (compresa la pubblicazione delle **osservazioni pervenute**), sono illustrate ampiamente nella sezione **Procedimento di approvazione** del sito web della Città metropolitana di Napoli (link: http://www.cittametropolitana.na.it/pianificazione_territoriale/ptcp/cronologia).

Per quanto attiene all'organizzazione complessiva del territorio, rappresentata nella tav. P.03.0, oltre a ricadere in "insediamenti urbani", la zona d'intervento appare interessata dalla vicinanza di "aree storiche e archeologiche".

Dalla tavola P.03.1 sull'Individuazione delle Aree Parco e proposte di ampliamento dei Parchi Regionali, si evince che l'area d'intervento non è interessata da parchi, aree protette e neanche da zona agricola di particolare pregio, ma rientra in una zona di tessuto urbano. Nella cartografia Nodi e reti per la connettività territoriale (tav. P.04.0), vengono rappresentate la "linea 2 binari di progetto" ed un "adeguamento della linea ferrata a linea tramviaria (metrotram), che interessano la zona degli interventi.

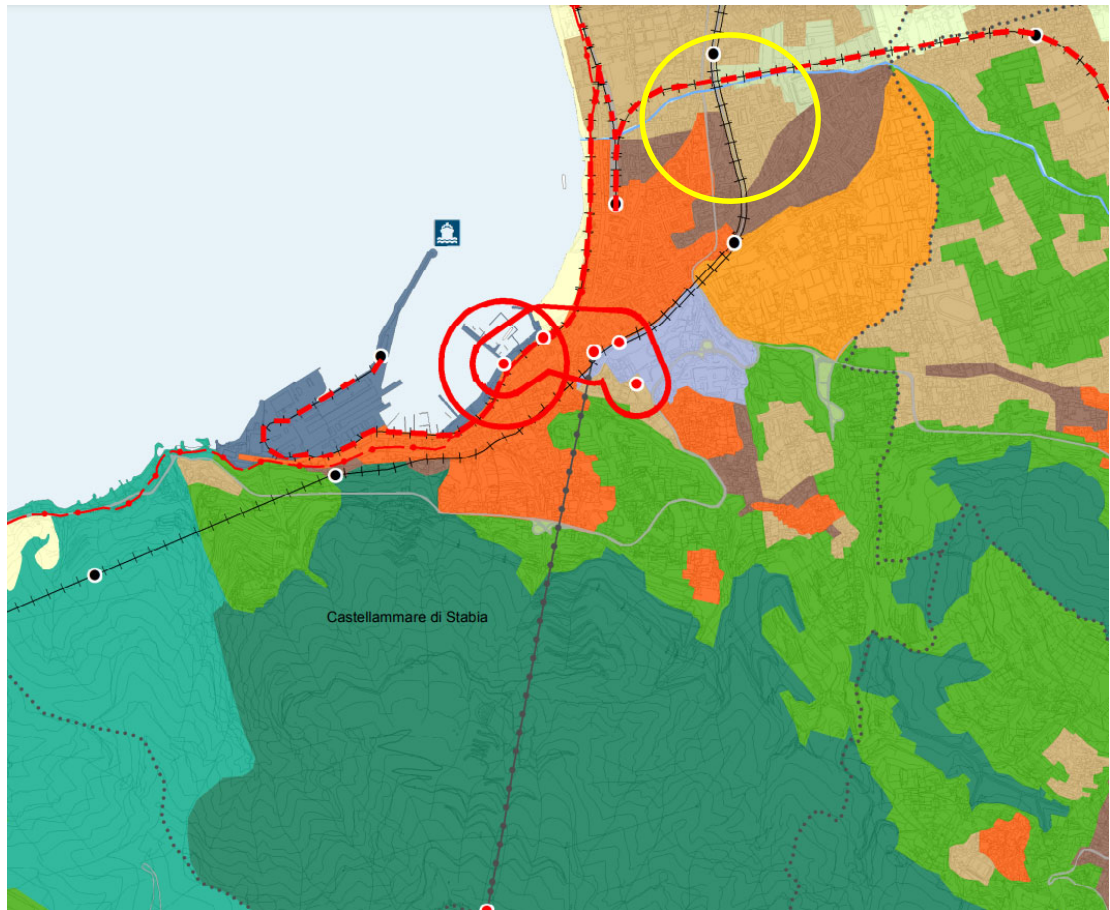










Fig. 26 Cartografia P.T.C. Disciplinazione degli interventi (tav. P.06.6) con individuazione dell'area d'intervento.

CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE  Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati	RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005	GIUGNO 2023
--	--	-------------



LEGENDA

- +•••+•••+ LIMITI PROVINCIALI
- LIMITI COMUNALI

AREE E COMPONENTI DI INTERESSE NATURALISTICO

-  ART. 33 AREE AD ELEVATA NATURALITÀ
-  ART. 34 AREE BOSCADE
-  ART. 35 LAGHI, BACINI E CORSI D'ACQUA E RELATIVE ZONE DI TUTELA
-  FIUME
-  REGI LAGNI
-  TORRENTE
-  ALTRI CORSI D'ACQUA

AREE E COMPONENTI DI INTERESSE STORICO, CULTURALE E PAESAGGISTICO

-  ART. 37 AREE ED EMERGENZE ARCHEOLOGICHE
-  ART. 38 CENTRI E NUCLEI STORICI

AREE E COMPONENTI DI INTERESSE RURALE

-  ART. 46 AREE AGRICOLE DI PARTICOLARE RILEVANZA AGRONOMICA
-  ART. 47 AREE AGRICOLE DI PARTICOLARE RILEVANZA PAESAGGISTICA
-  ART. 48 AREE AGRICOLE PERIURBANE
-  ART. 49 AREE AGRICOLE ORDINARIE

AREE E COMPONENTI DI INTERESSE URBANO






-  ART. 51 INSEDIAMENTI URBANI PREVALENTEMENTE CONSOLIDATI
-  ART. 52 AREE DI CONSOLIDAMENTO URBANISTICO E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
-  ART. 53 AREE DI INTEGRAZIONE URBANISTICA E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
-  ART. 55 AREE E COMPLESSI PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI SOVRACOMUNALI

Fig. 27 Legenda P.T.C. Disciplina degli interventi (tav. P.06.6).

Dalla tav. P.06.6 sulla Disciplina degli interventi risulta che la zona d'intervento ricade in un ambito particolare frammentato, caratterizzato da aree ed emergenze archeologiche (art. 37) centri e nuclei storici (art. 38) e insediamenti urbani prevalentemente consolidati (art. 51).

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p><i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

Nella tav. P.07.35 Fattori strutturanti del paesaggio l'area degli interventi viene individuata in un fitto tessuto urbano caratterizzato dal passaggio di una viabilità storica classificata come "tratti principali al 1886" (art. 40).

L'aggiornamento dei contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale è presente nelle tavole del "Project Charter - Linee di indirizzo per la redazione del Piano Territoriale Metropolitan (PTM)", che sostanzialmente confermano quanto indicato nelle tavole individuate e illustrate. Il Project Charter ha concluso, infatti, la fase di avvio preordinata alla formazione del Piano Territoriale Metropolitan (PTM), recependo tutte le indicazioni della precedente pianificazione territoriale a livello provinciale.

11.1.3 PIANIFICAZIONE DI TIPO SETTORIALE

Oltre ai Piani Territoriali, le normative nazionali e regionali prevedono i seguenti piani settoriali, regolanti specifici interessi e attività coinvolgenti l'uso del territorio:

- Piano di gestione delle acque del distretto idrografico dell'Appennino Meridionale;
- Piano di stralcio per l'assetto idrogeologico dell'Autorità di Bacino Regionale della Campania centrale;
- Piano Strategico Operativo della Provincia di Napoli (oggi della Città Metropolitana di Napoli).


Nel livello settoriale della pianificazione di area vasta si inserisce il Piano Paesaggistico Regionale che allo stato attuale è in fase di redazione, essendo stato approvato il Preliminare di Piano.

Per quanto riguarda la pianificazione operata per il Distretto idrografico dell'Appennino Meridionale, riguardo alla gestione delle acque sono stati redatti due piani:

- Piano di Gestione Acque (Direttiva Comunitaria 2000/60/CE, D. Lgs. n. 152/06, L. 13/09);
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (Direttiva 2007/60/CE, D.Lgs. n.152/2006, Direttiva 2007/60/CE, D.Lgs. n.49/2010, D.Lgs. n.219/2010).

