



Regione
Campania

programma integrato di valorizzazione litorale salerno sud

progetto definitivo di masterplan

comuni di

agropoli
battipaglia
bellizzi
capaccio-paestum

castellabate
eboli
pontecagnano-faiano
salerno

regione campania

assessorato al governo del territorio
gabinetto del presidente
programmazione unitaria
direzione generale autorità di gestione FESR
direzione generale governo del territorio
ufficio speciale centrale acquisiti

team di progetto
MATE soc. coop.va
Stefano Boeri Architetti srl
Studio Silva srl
F Tourism & Marketing



direzione generale governo del territorio
arch alberto romeo gentile

coordinamento scientifico
arch Stefano Boeri (SBA)
responsabile contrattuale
urb raffaele gerometta (MATE)

elaborato

D03

progetto

definitivo

titolo

Linee guida

periodo

aprile 2023

rev

01

data





REGIONE CAMPANIA

Assessore all'Urbanistica e al Governo del Territorio

arch. Bruno Discepolo

Direttore generale per il Governo del Territorio

arch. Alberto Romeo Gentile

RUP e coordinatore delle attività

arch. Mauro Vincenti

RTP PROGETTAZIONE

Mate Società Cooperativa

dott. urb. Raffaele Gerometta

arch. Tommaso Cesaro

arch. Agostino Maiurano

arch. Angela Spinelli

Stefano Boeri Architetti S.r.l.

dott. arch. Stefano Boeri

arch. Corrado Longa

arch. Anna Maiello

arch. Laura Di Donfrancesco

urb. Geronimo Felici Fioravanti

Studio Silva S.r.l.

dott. Marco Sassatelli

arch. Alessandro Pavan

F Tourism & Marketing

dott. Josep Ejarque

dott.ssa Lucia Montalbano



F TOURISM & MARKETING
Josep Ejarque

INDICE

01

INTRODUZIONE 5

Nota Introduttiva 6

Gruppo di lavoro 7

Metodologia 8

02

ATTIVAZIONE DELLE LINEE GUIDA 11

Strumenti propedeutici agli obiettivi strategici 12

Strategia mobilità 14

03

LINEE GUIDA PARCO DELLE MARINE DEL SELE 17

Criticità 18

Obiettivi e azioni 19

Sintesi delle linee guida 23

Azioni per il potenziamento del marketing turistico 25

Individuazione cartografica delle azioni 28

Sezioni tipologiche 42

Sezioni di dettaglio 54

Tassonomia 58

04

LINEE GUIDA AGROPAESAGGI 61

Parchi fluviali 62

Centri di produzione agricola 70

Centri per la produzione di energia integrata all'attività agricola 72

Rete del patrimonio culturale 74

Centri di produzione culturale: masserie 76

Centri di produzione culturale: ex-tabacchifici 78

Abaco tipologico delle strade trasversali 80

Sezioni di dettaglio 98

Tassonomia 101

05

LINEE GUIDA CITTÀ ARCIPELAGO TIRRENA INFERIORE 103

Criticità 104

Obiettivi e azioni 105

Sintesi delle linee guida 108

Individuazione cartografica delle azioni 110

Sezioni tipologiche 122

Sezioni di dettaglio 132

Tassonomia 134

06

NUOVE FORME DI GOVERNANCE 137

01

INTRODUZIONE

NOTA INTRODUTTIVA

Il presente documento fa parte della proposta di Masterplan per la valorizzazione del litorale a sud di Salerno. Tale lavoro rientra all'interno della seconda fase strategica del piano di sviluppo e riqualificazione della costa campana avviato dalla Regione con la DGCRC n. 301/2016 (il primo intervento nella porzione domitio - flegrea). La realizzazione di un programma di intervento per il litorale compreso tra i comuni di Salerno e Castellabate (oltre 50 km di costa), rappresenta un'occasione unica per la valorizzazione di un territorio dal potenziale ambientale e turistico straordinario. Gli obiettivi prioritari del Masterplan puntano a:

- riattivare le **reti ecologiche** e ricomporre i paesaggi del Sele
- introdurre nuove **reti di mobilità sostenibile**,
- innovare l'**offerta turistica** e rigenerare i tessuti urbani,
- potenziare e riqualificare le **filiere agricole - zootecniche**,
- ridurre il **disagio sociale** e abitativo,
- rendere autosufficiente il territorio grazie a **fonti rinnovabili**,
- attivare nuove forme di governance.

