



## SOMMARIO

1	PREMESSA .....	3
2	OBIETTIVI del DOCUMENTO .....	3
3	DEFINIZIONE degli INTERVENTI .....	6
4	BREVE CRONISTORIA DEL PROGRAMMA COMPLESSIVO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI nell'AMBITO TERRITORIALE .....	7
5	DESCRIZIONE dello STATO dei LUOGHI .....	11
6	CARATTERISTICHE DELLE OPERE .....	14
6.1	Soppressione del Passaggio a livello di via Cosenza e Sottopasso carrabile ....	14
6.2	Sottopasso pedonale di via Cosenza .....	15
6.3	SOPPRESSIONE del Passaggio a livello di via Grotta San Biagio .....	18
6.4	Allargamento del ponte di via De Nicola .....	18
7	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE .....	20
7.1	PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA .....	21
7.1.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE .....	24
7.1.2	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE .....	27
7.1.3	PIANIFICAZIONE DI TIPO SETTORIALE .....	34
7.1.3.1	PIANO STRALCIO DELL'AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE DELLA CAMPANIA CENTRALE .....	34
7.1.3.2	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE .....	38
7.1.3.3	PIANO URBANISTICO TERRITORIALE LEGGE n. 35/1987 .....	39
7.2	PIANIFICAZIONE COMUNALE .....	43
8	VINCOLI .....	51
9	CONCLUSIONI .....	55

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</p> <p><b>S.I.I.P.</b> 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</i></p> <p><i>ELABORATI SPECIALISTICI – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

## 1 PREMESSA

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” 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.

## 2 OBIETTIVI DEL DOCUMENTO

In base all’art. 23 del D. Lgs. n.50/2016 la progettazione in materia di lavori pubblici deve porsi l’obiettivo di assicurare:

- a) il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività;
- b) la qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell’opera;

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</p>  <p>Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

c) la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza;

d) un limitato consumo del suolo;

e) il rispetto dei vincoli idro-geologici, sismici e forestali nonché degli altri vincoli esistenti;

f) il risparmio e l'efficientamento ed il recupero energetico nella realizzazione e nella successiva vita dell'opera nonché la valutazione del ciclo di vita e della manutenibilità delle opere;

g) la compatibilità con le preesistenze archeologiche;

h) la razionalizzazione delle attività di progettazione e delle connesse verifiche attraverso il progressivo uso di metodi e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture;

i) la compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica dell'opera;

l) accessibilità e adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche.

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; in particolare:

- 1) per il primo aspetto con riferimento allo studio preliminare ambientale di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e relativi allegati, oppure allo studio di impatto ambientale, secondo quanto precisato all'articolo 88;
- 2) per il secondo aspetto, con riferimento a quanto previsto dall'articolo 146, commi 2 e 3, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

In base all'art. 23 comma 7 del D. Lgs. n. 50/2016 il progetto definitivo individua compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti dalla stazione appaltante e, ove presente, dal progetto di fattibilità; il progetto definitivo contiene, altresì, tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni, nonché la quantificazione definitiva del limite di spesa per la realizzazione e del relativo cronoprogramma, attraverso l'utilizzo, ove esistenti, dei prezzari predisposti dalle regioni e dalle province autonome territorialmente competenti, di concerto con le articolazioni territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo quanto previsto al comma 16.

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

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;
- 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 si redige il presente documento che contiene un'analisi urbanistica del sito sotto tutti gli aspetti citati, finalizzata ad individuare le eventuali autorizzazioni, nulla-osta, permessi e quant'altro utile ad ottenere l'approvazione del progetto. 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.

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
---	---	--------------------

### 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 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 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.

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</p>  <p>Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

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.

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 TERRITORIALE**

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

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
---	---	--------------------

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 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

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

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 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.*

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
---	--	--------------------

*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 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 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.

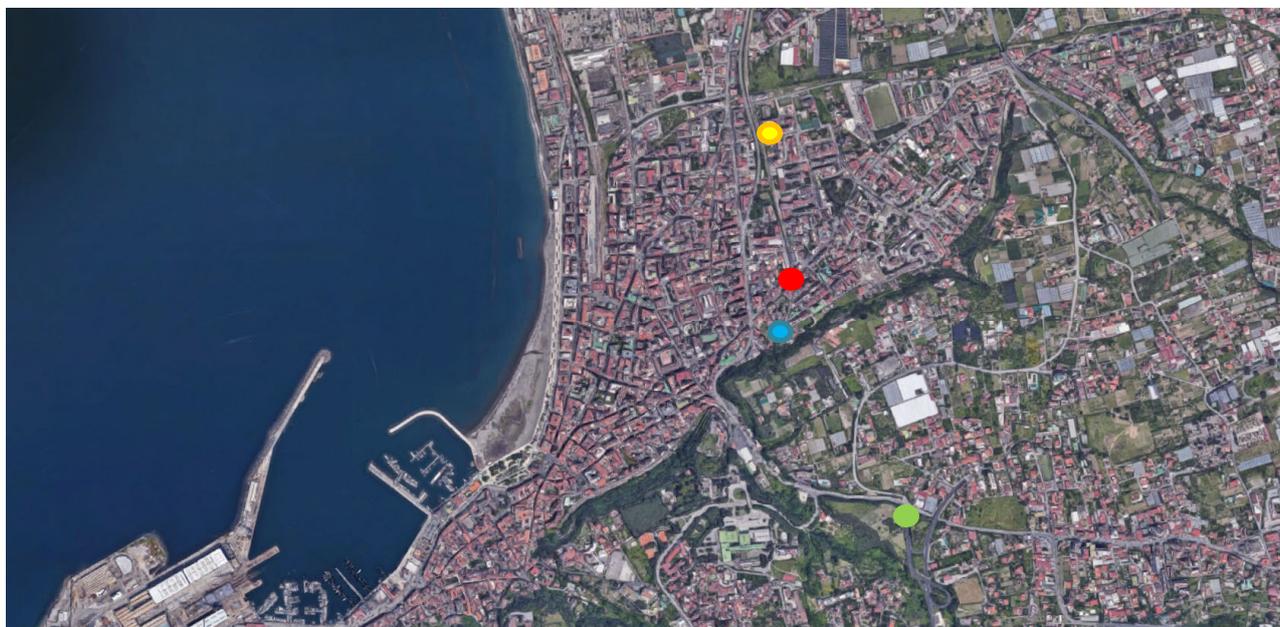


Fig. 2 Individuazione delle aree d'intervento del ponte de Nicola (pallino giallo), del tratto di via Cosenza interessato da soppressione del PL e realizzazione del sottopasso (pallino rosso) e del PL di Grotta san Biagio (pallino azzurro), che si prevede di eliminare e della realizzazione della rotonda tra la SS145-SS366 (pallino verde)



Fig. 3 Ortofoto area di intervento dei PP.LL. di via Cosenza e di via Grotta san Biagio.