7.1.3.1 PIANO STRALCIO DELL'AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE DELLA CAMPANIA CENTRALE

Per quanto riguarda, invece, il Piano di stralcio per l'assetto idrogeologico dell'Autorità di Bacino Regionale della Campania centrale, l'unione delle due ex Autorità di Bacino Regionali - Nord-Occidentale della Campania e Sarno - nelle more del riordino normativo del settore della difesa del suolo e della conseguente riorganizzazione in ambito regionale ha posto la necessità di omogeneizzare i Piani Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.S.A.I.) vigenti nei rispettivi

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

territori di competenza, in un unico strumento di Piano in grado di integrare le competenze e le conoscenze acquisite. I differenti criteri posti alla base dei due P.S.A.I. definiscono una diversa articolazione delle classi di pericolosità/rischio - Frana e Alluvione. Si è evidenziata la necessità di un'attività di omogeneizzazione dei due P.S.A.I. che, nel rispetto degli obiettivi generali di prevenzione e mitigazione del rischio, configurasse uno strumento unitario, organico ed aggiornato, per l'intero territorio di bacino.

Pertanto il P.S.A.I. è il risultato di un complesso percorso di verifiche, approfondimenti, confronti e successivi "affinamenti" da parte del gruppo di progetto con lo scopo di "coniugare" i due P.S.A.I. riconfermandone la struttura e l'impostazione generale.

Le attività di omogeneizzazione ed aggiornamento dei vigenti P.S.A.I. delle ex AdB Sarno e Nord Occidentale della Campania sono state sviluppate tenendo conto dei seguenti aspetti:

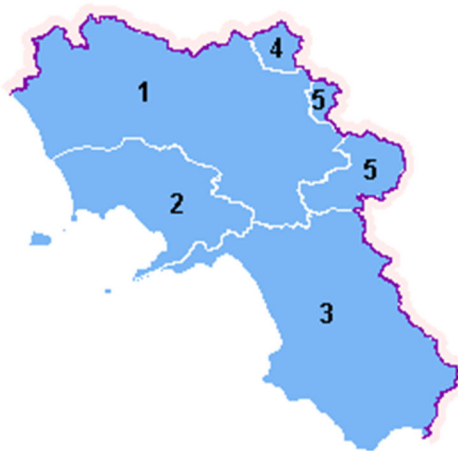
- riferimenti a studi, indagini, approfondimenti già svolti dalle ex AdB Sarno e N.O ed utilizzo delle conoscenze disponibili e studi scientifici di riferimento;
- completamento-aggiornamento dei tematismi e cartografie di base, con approfondimenti ed integrazioni del quadro conoscitivo riferiti all'intero territorio di competenza (aggiornamento/approfondimento delle Carte di base) come base di supporto ai fini delle valutazioni successive;
- riferimenti agli aggiornamenti dei P.S.A.I. Sarno e Nord Occidentale (Aggiornamenti P.S.A.I. AdB Sarno 2011 e P.S.A.I. AdB N.O. 2013);
- "superamento" delle criticità legate alle differenze tecnico-scientifiche delle metodologie utilizzate nei due P.S.A.I. attraverso opportune procedure di unificazione e omogeneizzazione dei criteri alla base dei due P.S.A.I. in grado di definire, per l'intero territorio di competenza, un quadro unitario coerente con la classificazione delle aree a rischio/pericolosità idrogeologica;
- riferimenti alle disposizioni di cui alla Legge n.100/2012 con la stretta relazione tra Piano di Emergenza e P.S.A.I.;
- "rilettura"/rivisitazione della Normativa di Attuazione in un quadro unitario alla luce delle norme dei due precedenti P.S.A.I., in un'ottica di razionalizzazione e semplificazione dell'interpretazione e di aggiornamento rispetto ai più recenti riferimenti normativi (Direttiva 2007/60/CE; Direttiva Alluvione, D.Lgs. 49/2010; L.100/2012) e tenendo conto delle attuali disposizioni normative della pianificazione di bacino delle altre Autorità di bacino, con particolare riferimento a quelle confinanti con il territorio di competenza.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Così sono stati definiti tre scenari di pericolosità idraulica, in un'ottica unitaria dei due P.S.A.I. ed in linea con gli "Indirizzi operativi per l'Attuazione della Direttiva 2007/60/CE relativi alla valutazione e gestione del Rischio da Alluvioni". Gli scenari della criticità idrogeologica del territorio sono sviluppati a scala di bacino (1:5000) con la definizione di un Piano urbanistico di Area vasta e costituiscono un contributo ai fini del Piano di Emergenza Comunale, di cui alla L. n. 100/2012. Inoltre il P.S.A.I. contiene riferimenti a:

- classificazione sismica (Carta della sismicità), che va ad integrare la base conoscitiva del P.S.A.I. nel quadro della connotazione dell'assetto territoriale;
- recenti studi sui sinkhole e relativi ambiti di studio soggetti a tale fenomenologia.


Dunque le Autorità di bacino che operano sul territorio regionale della Campania sono attualmente quelle indicate nella tavola in figura.



1. Nazionale Liri-Garigliano e Volturno
2. Regionale della Campania Centrale
3. Regionale Campania Sud ed interregionale per il Bacino Idrografico del fiume Sele
4. Interregionale dei fiumi Trigno, Biferno e Minori, Saccione e Fortore
5. Regionale della Puglia

Fig. 28 Suddivisione attuale delle aree assegnate alle Autorità di bacino regionali.

Il D.Lgs. 152/06, infatti, all'art. 61, co. 3, ha soppresso le Autorità di Bacino previste dalla legge 183/89 ed ha istituito i "distretti idrografici", ossia aree di terra e di mare costituite da uno o più bacini idrografici limitrofi e dalle rispettive acque sotterranee e costiere, costituenti le principali unità per la gestione dei bacini idrografici. Parimenti, la DGR 663/2006 ha garantito la continuità

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p><i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

amministrativa delle funzioni esercitate dalle Autorità di bacino regionali ed interregionali di cui alla L.R. 8/1994. Importante ricordare che fino al 14 maggio 2012 le Autorità di bacino operanti sul territorio della Regione Campania erano notevolmente frammentate ed erano le seguenti:

1. Nazionale Liri-Garigliano e Volturno
2. Interregionale del Fiume Sele
3. Regionale della Puglia (con competenza in Campania per i bacini dei fiumi: Ofanto 3c, Calaggio 3b e Cervaro 3a)
4. Interregionale dei fiumi Trigno, Biferno e Minori, Saccione e Fortore
5. Regionale Destra Sele
6. Regionale Nord Occidentale della Campania
7. Regionale Sarno
8. Regionale Sinistra Sele

Dal 15 maggio 2012, le Autorità di bacino regionali in Destra Sele e in Sinistra Sele e l'Autorità interregionale del fiume Sele sono state accorpate nell'unica Autorità di bacino regionale Campania Sud ed interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele (DPGR n. 142 del 15/05/2012, in attuazione della L.R. 4/2011 art. 1 c. 255).

Dal 1° giugno 2012, l'Autorità di bacino regionale Nord Occidentale della Campania è stata incorporata nell'Autorità di bacino regionale del Sarno che viene denominata Autorità di bacino regionale della Campania Centrale (DPGR n. 143 del 15/05/2012, in attuazione della L.R. 1/2012 art. 52 c.3 lett.e).

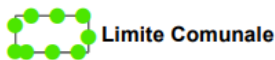
Il Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, di cui fanno parte Autorità di Bacino Liri-Garigliano e Volturno, Regione Abruzzo, Regione Basilicata, Regione Calabria, Regione Campania, Regione Lazio, Regione Molise e Regione Puglia, ha adottato il Piano di Gestione delle Acque il 24 febbraio 2010 in recepimento della Direttiva Comunitaria 2000/60, D.Lgs. 152/2006, L.13/2009, D.L. 194/2009, ed approvato definitivamente dal Consiglio dei Ministri in data 10.04.2013.

Nella cartografia riportata nel Preliminare di P.U.C. (tavola G.7.2) l'area d'intervento non ricade in zona con pericolosità idraulica e dalla tavola G.8.2 sulla pericolosità da frana si nota che non presenta criticità per pericolosità da frana, ricadendo in zona P1.



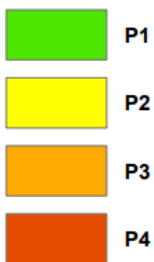
Fig. 29-30 Stralcio della tavola carta di pericolosità da frana del preliminare di P.U.C. con individuazione area d'intervento, e relativa legenda.