L'indagine del territorio ha rivelato cinque tematiche omogenee e ricorrenti che in coerenza con le linee programmatiche individuate dalla Regione Campania costituiscono i possibili temi di sviluppo del Masterplan:

MOBILITÀ
ENERGIA
AMBIENTE
RIGENERAZIONE URBANA
TURISMO

Dai temi derivano strategie e azioni, le quali, a loro volta, trovano forma all'interno di otto Progetti Sistema divisi per ambito geografico affine.

Le linee guida costituiscono un documento di indirizzo strategico per l'applicazione delle azioni del Masterplan.

Il presente documento tratta lo studio delle linee guida per **tre specifici ambiti** di interesse che il Masterplan intende indagare e approfondire nei successivi capitoli.

- **Marine del Sele**
- **Città Arcipelago Tirrena Inferiore**
- **Agropaesaggi della piana del Sele**

Infatti, partendo dalla linea litoranea, passando per quella che si sviluppa lungo la SS18, e infine l'area compresa tra le prime due, corrispondente alla piana del Sele, sarà possibile individuare situazioni che possono essere assunte quali tipologiche e rappresentative per altri brani di territorio in esame. L'iter che si intende seguire sarà il seguente:

- analisi dello **stato di fatto**;
- registrazione delle **criticità**;
- individuazione di **obiettivi strategici**;
- individuazione di **obiettivi specifici**;
- definizione delle **azioni**.

Quindi, dopo l'analisi dello stato di fatto e l'individuazione delle criticità, si potranno definire concreti indirizzi strategici, restituendo un quadro completo per tutti gli interventi proposti dal Masterplan.

Questa metodologia operativa, nella sua semplicità di esposizione, intende snellire la corposità del Masterplan, rendendolo uno strumento intellegibile e più accessibile.

GRUPPO DI LAVORO

Assessore all'Urbanistica e al Governo del Territorio

Bruno Discepolo

Direttore Generale per il Governo del Territorio

Alberto Romeo Gentile

Consigliere del Presidente per il Masterplan

Franco Alfieri

Programmazione unitaria

Francesca Iacono

RUP e coordinatore delle attività

Mauro Vincenti

Ufficio Speciale Centrale Acquisti

Maria Giovanna Fiume

Gruppo di lavoro

Alberto Albano, Rosaria Battarra, Osvaldo Cammarota, Donato Cerone, Mattia Coppola, Dario Daniele, Carlo De Luca, Orlando Di Marino, Maria Laura Esposito (Coordinatrice AT IFEL Campania), Paola Mangone, Gilda Marigliano, Paolo Tolentino

RTP PROGETTAZIONE



MATE Società Cooperativa

*dott. Urb. Raffaele Gerometta
arch. Tommaso Cesaro
arch. Agostino Maiurano
arch. Angela Spinelli*



Stefano Boeri Architetti S.p.a.

*dott. arch. Stefano Boeri
arch. Corrado Longa
arch. Anna Maiello
arch. Laura Di Donfrancesco
urb. Geronimo Felici Fioravanti*



Studio Silva S.r.l.

*dott. Marco Sassatelli
arch. Alessandro Pavan*



F TOURISM & MARKETING Josep Ejarque

**F Tourism
& Marketing**
*dott. Josep Ejarque
dott.ssa Lucia Montalbano*

METODOLOGIA

La redazione del masterplan Litorale Salerno Sud nasce dalla pregressa esperienza maturata per la redazione del Masterplan del Litorale Domitio-Flegreo.

Partendo dall'analisi dei territori svolta in collaborazione con il gruppo di lavoro istituito dalla Regione Campania sono stati individuati gli obiettivi principali da perseguire attraverso l'attuazione del Masterplan inteso come cornice programmatica per la costruzione di scenari di sviluppo auspicabili per la trasformazione del territorio.