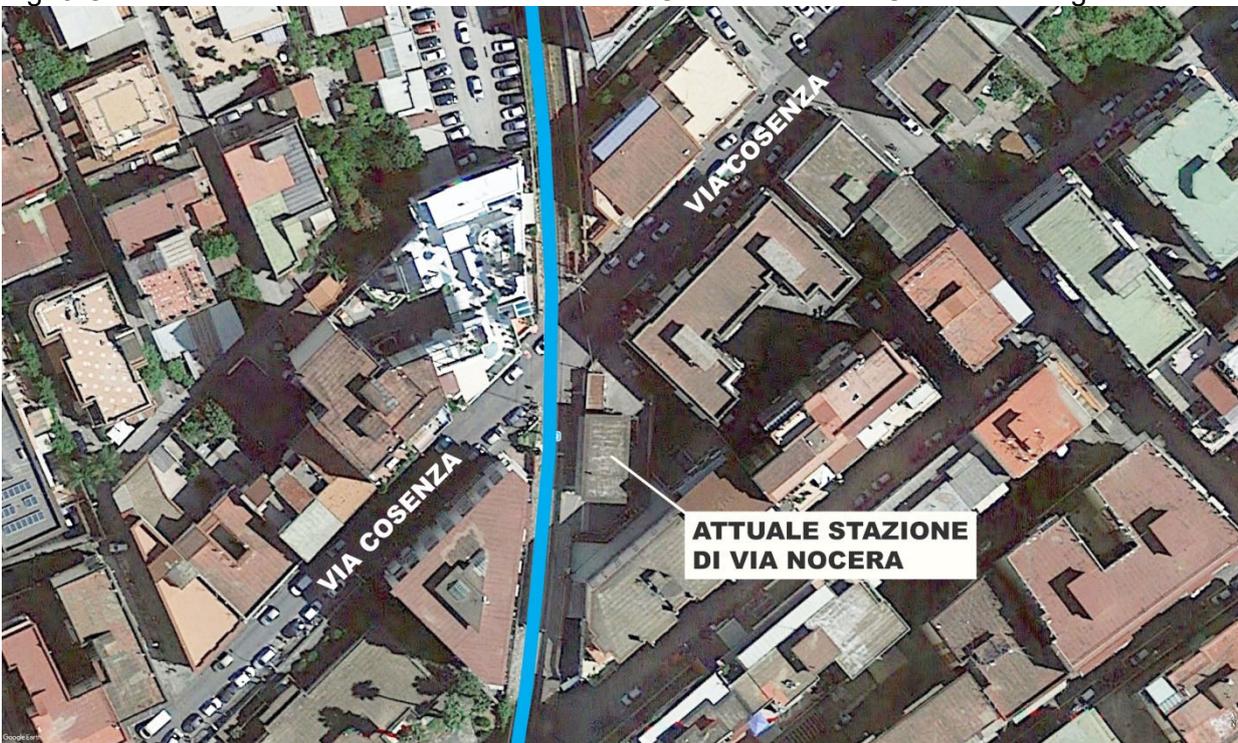


Fig. 4 indicazione della linea (in azzurro) e dell'attuale stazione di via Nocera.

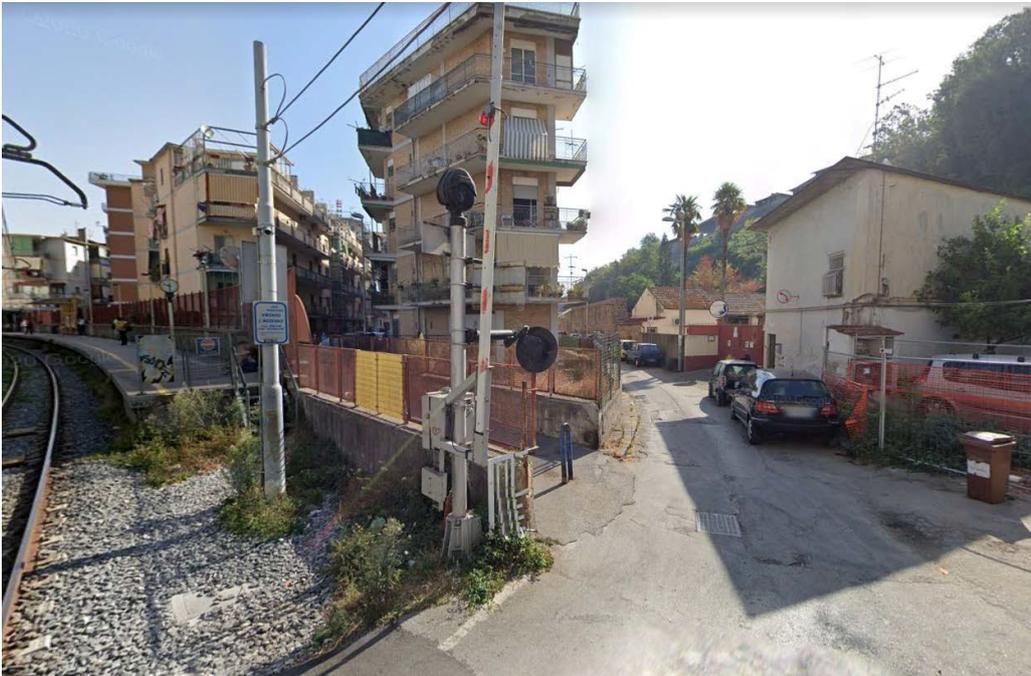


Fig. 5 Passaggio a livello su Via Grotta San Biagio.



Fig. 6 Passaggio a livello di via Cosenza.

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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</i></p> <p><i>ELABORATI SPECIALISTICI – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

## 6 CARATTERISTICHE DELLE OPERE

### 6.1 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:

- 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);

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

- 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.

## **6.2 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.
- 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. 7 Foto render dell'area del sottopasso di via Cosenza.



Figg. 8-9 Foto render della piazzetta pedonale.



<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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 fotoinserti.

### **6.3 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.

### **6.4 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 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.

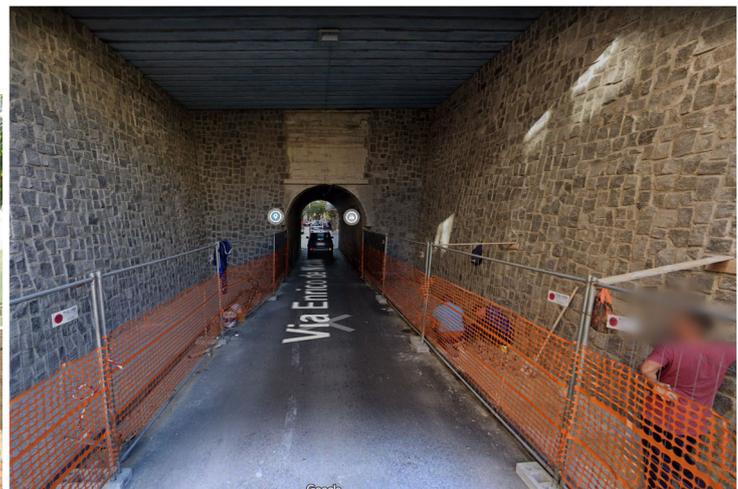


Fig. 11-12 Viste del tratto del ponte De Nicola già adeguato dal Concessionario.