Legenda



Limite Comunale


PERICOLOSITA' DA FRANA



7.1.3.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) è indubbiamente quadro di riferimento prescrittivo per le azioni di tutela e valorizzazione dei paesaggi campani e quadro strategico delle politiche di trasformazione sostenibile del territorio in Campania, da improntare alla salvaguardia del valore paesaggistico dei luoghi.

Ambiente, territorio e paesaggio non possono che essere punti di riferimento essenziali per qualsiasi politica di sviluppo e programmazione nazionale e comunitaria.

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

La Regione Campania e il Ministero per i Beni e le Attività Culturali hanno sottoscritto, il 14 luglio 2016, un’Intesa Istituzionale per la redazione del Piano Paesaggistico Regionale, così come stabilito dal Codice dei Beni Culturali, D.lgs. n. 42 del 2004. A partire da quella data le strutture regionali preposte alla elaborazione del Piano hanno iniziato un complesso lavoro di analisi dello stato dei luoghi, di definizione dei parametri metodologici da porre alla base delle strategie generali e settoriali, di ricognizione sul territorio dei fattori strutturanti del paesaggio in relazione agli aspetti fisico-naturalistico-ambientali e a quelli antropici. Dunque sono state illustrate le “componenti paesaggistiche” e delimitati gli “ambiti di paesaggio” in vista della individuazione degli obiettivi di qualità paesaggistica e della definizione della struttura normativa del piano.

La condivisione dell’impianto progettuale è stata oggetto del Tavolo istituito ai sensi dell’Intesa, cui è seguita una prolungata attività di interlocuzione, culminata nella trasmissione della Proposta di Preliminare di P.P.R. da parte della Regione Campania nel dicembre 2018 e nel recepimento della stessa da parte dell’allora MiBAC (attuale MiC) nel settembre 2019.


A partire dall’approvazione del Preliminare di PPR con delibera di Giunta regionale n. 620 del 22 novembre 2019 è stato possibile dare avvio ad una nuova fase di verifica, di confronto e condivisione, con Istituzioni e Organismi, quali Soprintendenze e Parchi, più in generale Enti Locali, Università, rappresentanze del mondo imprenditoriale, sociale e sindacale, professionale, dell’associazionismo, per integrare il documento di cui al Preliminare del Piano Paesaggistico Regionale, in vista della sua adozione e successiva approvazione, affinché giunga alla sua formulazione definitiva.

Con Delibera di Giunta regionale n. 620 del 22 novembre 2022 è stato approvato il “Catalogo e l’Atlante delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico”.

7.1.3.3 PIANO URBANISTICO TERRITORIALE LEGGE n. 35/1987

Tornando ad analizzare la pianificazione settoriale territoriale di area vasta, l’intero territorio della Penisola è disciplinato dal Piano Urbanistico Territoriale P.U.T. (L.R. n.35/87) dell’Area Sorrentino – Amalfitana, vero e proprio Piano Territoriale di Coordinamento con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali. Il piano approvato ai sensi dell’art. 1/bis della legge n. 431/85 include i territori di 34 comuni, di cui 14 nella provincia di Napoli e 20 nella provincia di Salerno.

Si precisa che l’art. 17 del P.U.T. prevede per le zone territoriali in cui il territorio è suddiviso, le seguenti prescrizioni:

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p>  <p>Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Art. 17 Zone territoriali prescrittive per la formazione dei Piani regolatori generali (giurisprudenza di legittimità.

L'area oggetto del Piano urbanistico territoriale di cui al precedente articolo 2 è suddivisa in sedici tipi di "zone territoriali" che sono prescrittive per la formazione dei Piani regolatori generali, secondo i contenuti del presente articolo.

Le "zone territoriali" n. 1a, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 vanno direttamente recepite nella zonizzazione e normativa dei Piani regolatori generali; le "zone territoriali" 1b, 4, 5 e 7 dovranno essere articolate in zone di Piano regolatore, con normativa, nel rispetto delle indicazioni del presente articolo;

la "zona territoriale 2" può essere direttamente recepita nel Piano regolatore generale o articolata, secondo quanto successivamente precisato nel presente articolo.

Per quanto riguarda le opere di infrastrutture a rete, indicate alla lett. c art. 1, l'art. 1 della medesima Legge Regionale n.38 del 1994 "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 1° luglio 1993, n. 22 concernente: "Piano urbanistico territoriale dell'area sorrentino-amalfitana", prevede che gli interventi siano muniti del parere di conformità della Giunta Regionale al piano urbanistico territoriale, preventivo al rilascio della concessione edilizia.

Infine all'articolo 24 del P.U.T. "Infrastrutture a rete" si prevede:

Gli interventi nell'area per la realizzazione delle infrastrutture a rete (illuminazioni, acquedotti, fognature) devono essere tali da inquadrarsi nella problematica della tutela ambientale.

In particolare:

- i progetti, che devono essere elaborati da esperti qualificati, devono essere redatti analiticamente e in idonea cartografia in scala adeguata a determinare le modificazioni del suolo;*
- le reti delle infrastrutture (specificatamente per i centri urbani) devono essere tutte interrato e comunque non costituire alterazione visibile dell'ambiente circostante.*

Le aree in cui verranno soppressi il PL di via Cosenza e il PL di via Grotta San Biagio, come pure l'area del ponte De Nicola, sono indicate con il retino della zona B2 San Marco nella tavola di adeguamento del P.R.G. al P.U.T., mentre il PL di grotta san Biagio che pure ricade nella zona B2, è in prossimità di un'area in cui vi è la sovrapposizione della zona F13 del P.R.G. (denominata zona archeologica) alla zona F7 zona denominata parco urbano archeologico, per la presenza del parco Archeologico di Villa Arianna. Anche il ponte De Nicola ricade in zona B2 San Marco del P.R.G. adeguato al P.U.T. Nel capitolo riguardante il P.U.C. sarà approfondita l'analisi delle aree e delle zonizzazioni.



Fig. 31 Stralcio della tavola di sovrapposizione del P.U.T. al P.R.G. con individuazione delle aree d'intervento del ponte de Nicola (pallino giallo), del tratto di via Cosenza interessato da soppressione del PL e realizzazione del sottopasso (pallino rosso) e del PL di Grotta san Biagio (pallino azzurro), che si prevede di eliminare.

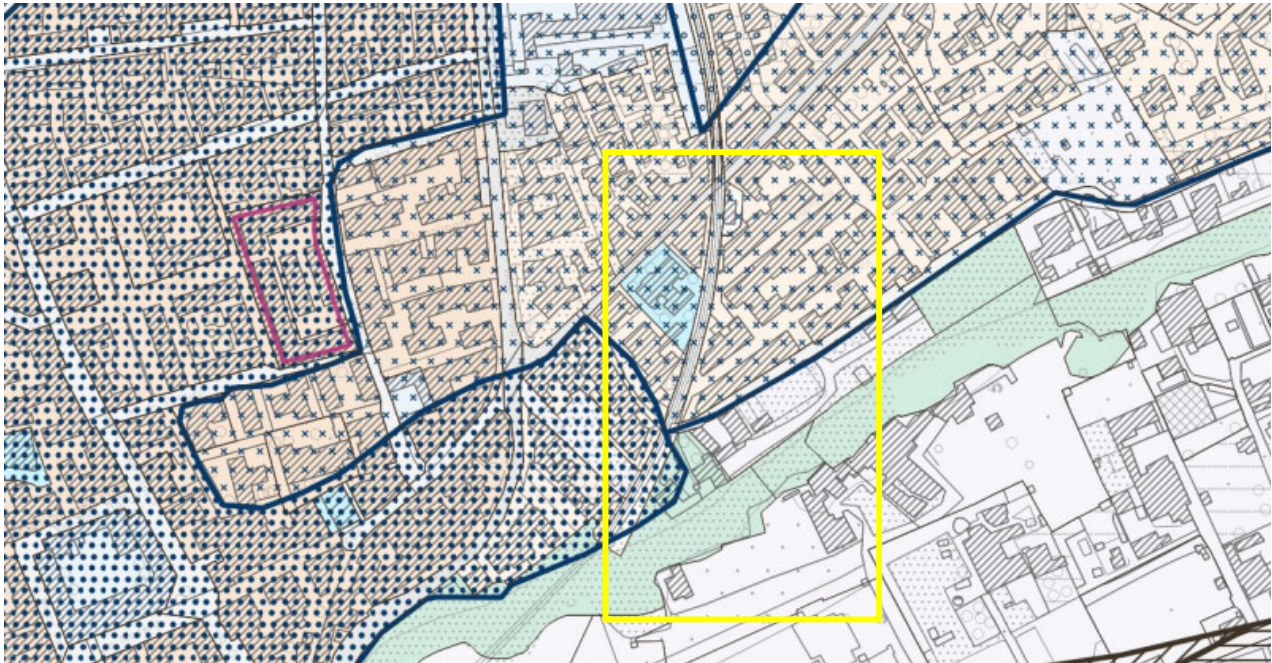






Fig. 32-33 Stralci della tavola D5.S Strumenti di Pianificazione sovraordinata e coordinata del P.U.C. con individuazione dell'area d'intervento di via Cosenza e di via Grotta San Biagio e relativa legenda.






PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA


PIANO TERRITORIALE di COORDINAMENTO
(P.T.C.) della Città Metropolitana

-  Aree di consolidamento urbanistico e di riqualificazione ambientale
-  Aree di recupero e riqualificazione paesaggistica
-  Centri e nuclei storici
-  Insediamenti urbani prevalentemente compatti

PIANIFICAZIONE COORDINATA

PIANO URBANISTICO TERRITORIALE
(P.U.T.) della Costiera Sorrentino-Amalfitana

-  zona 1
(1b: Tutela dell'ambiente naturale - 2° grado)
-  zona 2
(Tutela degli insediamenti antichi accentrati)
-  zona 4
(Riqualificazione insediativa ed ambientale di 1° grado)
-  zona 6
(Urbanizzazioni sature)
-  zona 8
(Parchi territoriali)

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Nella tavola D.5 “Strumenti di pianificazione sovraordinata e coordinata (PTC e PUT)” sono riportati gli elementi essenziali derivanti dagli elaborati del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della città metropolitana e del Piano Urbanistico Territoriale (P.U.T.) della Costiera Sorrentino Amalfitana sovrapposti alla perimetrazione dei sistemi funzionali del PUC di cui alla Tav. D.4 “Usi del suolo e modalità di intervento”. Nella tavola summenzionata, in cui sono riportate le indicazioni del P.T.C. e del P.U.T., le aree d’intervento di via Cosenza e di via Grotta San Biagio ricadono in zone di insediamenti urbani prevalentemente compatti (P.T.C.).


11.2 PIANIFICAZIONE COMUNALE

Il Piano Regolatore Generale definito dalla Legge Urbanistica Nazionale n.1150 del 17 agosto 1942 è stato lo strumento che ha disciplinato l'assetto dell'incremento edilizio e lo sviluppo in generale del territorio comunale, indicando essenzialmente:

1. la rete delle principali vie di comunicazione stradali, ferroviarie e navigabili e dei relativi impianti;
2. la divisione in zone del territorio comunale con la precisazione delle zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano e la determinazione dei vincoli e dei caratteri da osservare in ciascuna zona;
3. le aree destinate a formare spazi di uso pubblico o sottoposte a speciali servitù;
4. le aree da riservare ad edifici pubblici o di uso pubblico nonché ad opere ed impianti di interesse collettivo o sociale;
5. i vincoli da osservare nelle zone a carattere storico, ambientale, paesistico;
6. le norme per l'attuazione del piano (art.7 Legge n.1150 del 17 agosto 1942).

Pur avendo nella generalità dei casi il Piano Regolatore una validità di dieci anni, le previsioni in esso contenute possono essere protratte nel tempo e/o modificate, in tutto od in parte, mediante variante che ne adegua le previsioni e le caratteristiche in relazione alle esigenze individuate nel territorio.

Il Comune di Castellammare di Stabia è dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con Decreto Presidente Giunta Regionale Campania n. 8180 del 04/07/1980, entrato in vigore il 01/02/1981. Successivamente, con Delibera di Consiglio Comunale n. 73 del 16/12/1999 è stata adottata la Variante di Adeguamento del P.R.G. al P.U.T. (Piano Urbanistico Territoriale), ai sensi della Legge Regionale n.35/87.

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

La Variante di Adeguamento è stata approvata (con prescrizioni) con Decreto del Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Napoli n. 324 del 22/03/2005, pubblicato sul B.U.R.C. (Bollettino Ufficiale Regione Campania) n. 24 del 02 maggio 2005.

Con il Decreto n. 155 del 20/03/2007 il Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Napoli in esecuzione della deliberazione della Giunta Provinciale n. 71 del 08/02/2007, e secondo le procedure e le modalità previste dalla Legge Regionale 22/12/2004 n. 16, ha approvato la variante al Piano Regolatore Generale adottata dal Consiglio Comunale con Delibera n. 126 del 13/09/2006 - in adempimento alle prescrizioni di cui al Decreto Presidente Amministrazione Provinciale n. 324 del 23/03/2005 - così come modificata in sede di Conferenza di Servizi e ratificata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 4 del 10/01/07. Il suddetto Decreto è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Campania n. 23 del 23.04.2007.


Gli insediamenti sono stati suddivisi in zone e sottozone, utilizzando in parte, dove non in contrasto, le diciture del precedente P.R.G. 1980, le stesse nomenclature con l'aggiunta dell'indicazione in parentesi della zona del P.U.T. che le contiene. Le zone sono:

- zona A CENTRO STORICO
- zona B ZONA SATURA
- zona C PROGRAMMA E.R.P. Contratto di quartiere
- zona D INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
- zona E AGRICOLA
- zona F ATTREZZATURE DI INTERESSE GENERALE (art. 11 della L.R. n. 35/1987)
- zona H ZONA DESTINATA AD INSEDIAMENTI TURISTICO RICETTIVI
- zona A.S.I. (Area Sviluppo Industriale).

L'area della soppressione del PL di Grotta san Biagio e l'area di via Cosenza interessata dall'eliminazione del PL e dalla realizzazione del sottopasso ricadono in zona B2 di recente formazione.

Nelle N.T.A. approvate per recepire le prescrizioni del P.U.T. per le zone B (che riportano tra parentesi la zona del P.U.T.) si prevede:


B1-B2-B3 (7) –ZONE DI RECENTE URBANIZZAZIONE Ricadente in zona territoriale 7 del PUT. Per l'edilizia esistente e limitatamente a singolo edificio sono consentiti gli interventi di cui all'art. 3 del d.P.R.380/2001. Nel caso di interventi estesi a più edifici necessita la formazione di apposito piano attuativo di cui agli artt. 26/27 della L.R. 16/2004; nelle more delle definizioni del piano attuativo sono ammessi unicamente gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria,

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

restauro e risanamento conservativo di cui all'art.3 d.P.R. 380/01. Si confermano le indicazioni e prescrizioni dell'art.13 per le aree libere. È consentita la costruzione di parcheggi pertinenziali a raso ed interrati ai sensi dell'art. 9 della Legge n. 122/1999 e ai sensi dell'art. 6 della Legge Regionale 19/2001. Per le aree libere inferiori a 3000 mq sono consentiti unicamente opere di arredo urbano, aree di sosta senza impermeabilizzazione del suolo, giardini per uso privato o pubblico, nonché parcheggi pertinenziali interrati ai sensi dell'art. 9 della Legge n. 122/1999 e ai sensi dell'art. 6 della Legge Regionale 19/2001, con sistemazione a verde e/o arredo urbano della superficie sovrastante. Sono consentiti tutti gli interventi obbligatori relativi a leggi nazionali per la tutela e la sicurezza, nonché la protezione civile e l'eliminazione delle barriere architettoniche, nel rispetto dei regimi vincolistici. Qualsiasi intervento privato o pubblico di edificazione (ad eccezione di ristrutturazioni, modifiche interne e sopraelevazioni), sbancamento, movimento di terra, terrazzamento, strade, pozzi ed altri interventi di azione nel sottosuolo, sono soggetti a preventivo Nulla Osta da parte della Soprintendenza Archeologica di Pompei.

Con atto consiliare n. 28 del 09.07.2019 è stato approvato il Documento di Orientamento Strategico (D.O.S.) che declina la strategia di sviluppo individuata dalla Città di Castellammare di Stabia, che si articola in alcune linee strategiche ed obiettivi specifici ritenuti prioritari rispetto alle tematiche da affrontare ed alle finalità da raggiungere. L'Amministrazione comunale ha intrapreso l'iter di redazione del P.U.C. ed ha attivato Tavolo di Co-pianificazione con la Città Metropolitana di Napoli, giusta nota n. 44774 del 14/09/2018, al fine di accelerare e semplificare l'iter procedurale per la formazione del P.U.C. Con Delibera di Giunta Comunale n.136 del 04/12/2020, unitamente agli allegati in esso richiamati ed al quale si fa ampio richiamo e riferimento, si è preso atto del Preliminare di Piano e del Rapporto Preliminare Ambientale per la procedura VAS. Con successiva Determinazione DSG n. 2322/2020 del 21 Novembre 2020 si sono avviate le attività di urbanistica partecipata, anche in coerenza con quanto previsto all'art. 7 del regolamento di attuazione per il governo del territorio n. 5 del 04/08/2011.