Il progetto è stato sviluppato attraverso l'individuazione di **cinque tematiche** significative evidenziate dall'analisi stessa dei territori.

Per ciascun tema sono state sviluppate delle azioni strategiche che hanno permesso di individuare, con la collaborazione dei tecnici

dei Comuni dell'area target, una serie di progetti strategici da mettere a sistema.

Il prodotto di questa operazione è la definizione di **progetti sistema**, i quali rappresentano la conclusione della fase preliminare di progetto e la base dell'iniziativa di tavolo di partenariato che si è attivata a partire dalle ipotesi progettuali contenute nel preliminare.

I dati raccolti durante il partenariato consentiranno di approfondire temi progettuali specifici e concorreranno alla stesura delle linee guida.

Le linee guida saranno subito messe in pratica attraverso la stesura dei **progetti emblematici** che diventeranno, su ciascun comune dell'area target, il manifesto della nuova visione che il Masterplan prevede per l'area nella sua stesura definitiva.

7 OBIETTIVI

1. RIATTIVARE LE **RETI ECOLOGICHE** E RICOMPORRE I **PAESAGGI DEL SELE**
2. INTRODURRE NUOVE RETI DI **MOBILITÀ SOSTENIBILE**
3. INNOVARE L'**OFFERTA TURISTICA** E RIGENERARE I **TESSUTI URBANI**
4. POTENZIARE E RIQUALIFICARE LE **FILIERE AGRICOLE - ZOOTECHNICHE**
5. RIDURRE IL **DISAGIO SOCIALE E ABITATIVO**
6. RENDERE AUTOSUFFICIENTE IL TERRITORIO CON LE **FONTI RINNOVABILI**
7. ATTIVARE NUOVE FORME DI **GOVERNANCE**

5 TEMI

- M**OBILITÀ
- E**NERGIA
- A**MBIENTE
- R**IGENERAZIONE URBANA
- T**URISMO

TAVOLO DI PARTENARIATO

8 PROGETTI SISTEMA

- PS1. SALERNO PORTA SELE
- PS2. MARINE DEL SELE
- PS3. CITTÀ ARCIPELAGO TIRRENA INFERIORE
- PS4. AGROPAESAGGI DELLA PIANA DEL SELE
- PS5. PARCO FLUVIALE DEL FIUME TUSCIANO
- PS6. PARCO FLUVIALE DEL FIUME SELE
- PS7. POSEIDONIA
- PS8. AGROPOLI - CASTELLABATE PORTA CILENTO

LINEE GUIDA

- LINEE GUIDA PARCO MARINE DEL SELE
- LINEE GUIDA AGROPAESAGGI
- LINEE GUIDA CITTÀ ARCIPELAGO

7 PROGETTI EMBLEMATICI

- PE1. SALERNO
- PE2. PONTECAGNANO - FAIANO
- PE3. BATTIPAGLIA
- PE4. EBOLI
- PE5. CAPACCIO - PAESTUM
- PE6. AGROPOLI
- PE7. CASTELLABATE