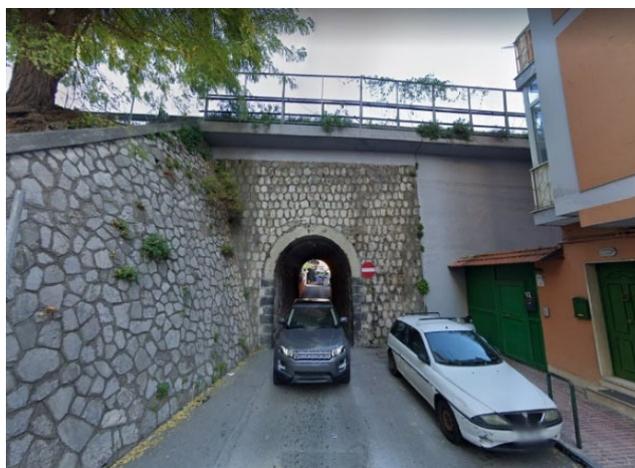


Fig. 13 Vista del tratto del ponte, non ancora adeguato.

## 7 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.

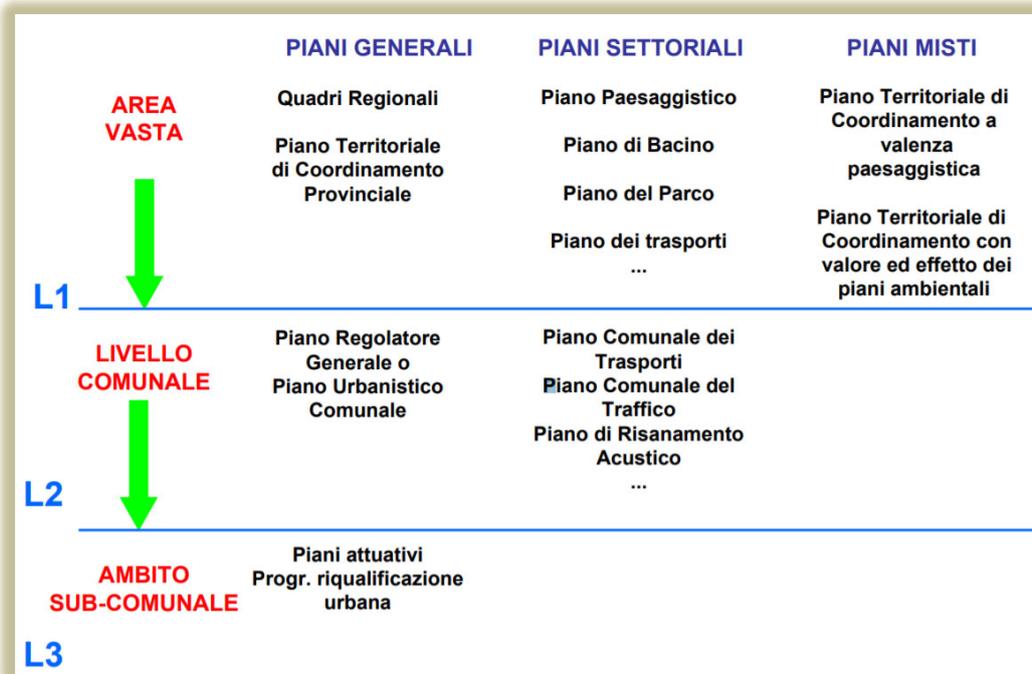


Fig. 14 Livelli di pianificazione.

Riguardo all'area in esame si individuano:

- per la PIANIFICAZIONE di AREA VASTA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

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.

## 7.1 PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA

Oltre al Piano Territoriale Regionale ed al Piano Territoriale di Coordinamento provinciale, già individuati, va precisato che il Consiglio Metropolitano 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 Metropolitano, 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.

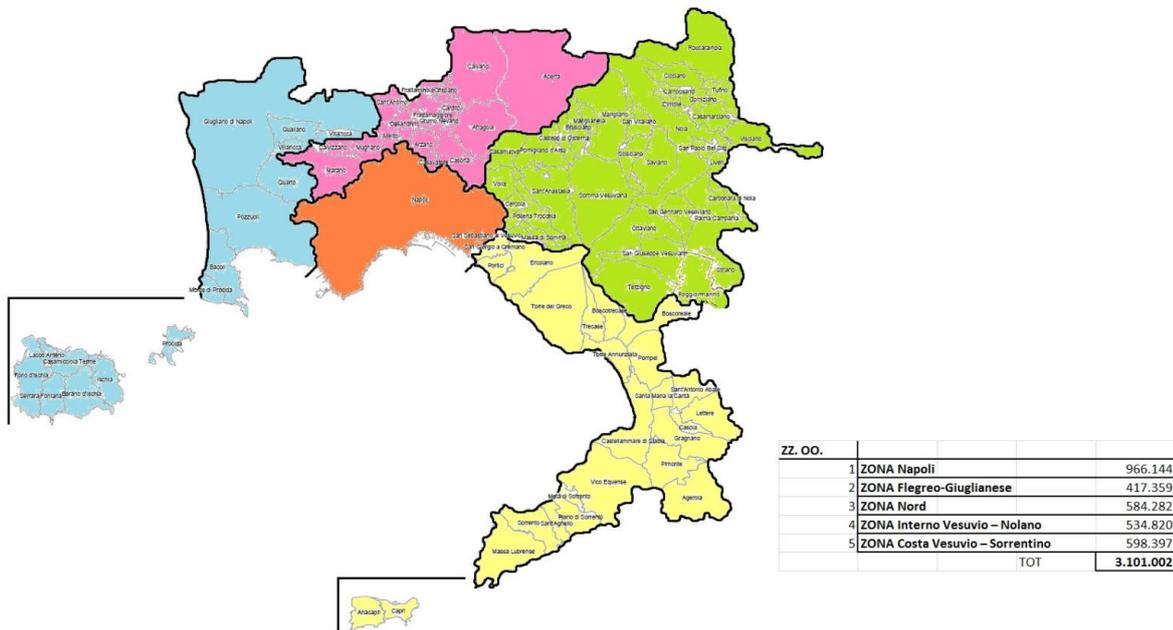


Fig. 15 Grafico con individuazione delle aree omogenee (cfr. “Linee di indirizzo per la predisposizione del Piano Strategico metropolitano triennale e identificazione delle Zone Omogenee”).

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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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 policentrismo, 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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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](http://www.euco2.eu) ed anche dalle pagine del sito ufficiale di Metrex, al link [www.eurometrex.org](http://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](http://www.euco2.eu).

### **7.1.1 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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</p>  <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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</p>  <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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></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.