Con Delibera ai sensi della L.R. 16/2004 e s.m.i. e del Regolamento n. 5/2011 il comune di Castellammare di Stabia ha adottato la proposta di P.U.C. (Piano Urbanistico Comunale), comprensivo del Rapporto Ambientale della Vas e della Valutazione d'Incidenza, richiamando gli atti del C.C. n. 28 del 09.07.2019 di approvazione del Documento di Orientamento Strategico (D.O.S.), di G.M. n. 10 del 16.01.2020 di approvazione delle Linee guida, per la formazione del nuovo P.U.C. per la concreta attuazione degli obiettivi di sviluppo socio-economico e riqualificazione urbana della

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p><i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p><i>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

città, di G.M. n. 136 del 04.12.2020 di presa d'atto del Preliminare di Piano e del Rapporto Preliminare Ambientale per la procedura VAS, di G.M. n. 71 del 10.06.2021 di approvazione del Preliminare di Piano e del Rapporto Preliminare Ambientale per la procedura VAS.

Il Piano Urbanistico Comunale è lo strumento di pianificazione comunale che disciplina la tutela ambientale, le trasformazioni urbanistiche ed edilizie dell'intero territorio comunale di Castellammare di Stabia. La disciplina del P.U.C. rispetta le disposizioni legislative e regolamentari vigenti ed è coerente con le previsioni della pianificazione territoriale regionale (P.T.R.) e provinciale (P.T.C.P.).

Le Norme Tecniche di Attuazione disciplinano gli interventi di manutenzione del territorio e la manutenzione urbana, il recupero, la trasformazione e la sostituzione edilizia, le attività produttive, il mantenimento e lo sviluppo dell'attività agricola e la regolamentazione dell'attività edilizia.

Il P.U.C., come stabilito dall'art.3 della LR 16/200 è formato da due componenti:

- a) la componente strutturale (PSC), con validità a tempo indeterminato;
- b) la componente programmatica, che si traduce in Piano Operativo (POC), diretta a definire gli interventi di trasformazione fisica e funzionale del territorio, in archi temporali limitati, correlati alla programmazione finanziaria dei bilanci annuali e pluriennali dell'Amministrazione Comunale.

Nella tavola del P.U.C. QC.02 *Carta della pianificazione sovraordinata* il territorio di Castellammare di Stabia è suddiviso con retini colorati che rappresentano la zonizzazione del P.U.T.:

in verde l'area 1B di Tutela dell'ambiente naturale

in rosa la zona 2 Tutela degli insediamenti antichi accentrati

in arancio la zona 4 Riqualificazione insediativa ed ambientale di 1° grado

in rosa "carico" zona 6 di urbanizzazione saturata

in giallo zona 7 di Razionalizzazione insediativa e tutela delle aree agricole.

Dunque le aree in cui dovrà essere realizzato il sottopasso di via Cosenza ed eliminato il P.L., in cui dovrà essere allargato il ponte De Nicola e in cui dovrà essere soppresso il P.L. di via Grotta San Biagio ricadono in zona 7 *Razionalizzazione insediativa e tutela delle aree agricole*. Nella medesima tavola è riportata la perimetrazione del parco regionale dei Monti lattari, e le aree esaminate per l'intervento non vi ricadono.

Nella tavola del P.U.C. QC.3 *Carta Strumentazione urbanistica vigente* le aree di intervento ricadono in zone di recente formazione, come nei precedenti piani. Si nota la vicinanza della perimetrazione della zona archeologica (F7 i nuovi parchi urbani e F13 zona archeologica), che inizia proprio in corrispondenza dell'area di Villa Arianna, con accesso anche da via Grotta San Biagio.

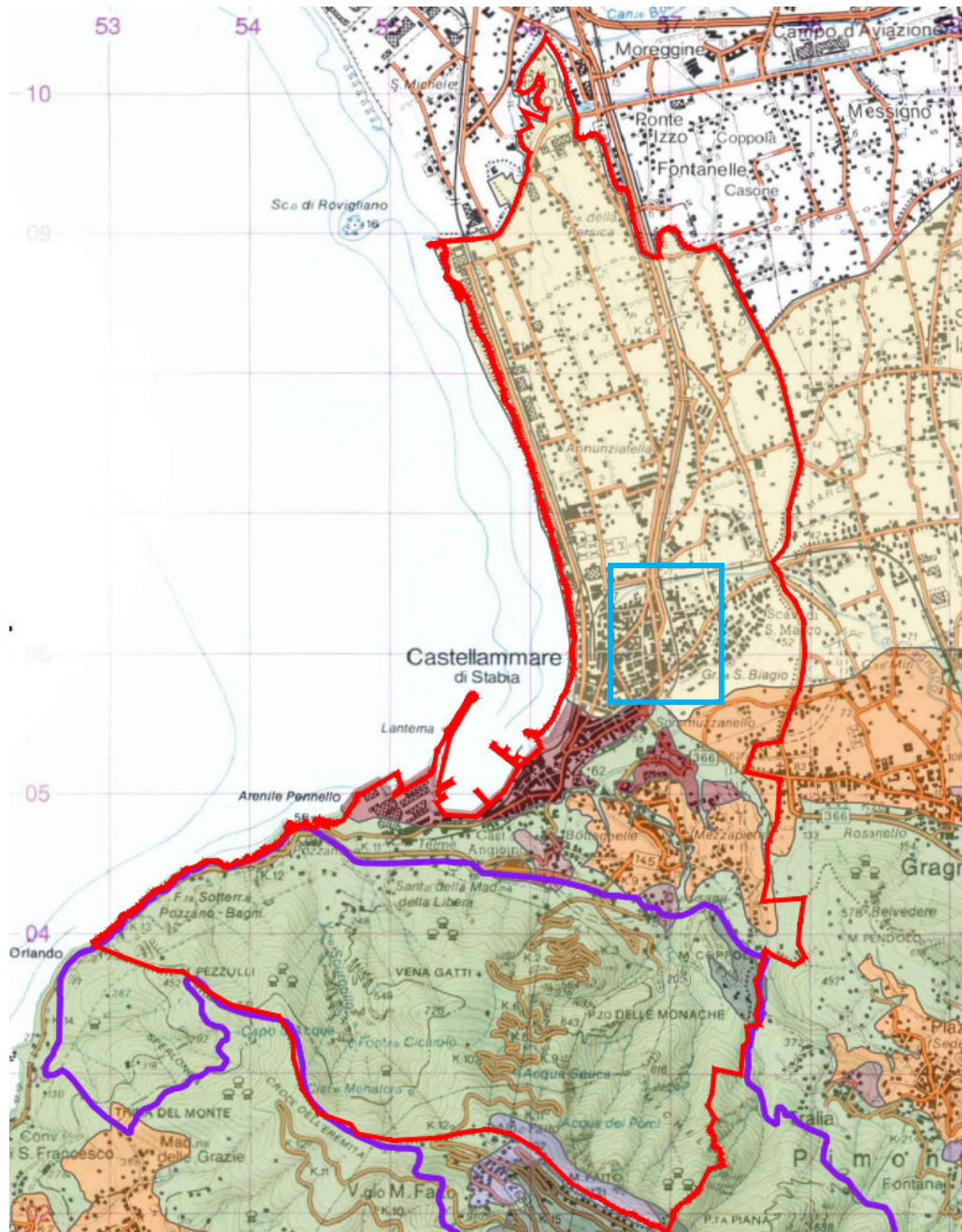


Fig. 34 Stralcio tavola del P.U.C. QC.02 *Carta della pianificazione sovraordinata*, con indicazione dell'area d'intervento.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------



Fig. 35 Legenda della tavola del P.U.C. QC.02 *Carta della pianificazione sovraordinata*.