02

ATTIVAZIONE DELLE LINEE GUIDA

STRUMENTI PROPEDEUTICI AGLI OBIETTIVI STRATEGICI

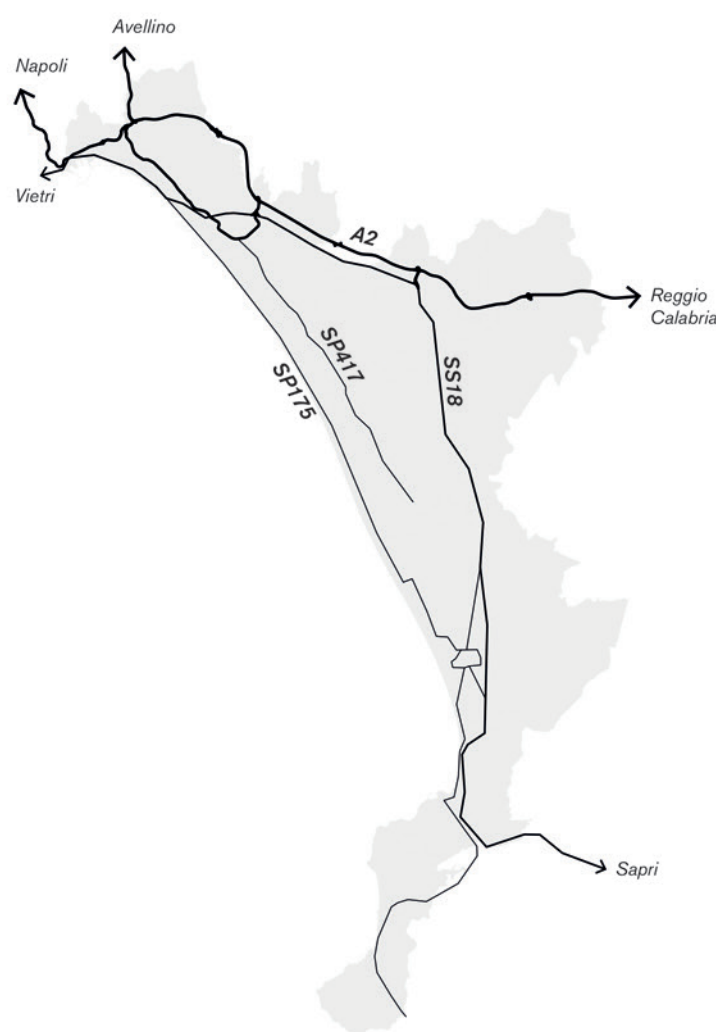
Le linee guida di seguito enunciate hanno bisogno di condizioni di partenza diverse dallo stato di fatto; pertanto, per la loro attivazione, si rendono necessari due livelli di progettazione complementari riguardanti sia la viabilità (mobilità su gomma) sia i sistemi di mobilità lenta e trasporto pubblico.

Per la viabilità urge l'alleggerimento del traffico stagionale della SP175 Litoranea e di quello quotidiano che investe la SS18 Tirrena Inferiore: ciò potrà avvenire attraverso il **completamento** della SP417 Aversana, l'arretramento in alcuni tratti della SP175 e il bypass di due tratti importanti della SS18,

soprattutto nel suo tratto urbano compreso tra Salerno e Battipaglia. Dopo queste azioni di completamento della rete esistente (o in contemporanea) andrà compiuta un'azione di **potenziamento** del collegamento trasversale tra arterie che scorrono parallele alla linea di costa, con la messa in sicurezza e l'allargamento della sezione di strade dalla natura molto diversa.