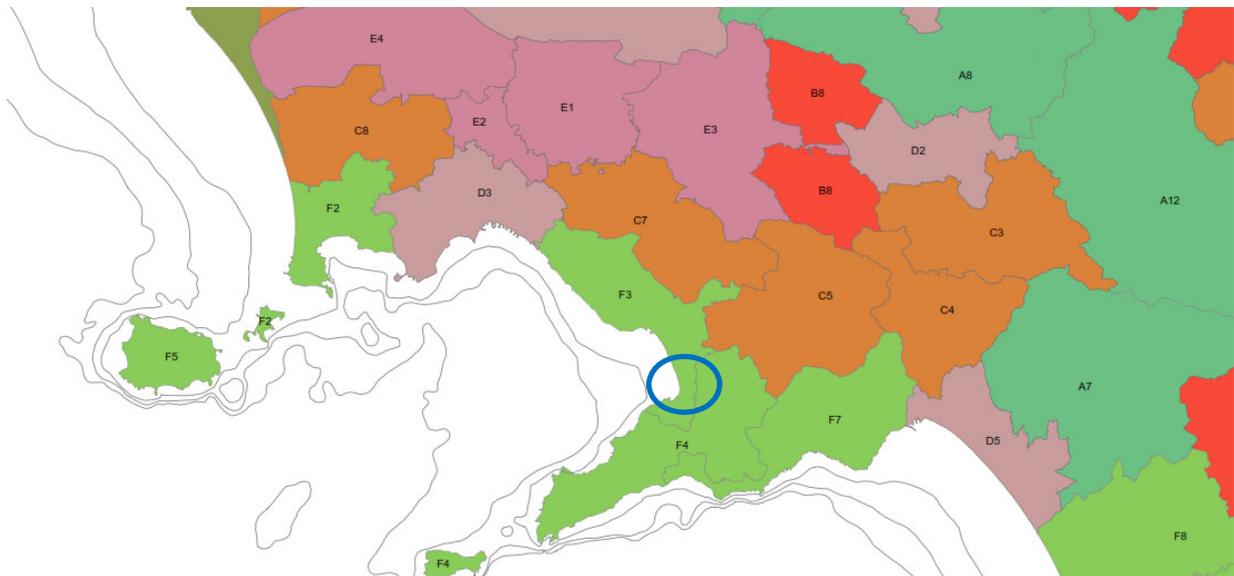
Inoltre con le *Linee guida per il paesaggio in Campania*, la Regione ha applicato nell'ambito del Piano territoriale Regionale all'intero suo territorio i principi della Convenzione Europea del Paesaggio, definendo nel contempo il quadro di riferimento unitario della pianificazione paesaggistica regionale, 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'Agello, 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).



Figg. 16-17 Cartografia dei sistemi territoriali dominanti del P.T.R. con individuazione dell'area d'intervento, nel comune di Castellammare di Stabia, e relativa legenda.

### Sistemi Territoriali Dominanti

- NATURALISTICA
- PAESISTICO-AMBIENTALE
- PAESISTICO-CULTURALE-AMBIENTALE
- RURALE-CULTURALE
- RURALE-MANIFATTURIERA
- URBANA
- URBANO-INDUSTRIALE

### 7.1.2 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

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

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.

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](http://www.cittametropolitana.na.it/pianificazione_territoriale/ptcp/cronologia)).

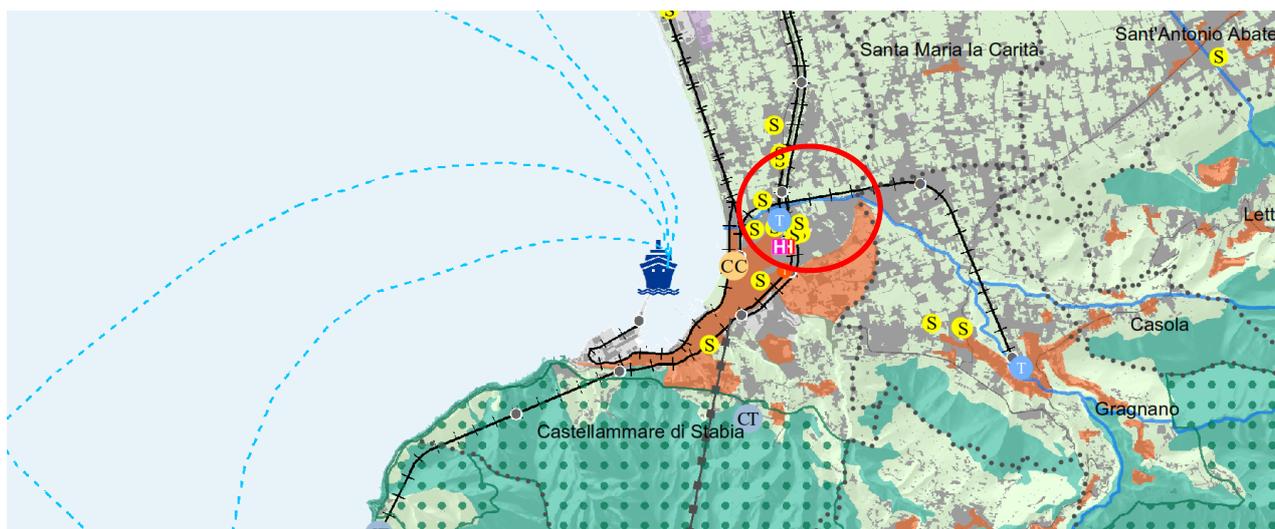
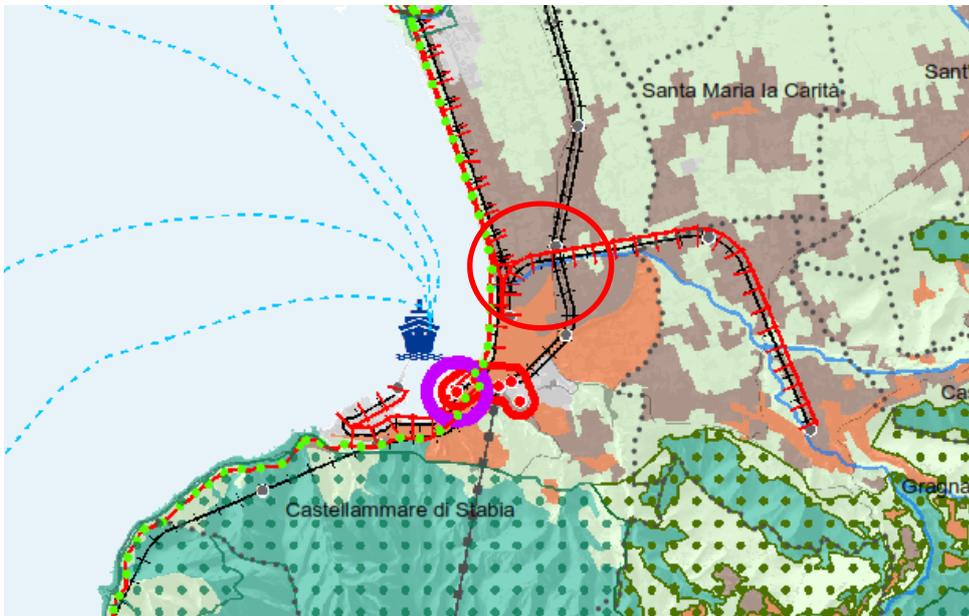


Fig. 18 Cartografia P.T.C. Organizzazione del territorio attuale (tav. A.01.0) con individuazione dell'area d'intervento.





Figg. 20-21 Cartografia P.T.C. e legenda Organizzazione complessiva del territorio (tav. P.03.0) con individuazione dell'area d'intervento.

**LEGENDA**

- + + + + + LIMITI PROVINCIALI
- ..... LIMITI COMUNALI
- TESSUTO URBANO EXTRAPROVINCIALE
- ORGANIZZAZIONE DEL TERRITORIO**
- ACQUE SUPERFICIALI
- AREE NATURALI
- AREE AGRICOLE
- AREE STORICHE ED ARCHEOLOGICHE
- INSEDIAMENTI URBANI
- AREE DI INTEGRAZIONE URBANISTICA
- POLI SPECIALISTICI PRODUTTIVI
- AREE E COMPLESSI PER SERVIZI E ATTREZZATURE
- AREE DELLE INFRASTRUTTURE
- AREE NATURALI ISTITUZIONALMENTE TUTELATE**
- PARCHI E RISERVE DI INTERESSE REGIONALE E NAZIONALE
- AREE PARCO PROVINCIALI
- AMPLIAMENTO DEI PARCHI REGIONALI
- CORSI D'ACQUA

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.