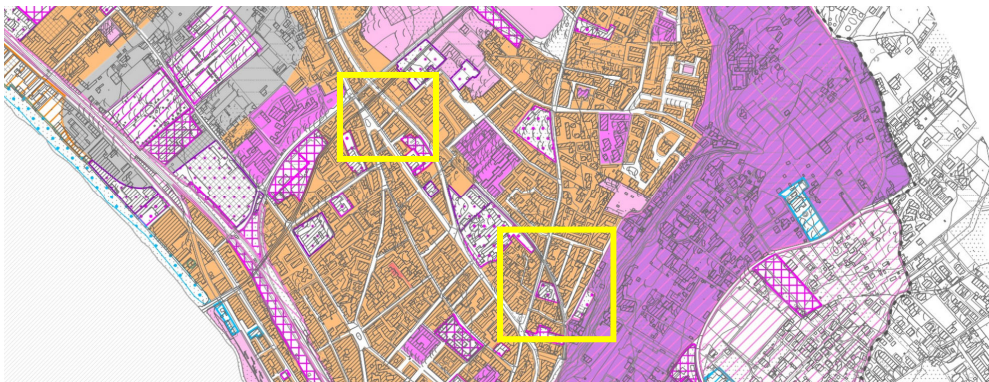


Fig. 36 Stralcio della tavola QC.3 *Carta Strumentazione urbanistica vigente* del P.U.C. con indicazione delle aree d'intervento nel tratto di via Cosenza e di via Grotta san Biagio e anche nel tratto in cui è ubicato il ponte De Nicola, con relativa legenda.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

	Zona B1 - Zone di recente urbanizzazione
	Zona B2 - Zone di recente urbanizzazione
	Zona B3 - Zone di recente urbanizzazione
	Zona B4 - Riqualificazione ambientale
	Zona F7 - I nuovi parchi urbani
	Zona F7 - Verde pubblico attrezzato
	Zona F9 - Attrezzature termale
	Zona F9 - Parco annesso alle Nuove Terme
	Zona F10 - Zona inedificabile di rispetto
	Zona F10 - Fascia di rispetto cimiteriale
	Zona F11 - Zona portuale
	Zona F13 - Zona archeologica

Fig. 37 Legenda della tavola QC.3 *Carta Strumentazione urbanistica vigente* del P.U.C.

Nella tavola del P.U.C. QC.9 *Carta delle risorse storiche* si può verificare la perimetrazione delle zone di interesse archeologico (art. 142 comma 1 lett. m del D. Lgs. n. 42/2004), i beni culturali di interesse dichiarato (art. 10 del D. Lgs. n. 42/2004) ed alcuni tratti della centuriazione romana, che giungeva fino a via grotta San Biagio, alle pendici della collina di Varano (in verde).

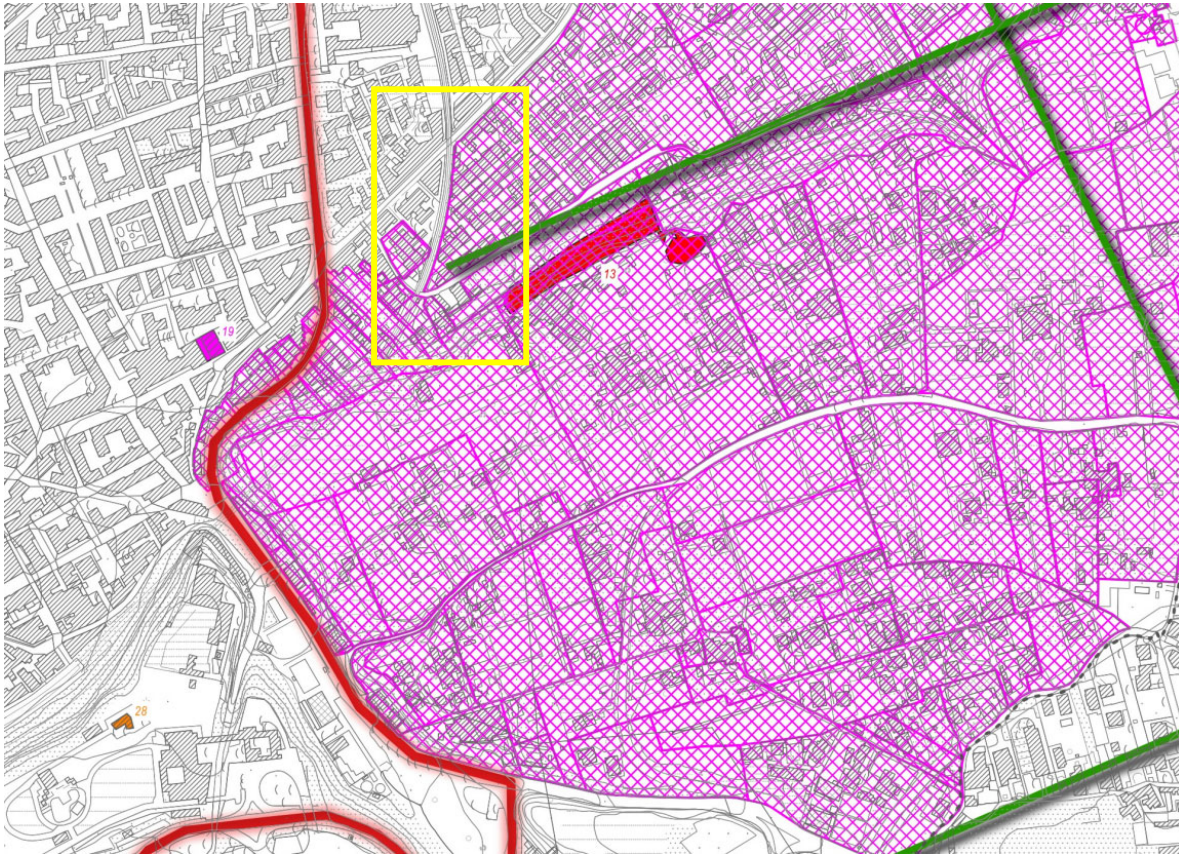


Fig. 38-39 Stralci della tavola Q.C.9 *Carta delle risorse storiche* del P.U.C. con indicazione dell'area d'intervento (tratto di via Cosenza e via Grotta san Biagio) e relativa legenda.

RISORSE TUTELATE AI SENSI DEL D.LGS. 42/2004

 Zone di interesse archeologico (art. 142, c.1, lett. m)

 Beni culturali di interesse dichiarato (art. 10)

Altri beni culturali (art. 10)


 Edifici, palazzi, ville, ecc.

 Edifici religiosi

ALTRE RISORSE

 Rete stradale di epoca romana

 Centuriazioni romane

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</i></p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

12 VINCOLI


L'intero territorio di Castellammare di Stabia è interessato dal vincolo paesistico ex art. 136 del Codice dei Beni Culturali D. Lgs. n. 42 del 2004, in quanto è stato dichiarato con decreto D.M. del 28 luglio 1965 che intero territorio del comune di Castellammare di Stabia, esclusa la area demaniale compresa tra il moletto Quartuccio e il cantiere della Navalmeccanica, ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497.

Sulla vasta area archeologica vige il vincolo di cui alla Legge 29 giugno 1939 n. 1497, coincidente con il perimetro effettivo dell'area archeologica ed il vincolo diretto sui beni demaniali ai sensi dell'art. 12, comma 1, del D. Lgs n. 42/04.

Come indicato nella tavola del P.U.C. QC.9 *Carta delle risorse storiche* la perimetrazione delle zone di interesse archeologico (art. 142 comma 1 lett. m del D. Lgs. n. 42/2004), dei beni culturali di interesse dichiarato (art. 10 del D. Lgs. n. 42/2004) e di alcuni tratti della centuriazione romana, che giungeva fino a via grotta San Biagio, alle pendici della collina di Varano (in verde), non interessano direttamente le aree di intervento.

In ogni caso va considerato che la realizzazione di opere di qualsivoglia natura è soggetta alla preventiva autorizzazione delle Soprintendenze competenti sia per gli aspetti paesaggistici sia per gli aspetti archeologici, nel caso in cui questi elementi siano coinvolti nel progetto in esame. Si deve, infatti, sempre considerare che anche laddove non siano presenti vincoli archeologici specifici, si applica l'art. 25 del D. Lgs. n. 50/2016 predisponendo una verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Ai sensi del comma 1 dell'art. 25 summenzionato le stazioni appaltanti trasmettono al Soprintendente territorialmente competente, prima dell'approvazione, copia del progetto di fattibilità dell'intervento o di uno stralcio di esso sufficiente ai fini archeologici, ivi compresi gli esiti delle indagini geologiche e archeologiche preliminari, con particolare attenzione ai dati di archivio e bibliografici reperibili, all'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni, alla lettura della geomorfologia del territorio, nonché, per le opere a rete, alle fotointerpretazioni. Le stazioni appaltanti raccolgono ed elaborano tale documentazione mediante i dipartimenti archeologici delle università, ovvero mediante i soggetti in possesso di diploma di laurea e specializzazione in archeologia o di dottorato di ricerca in archeologia. La trasmissione della documentazione suindicata non è richiesta per gli interventi che non comportino nuova edificazione o scavi a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti esistenti.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Inoltre ai sensi del comma 2, la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico si articola in fasi costituenti livelli progressivi di approfondimento dell'indagine archeologica. L'esecuzione della fase successiva dell'indagine è subordinata all'emersione di elementi archeologicamente significativi all'esito della fase precedente. La procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico consiste nel compimento delle seguenti indagini e nella redazione dei documenti integrativi del progetto di fattibilità:

- a) esecuzione di carotaggi;
- b) prospezioni geofisiche e geochimiche;
- c) saggi archeologici e, ove necessario, esecuzione di sondaggi e di scavi, anche in estensione tali da assicurare una sufficiente campionatura dell'area interessata dai lavori.