MOBILITÀ SU GOMMA

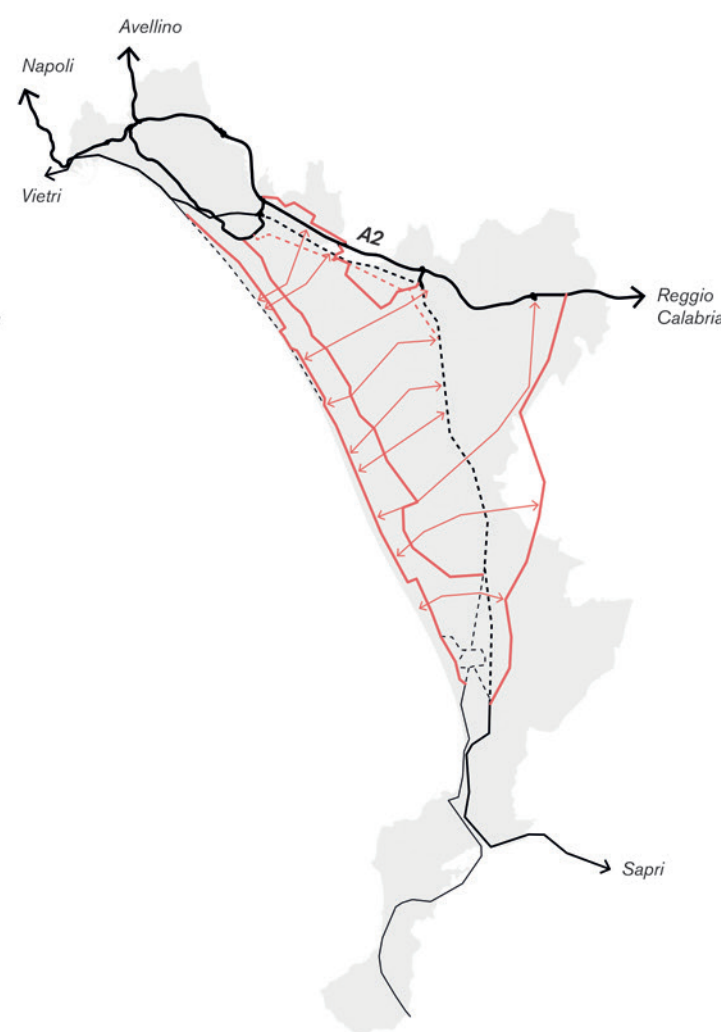
Stato di fatto



Alleggerimento del traffico sulle principali arterie



Potenziamento delle strade trasversali di raccordo



Per quanto riguarda la mobilità lenta, allo stato attuale è impossibile individuare una rete, quanto, piuttosto, alcuni monconi scarsamente connessi tra loro e con altri sistemi (si veda il caso delle ciclabili esistenti).

Per l'attivazione delle linee guida è necessaria l'organizzazione di una rete di mobilità lenta in azione con i trasporti pubblici: in questo senso si indica l'estensione della metropolitana leggera dalla sola città di Salerno a tutta la Piana fino ad arrivare ad Agropoli, il potenziamento ed estensione del servizio del Metro del Mare ad alcuni approdi lungo la fascia litoranea e l'istituzione di una

linea di trasporto pubblico locale esclusiva da Salerno ad Agropoli. La ciclovie litoranea e un nuovo percorso ciclabile lungo il sedime della SS18, insieme ad alcuni principali percorsi ciclabili dalla costa ai capoluoghi interni, chiudono il **circuito della mobilità lenta**.

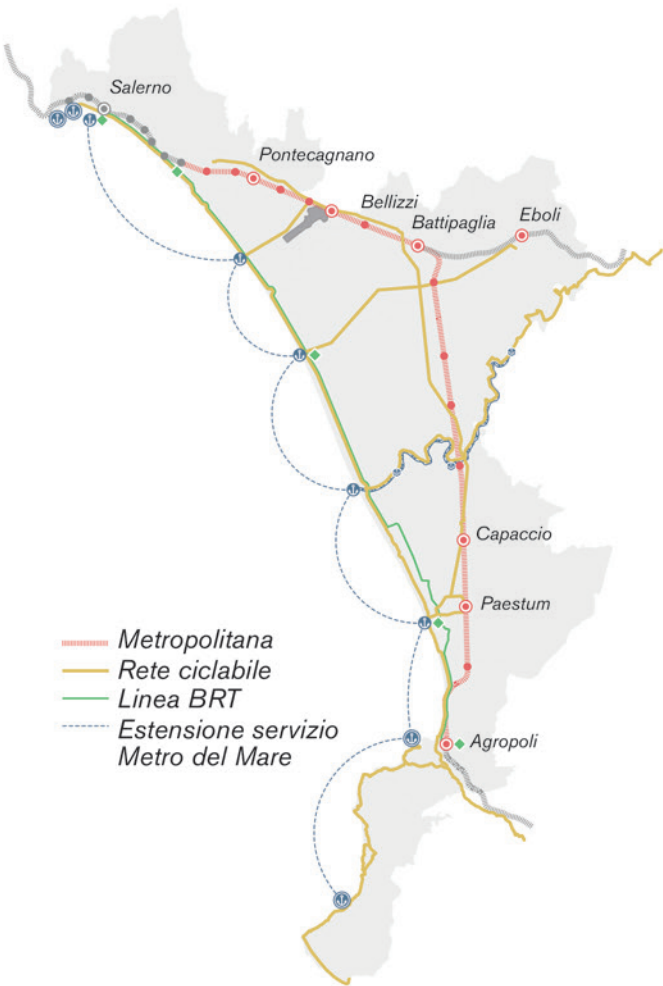
Come per la viabilità, anche quest'ultimo dovrà essere potenziato attraverso l'irradiamento dei percorsi ciclabili lungo le trasversali alla costa e la predisposizione di opportuni hub intermodali da individuare alla congiunzione tra trasversali e principali percorsi paralleli alla linea di costa.