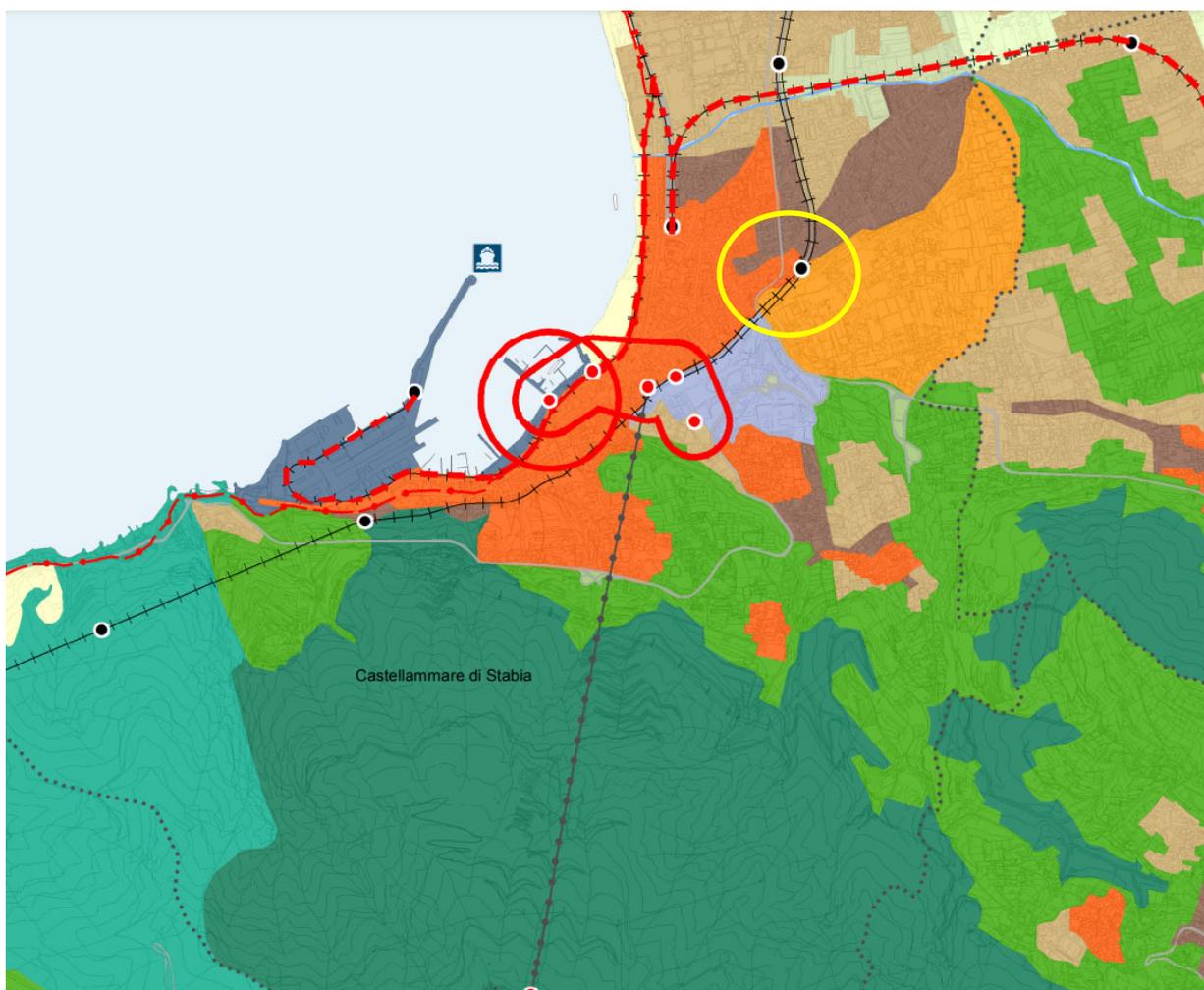


Fig. 22 Cartografia P.T.C. Disciplina degli interventi (tav. P.06.6) con individuazione dell'area d'intervento.



<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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.

### **7.1.3 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 territori di competenza, in un unico strumento di Piano in grado di integrare le competenze e le

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

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.

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

<b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> <b>S. GIORGIO - VOLLA DUE</b>  <small>Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</small>	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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO	GIUGNO 2023
---	--	-------------

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.



Fig. 24 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 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:

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

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. 25-26 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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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.