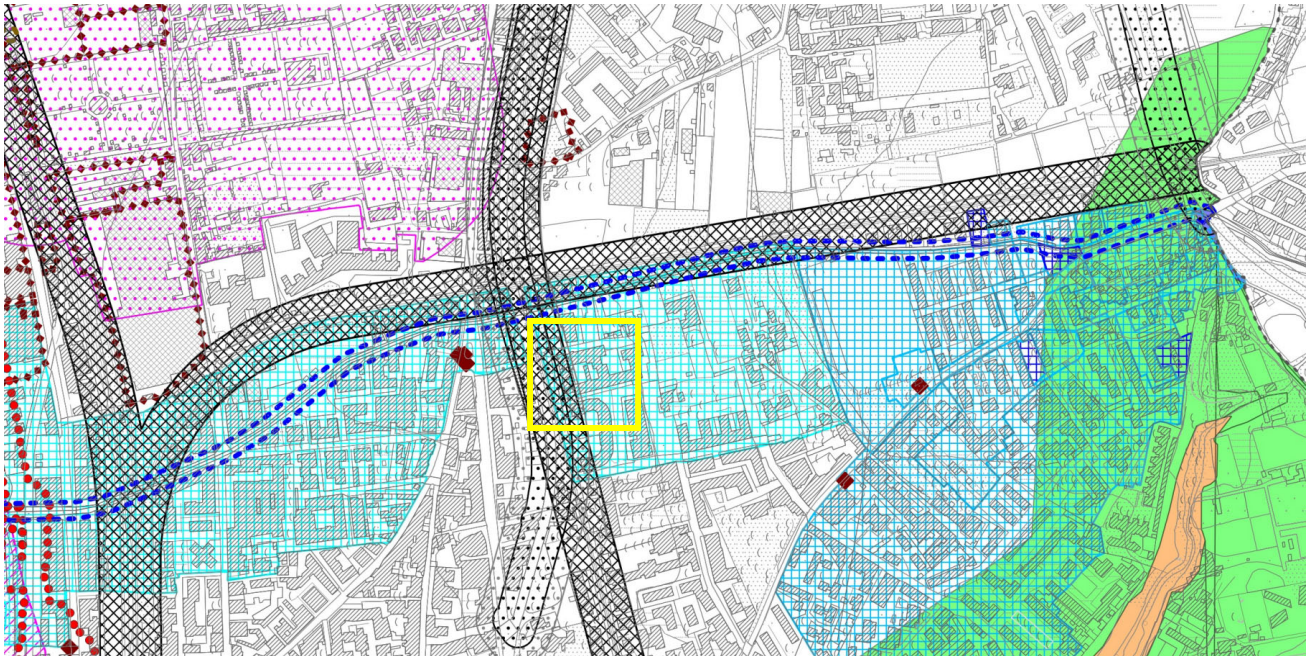
Nel caso in esame l'area di via Cosenza oggetto di interventi sarà certamente coinvolta da scavi per la realizzazione del sottopasso, per cui nell'ambito del presente progetto definitivo è stata predisposta una relazione archeologica VIARCH con analisi del rischio archeologico, cui si rimanda per ulteriori dettagli ed approfondimenti.

Per quanto concerne i vincoli idrogeologici alcuni elementi sono stati già analizzati nell'ambito della pianificazione settoriale, ma in ogni caso anche la cartografia del P.U.C. consente una verifica dell'esistenza di vincoli nelle aree direttamente interessate dagli interventi. In particolare è stata analizzata l'area del ponte De Nicola ubicato in area con i seguenti vincoli:

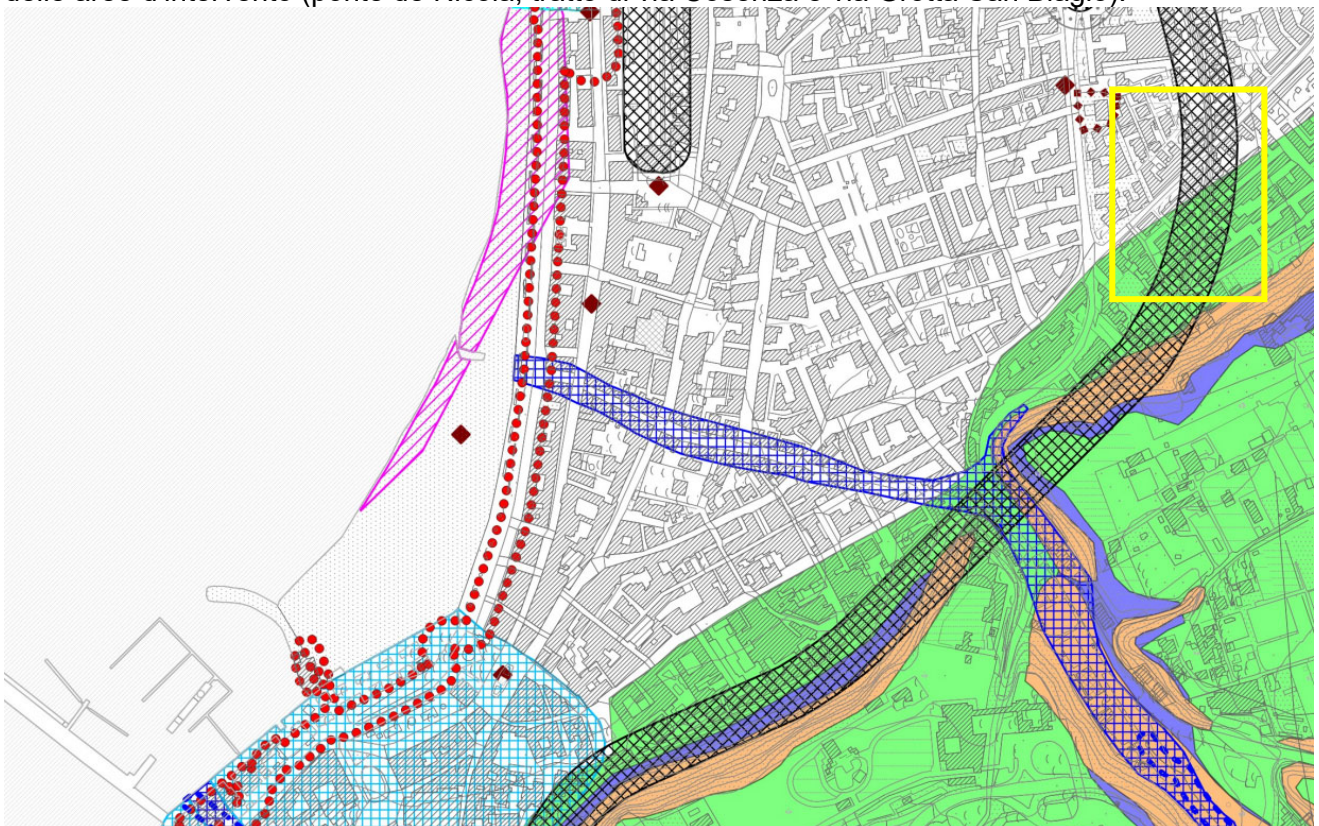
- fascia di rispetto ferroviaria 30 ml (D.P.R. n. 753/1980)
- fascia di rispetto strade di cat. B fuori nei centri abitati 20 ml (Codice Strada)
- fascia di pericolosità idraulica bassa P1.

Per quanto riguarda le aree del sottopasso di via Cosenza e del PL di via Grotta San Biagio, si verifica dalla medesima cartografia che ricadono in:

- fascia di rispetto ferroviaria 30 ml (D.P.R. n. 753/1980)
- fascia di pericolosità idraulica bassa P1.







Figg. 40-41 Stralci delle tavole QC.10 N – QC.10 S *Vincoli idrogeologici* del P.U.C. con indicazione delle aree d'intervento (ponte de Nicola, tratto di via Cosenza e via Grotta San Biagio).