MOBILITÀ LENTA

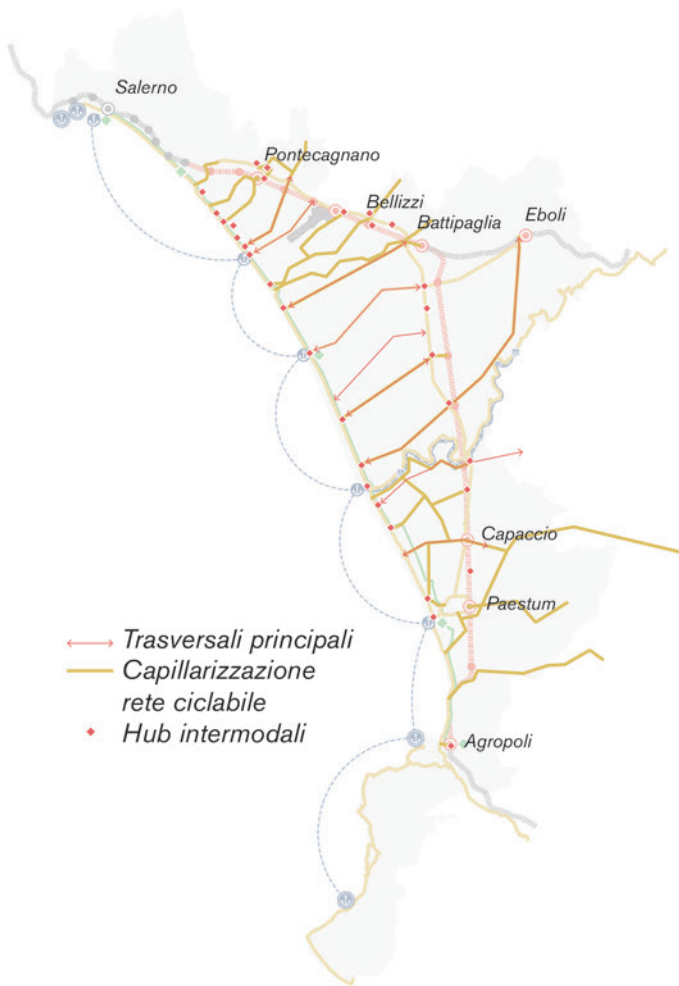
Stato di fatto



Attivazione dei progetti principali di mobilità lenta



Potenziamento dei percorsi ciclopeditoni trasversali e hub di scambio intermodale



STRATEGIA MOBILITÀ

Il progetto della mobilità punta a realizzare una **rete integrata capace di connettere l'intera area del Masterplan** e questa con le aree contermini secondo principi di sostenibilità ed efficienza. Le azioni strategiche messe in campo sono le seguenti:

- completamento delle infrastrutture già previste,
- alleggerimento del traffico pesante lungo la SS18,
- introduzione di una nuova linea di metropolitana leggera,
- valorizzazione della mobilità su acqua,
- adeguamento e **messa in sicurezza delle strade trasversali di collegamento tra l'entroterra e il mare**,
- promozione della **mobilità ciclopedonale per la fruizione dei territori**.

Nell'ottica di un potenziamento della mobilità nell'area si ritiene necessario intervenire in due direzioni prioritarie:

- creare un'offerta di **trasporto pubblico efficiente e sostenibile** (come alternativa valida a quello individuale e su gomma),
- ottimizzare e ridefinire la rete su gomma per il trasporto individuale e le merci.