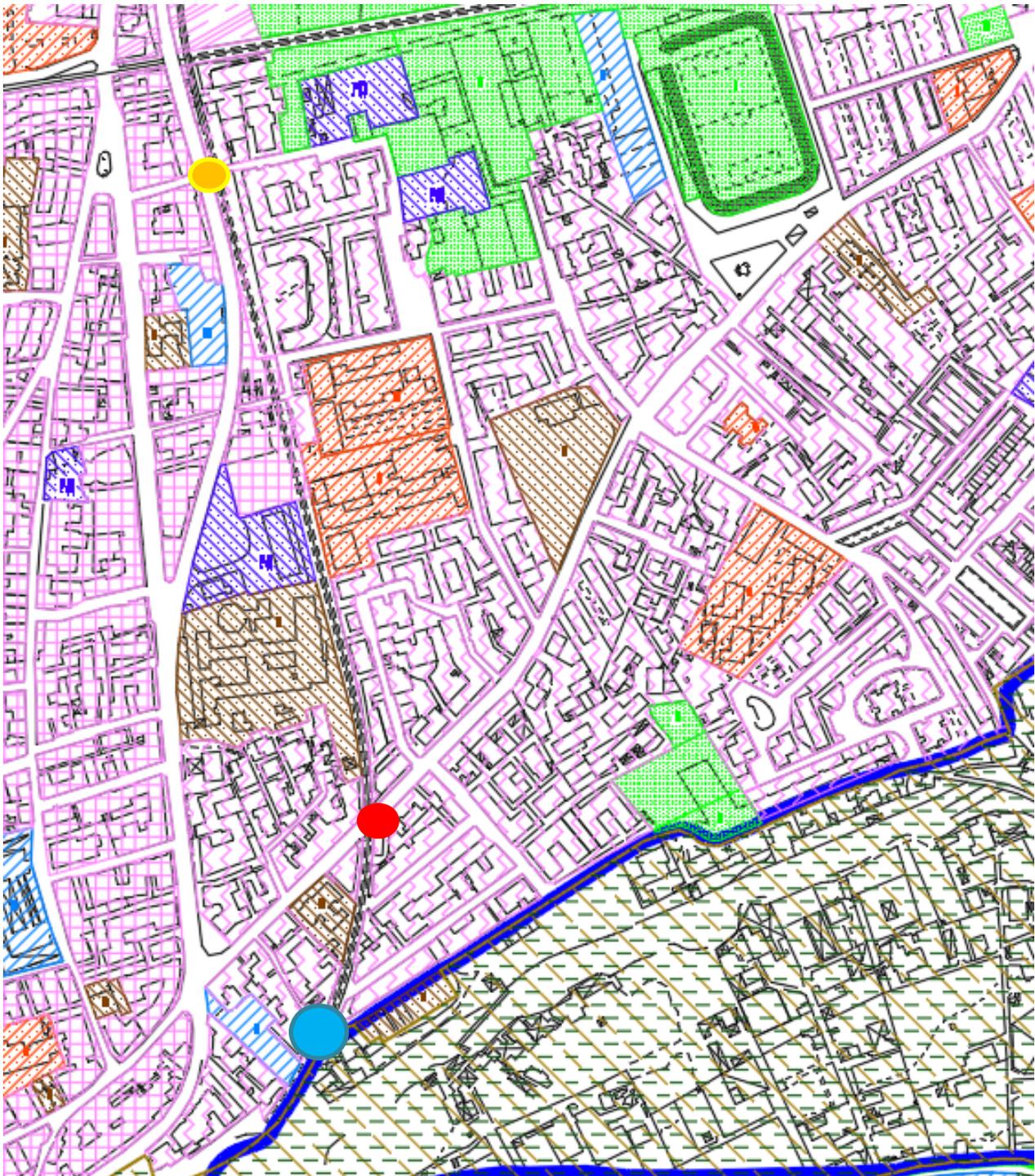


Fig. 27 Stralcio della tavola di sovrapposizione del P.U.T. al P.R.G. con individuazione delle aree d'intervento del ponte de Nicola (pallino giallo), del tratto di via Cosenza interessato da soppressione del PL e realizzazione del sottopasso (pallino rosso) e del PL di Grotta san Biagio (pallino azzurro), che si prevede di eliminare.

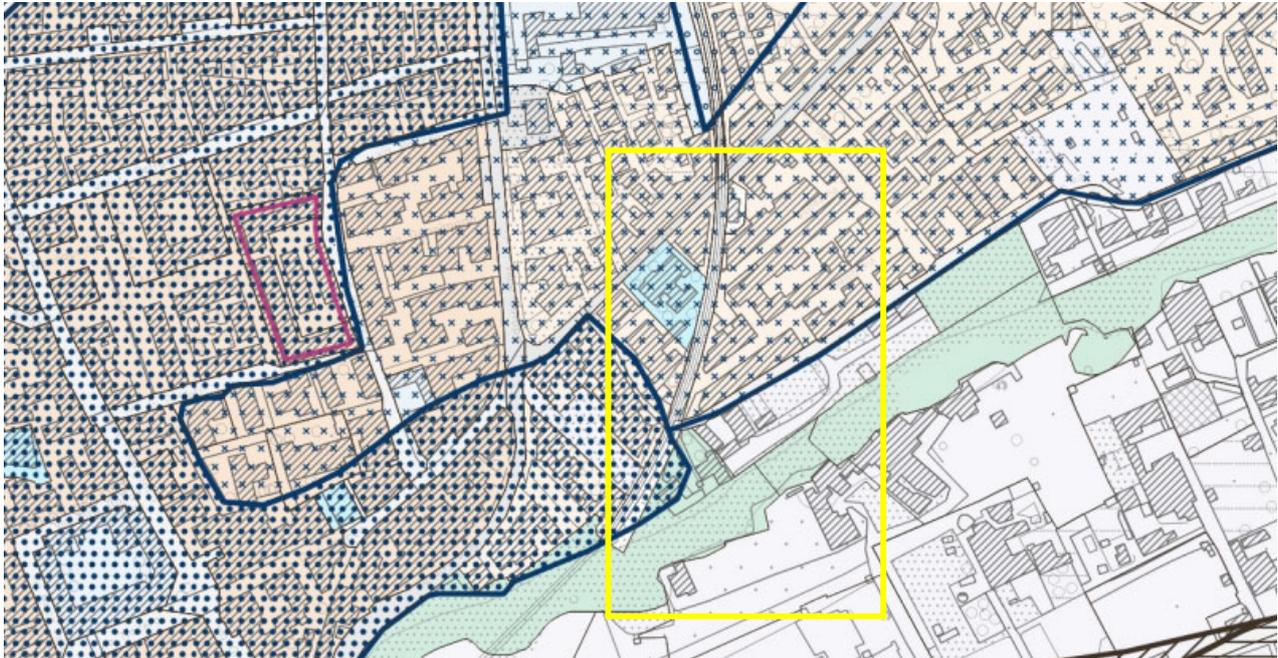


Fig. 28-29 Stralcio della tavola D5.S *Strumenti di Pianificazione sovraordinata e coordinata* del P.U.C. con individuazione dell'area d'intervento di via Cosenza e di via Grotta San Biagio e relativa legenda.

#### 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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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.).

## 7.2 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.

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.

<b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> <b>S. GIORGIO - VOLLA DUE</b>  <small>Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati</small>	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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO	GIUGNO 2023
---	--	-------------

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, 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*

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

*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 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

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

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 Riqualficazione 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.