<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

Vincoli di natura idrogeologica



Pericolosità frane

-  Pericolosità moderata (P1)
-  Pericolosità media (P2)
-  Pericolosità elevata (P3)
-  Pericolosità molto elevata (P4)

Pericolosità idraulica

-  Pericolosità Bassa (P1)
-  Pericolosità Media (P2)
-  Pericolosità Elevata (P3)


Pericolosità fascia costiera

-  Pericolosità mareggiate
-  Aree attenzione mareggiate

Vincoli di natura antropica

-  Fascia di rispetto ferroviaria - 30 ml (D.P.R. 753/1980)
-  Fascia di rispetto strade cat. B fuori nei centri abitati - 20 ml (Cod. Strada)
-  Fascia di rispetto strade cat. B fuori dai centri abitati - 40 ml (Cod. Strada)
-  Fascia di rispetto cimiteriale (R.D. 1265/1934 e L.R. 14/1982)
-  Fascia di rispetto dai corsi d'acqua - 50 ml per il fiume Sarno e 10 ml per i restanti (L.R. 14/1982)
-  Fascia di rispetto demanio marittimo - 30 ml (art. 55 del Codice della Navigazione)
-  Fascia di rispetto dai depuratori - 100 ml (Delibera Comitato dei Ministri per la tutela delle acque dall'inquinamento 04/02/1977)
-  Zona di rispetto dalle sorgenti - 100 ml (D.Lgs. 152/2006)
-  Fascia di rispetto da metanodotto
-  Aree percorse dal fuoco iscritte al Catasto Incendi (L. 353/2000)
-  Siti Potenzialmente Contaminati (Fonte dati PRB Campania)
-  Siti Potenzialmente Contaminati (Fonte dati PRB Campania)
-  Vincolo Idrogeologico (R.D. 3267/1923)

Fig. 42 Legenda della tavola QC.10 *Vincoli idrogeologici* del P.U.C.

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

13 PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO

Per quanto attiene il procedimento da adottare per l'approvazione del progetto, si devono considerare in prima istanza gli aspetti paesistici e la variante necessaria per approvare il progetto, in particolare l'art. 13 della legge regionale n.1 del 2007, che prevede: "le varianti ai piani territoriali paesistici sono proposte dalla Giunta regionale e approvate dal Consiglio regionale, sentite le commissioni consiliari competenti per materia, che si esprimono nel termine inderogabile di trenta giorni dalla richiesta".


Per quanto riguarda le previsioni del P.U.T. in merito alle opere infrastrutturali e alle opere pubbliche, l'art. 15 delle N.T.A. (Norme Tecniche di Attuazione) ritiene che non siano ammesse aggiunte di viabilità rispetto a quanto previsto dal P.U.T., per cui si dovranno rispettare le indicazioni di cui alla relazione 5 e 6 con i relativi allegati cartografici, ed individua la necessità di un riesame da parte della Giunta regionale di tutte le opere pubbliche non comprese nella previsione alla data di approvazione della Legge Regionale n. 35/87, per cui "tutte le opere pubbliche non comprese nella previsione di cui al precedente punto A) sono riesaminate dalla Giunta regionale che, su istruttoria dei competenti uffici dell'Assessorato regionale all'Urbanistica, verifica la conformità delle stesse al Piano urbanistico territoriale".

Dunque si è proceduto a verificare nel dettaglio nuovamente tutte le aree, con uno specifico focus sul P.U.T., per la necessità di attestare la conformità del progetto alle previsioni. E' importante, infatti, ricordare che l'art. 80 comma 1 bis delle N.T.A. del P.T.C. prevede: "per i comuni compresi nel PUT dell'Area Sorrentino-Amalfitana, introdotto con la legge regionale n.35/1987, continuano ad applicarsi le disposizioni ed i limiti previsti dal Piano Urbanistico Territoriale dell'Area Sorrentino-Amalfitana, di cui alla legge regionale n.35/1987, fermo restando che in sede di dichiarazione di coerenza alle previsioni del P.T.C.P., in caso di contrasto tra disposizioni, prevalgono le disposizioni del PUT".

Si è posta una particolare attenzione alle opere di raddoppio della linea, di cui questo intervento è parte integrante, in quanto ricadenti in un'area che è in prossimità della zona definita "A Archeologica" che indica prescrizioni specifiche all'articolo 18 della N.T.A. del P.U.T.:

Art. 18 Gli elementi e le aree di interesse archeologico.

Nella cartografia allegata alla presente parte VI del Piano urbanistico territoriale sono stati segnati su indicazioni delle Soprintendenze alle Antichità di Napoli e Salerno, gli elementi di interesse

 <p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p>S.I.I.P. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</p>	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA</p> <p>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI –</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

archeologico consistenti in ritrovamenti puntuali, in tracciati di strade ed acquedotti ed in contorni di aree archeologiche. Queste indicazioni cartografiche sono segnate nell'ambito delle zone territoriali di cui al precedente articolo 17.

Nella formazione dei Piani regolatori generali per tutte le zone territoriali, interessate dalle suddette emergenze archeologiche, l'indicazione di Piano regolatore e la normativa vanno applicate in relazione a quanto detto nel precedente articolo 17 e con le prescrizioni che daranno le Soprintendenze alle antichità interessate.


Si deve, però, precisare che le aree oggetto di intervento non ricadono in zone di vincolo archeologico (art. 142 comma 1 lett. m del D. Lgs. n. 42/2004), ma in area di vincolo paesistico che ricopre l'intero territorio del comune di Castellammare di Stabia. In ogni caso si ritiene che le opere siano soggette al parere della Soprintendenza sia per gli aspetti paesistici sia per gli aspetti archeologici, in quanto sono previsti scavi e si deve tenere conto dell'art. 25 del codice degli appalti. A tal fine è stata predisposta una relazione archeologica VIARCH.

Per quanto riguarda le opere di infrastrutture a rete, l'art. 1 della Legge Regionale n.38 del 1994, recante modifiche al P.U.T., conferma quanto già disposto in precedenza dalla Legge n.35/1987, ovvero che gli interventi siano muniti del parere di conformità della Giunta Regionale al piano urbanistico territoriale, preventivo al rilascio della concessione edilizia. Infine l'articolo 24 del P.U.T. "Infrastrutture a rete" recita:

Gli interventi nell'area per la realizzazione delle infrastrutture a rete (illuminazioni, acquedotti, fognature) devono essere tali da inquadrarsi nella problematica della tutela ambientale. In particolare:

- *i progetti, che devono essere elaborati da esperti qualificati, devono essere redatti analiticamente e in idonea cartografia in scala adeguata a determinare le modificazioni del suolo;*
- *le reti delle infrastrutture (specificatamente per i centri urbani) devono essere tutte interrato e comunque non costituire alterazione visibile dell'ambiente circostante.*

Dunque si comprende che per gli interventi oggetto della presente relazione paesaggistica, a seguito della conclusione della Conferenza dei Servizi, in caso di esito positivo, sarà necessario inoltrare alla Giunta ed al Consiglio comunale il progetto per approvazione della variante del

<p>CONSORZIO FERROVIARIO S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> 	<p>RADDOPPIO LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – CASTELLAMMARE DI STABIA <i>SOPPRESSIONE DEI PP.LL. DI VIA COSENZA E VIA GROTTA S. BIAGIO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO DI VIA COSENZA E CONSEGUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 2005</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

P.U.C. relativa alle opere da realizzare, che prevedono una modifica della viabilità esistente e la realizzazione di una sottovia.

Dall'analisi delle componenti ambientali e paesaggistiche, dei vincoli esistenti e della pianificazione vigente, si è potuto, infatti, evincere che la procedura di riferimento per l'approvazione del presente progetto è la cosiddetta Variante Semplificata ai sensi dell'art. 19 del D.P.R. n.327/2001. Nell'ottica della massima semplificazione, l'approvazione di tale progetto definitivo d'opera pubblica avrà valenza di adozione di variante del piano regolatore ex art. 19 DPR 327/2001 e di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, ai sensi degli artt. 12-16-17 del decreto medesimo.

Successivamente la documentazione progettuale completa di Delibera di Giunta e di Delibera di Consiglio comunale sarà inoltrata alla Giunta ed al Consiglio regionale per l'iter previsto dall' art. 15 delle N.T.A. del P.U.T. e confermato dalla Legge Regionale n. 38 del 1994 che, per le opere di infrastrutture a rete, prevede all'art. 1 che gli interventi siano muniti del parere di conformità della Giunta Regionale al piano urbanistico territoriale.