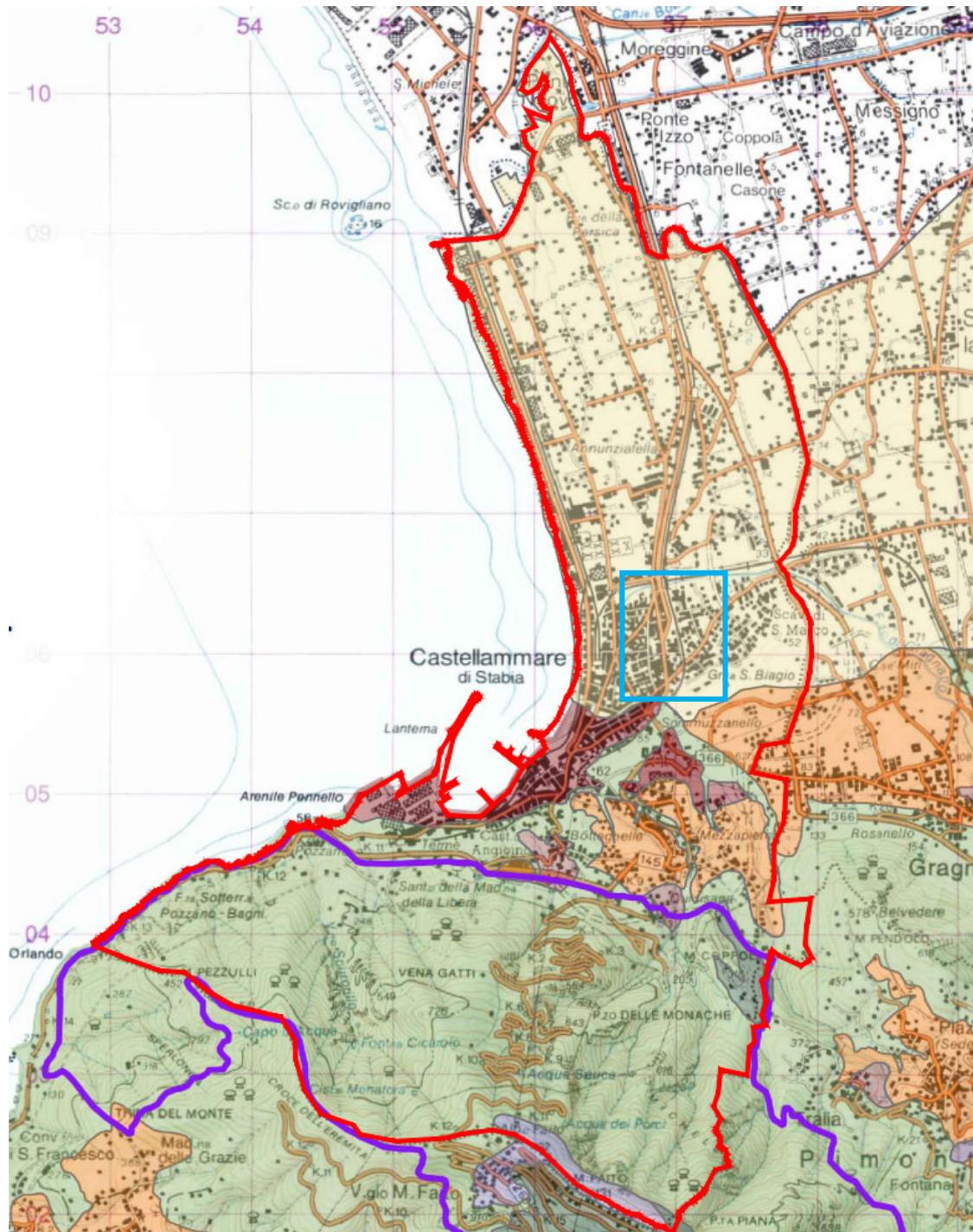


Fig. 30 Stralcio tavola del P.U.C. QC.02 *Carta della pianificazione sovraordinata*, con indicazione dell'area d'intervento.



Fig. 31 Legenda della tavola del P.U.C. QC.02 *Carta della pianificazione sovraordinata*.

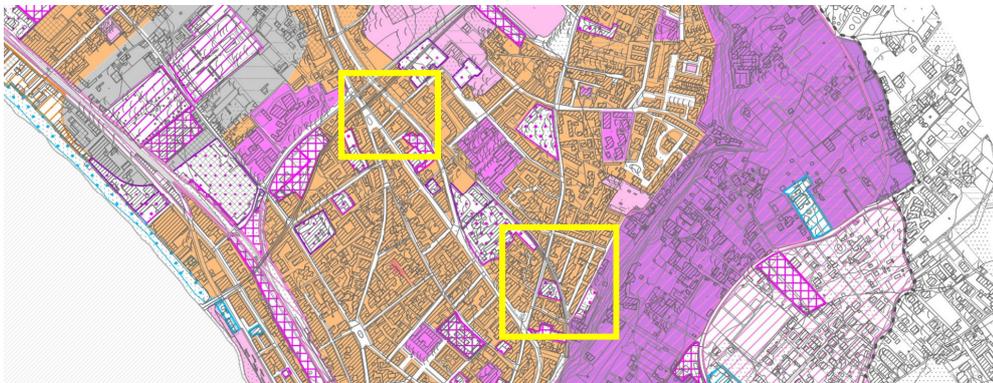


Fig. 32 Stralcio della tavola QC.3 *Carta Strumentazione urbanistica vigente* del P.U.C. con indicazione delle aree d'intervento nel tratto di via Cosenza e di via Grotta san Biagio e anche nel tratto in cui è ubicato il ponte De Nicola, con relativa legenda.

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</p>  <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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------



Fig. 33 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).

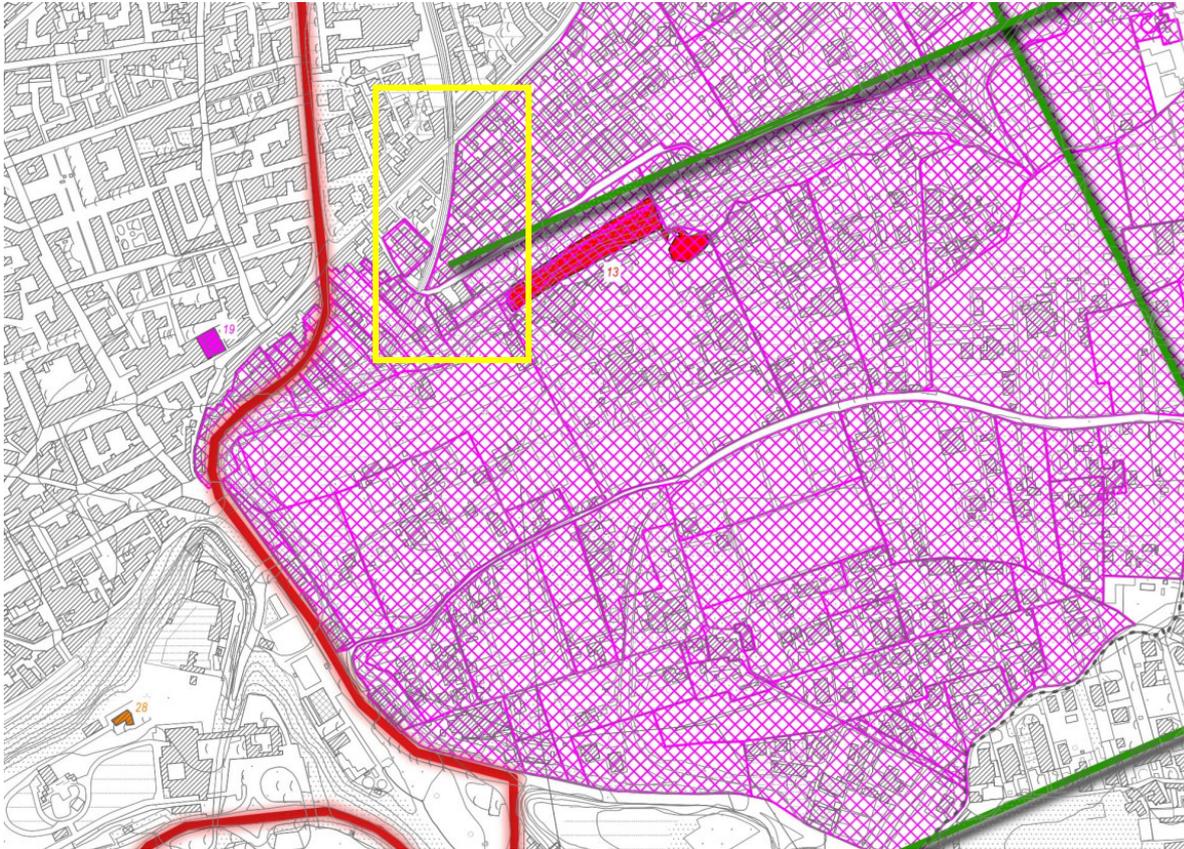


Fig. 34-35 Stralcio della tavola Q.C.9 *Carta delle risorse storiche* del P.U.C. con indicazione dell'area d'intervento (tratto di via Cosenza e via Grotta san Biagio) e relativa legenda.

#### 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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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</i> <i>ELABORATI SPECIALISTICI – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

## 8 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

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

non è richiesta per gli interventi che non comportino nuova edificazione o scavi a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti esistenti.

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.

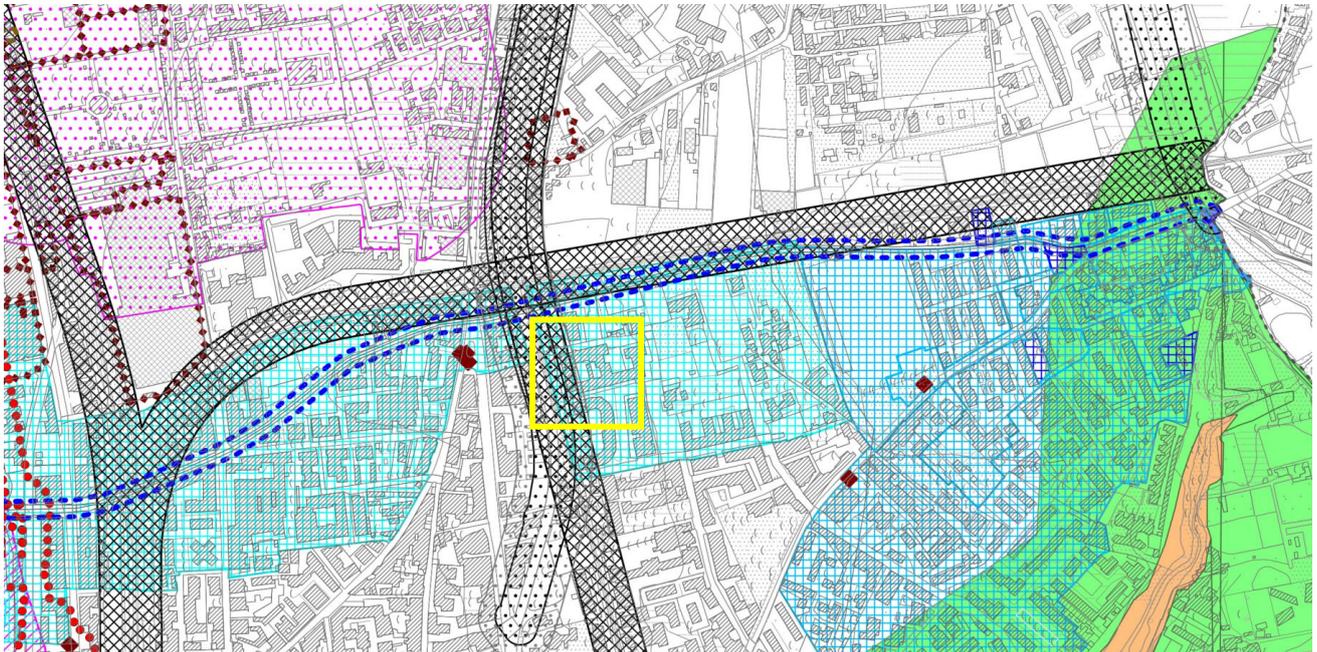
Nel caso in esame l'area di via Cosenza oggetto di interventi sarà certamente coinvolta da scavi per la realizzazione del sottopasso, per cui nell'ambito del presente progetto definitivo è stata predisposta una relazione archeologica VIARCH con analisi del rischio archeologico, cui si rimanda per ulteriori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

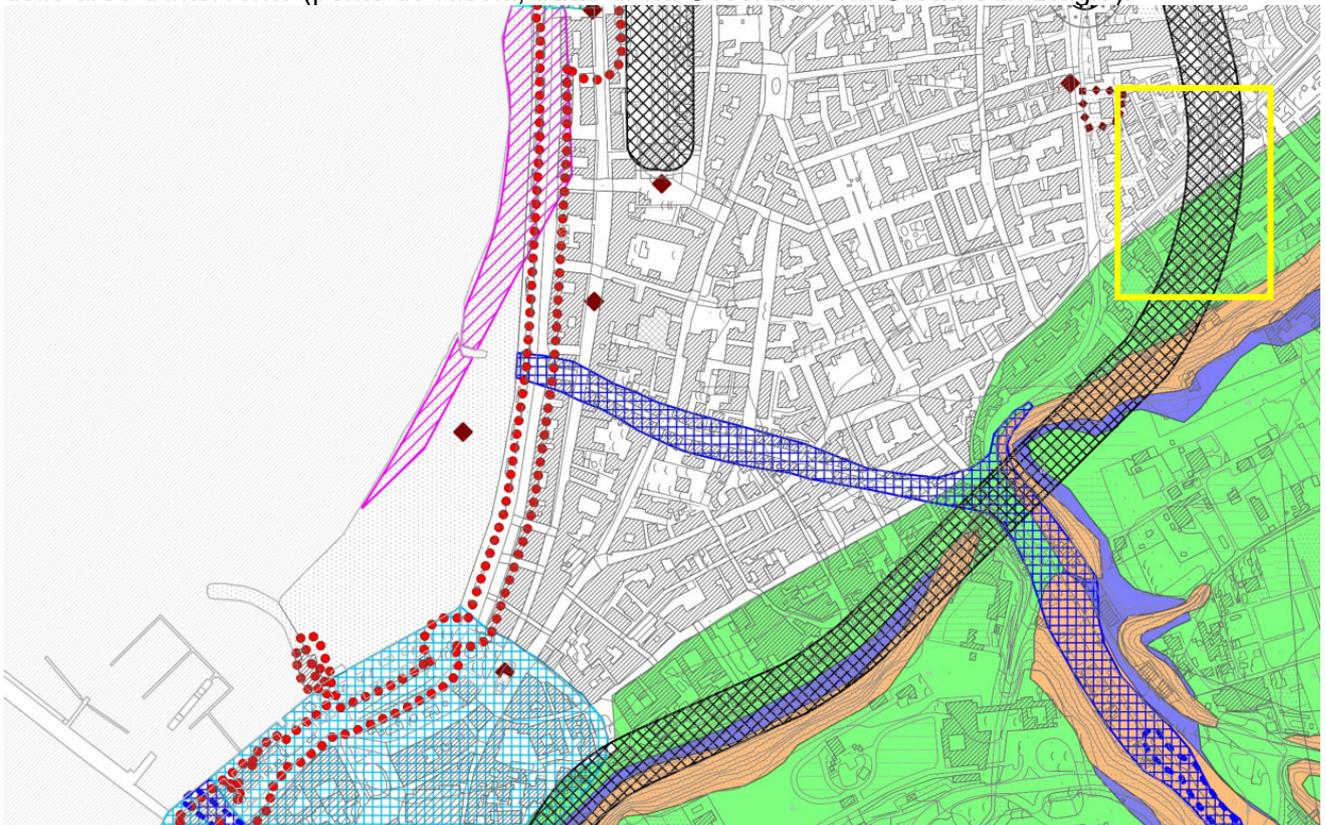
- fascia di rispetto ferroviaria 30 ml (D.P.R. n. 753/1980)
- fascia di rispetto strade di cat. B fuori nei centri abitati 20 ml (Codice Strada)
- fascia di pericolosità idraulica bassa P1.

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. 36-37 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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</p>  <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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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. 38 Legenda della tavola QC.10 *Vincoli idrogeologici* del P.U.C.

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	--	--------------------

## 9 CONCLUSIONI

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><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> 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 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 – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</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 di presente studio di inserimento urbanistico, 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.U.C. relativa alle opere da realizzare, che prevedono una modifica della viabilità esistente e la realizzazione di una sottovia.

<p><b>CONSORZIO FERROVIARIO</b> S. GIORGIO - VOLLA DUE</p>  <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 CONSEQUENTI OPERE COMPENSATIVE</i></p> <p><i>PROGETTO DEFINITIVO PER CONFERENZA DEI SERVIZI ELABORATI SPECIALISTICI – STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO</i></p>	<p>GIUGNO 2023</p>
--	---	--------------------

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.