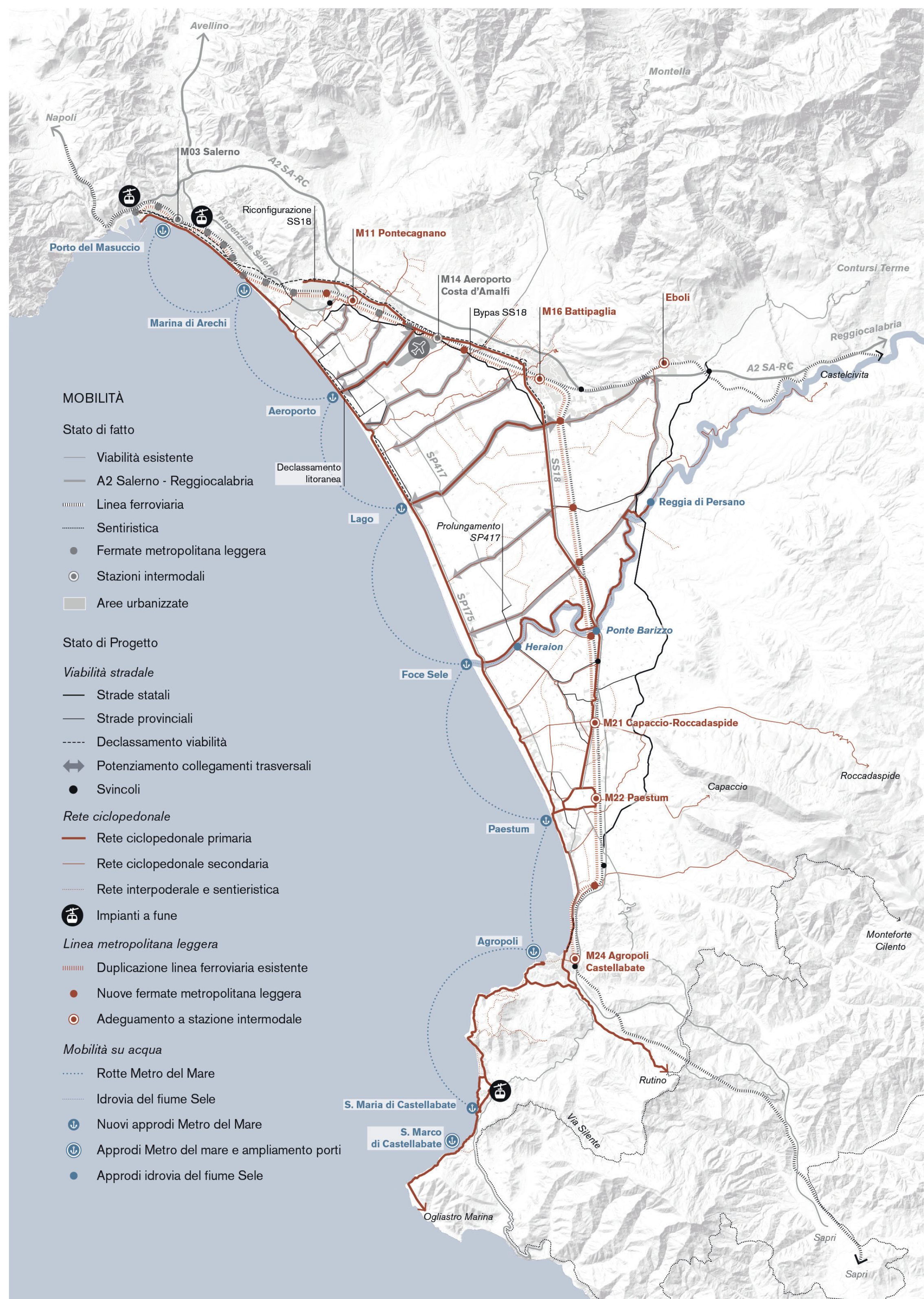
Per il primo obiettivo si prevede la **creazione di una rete di metropolitana leggera** attraverso la duplicazione della linea ferroviaria esistente tra Pontecagnano e Agropoli e il **potenziamento delle stazioni esistenti come hub di interscambio modale** da connettere ad una rete ciclopedonale che attraversi tutto il territorio. Inoltre, per migliorare l'offerta di

trasporto pubblico alternativo alla gomma si propone di **potenziare il trasporto via mare** creando nuovi approdi per l'attracco del Metro del Mare già esistente ma che, attualmente, non serve l'area.

Per il secondo obiettivo si ritiene necessario intervenire attraverso una **redistribuzione dei flussi** lungo le direttrici presenti a partire dal completamento e adeguamento della SP417 Aversana, come asse alternativo alla SS18 e all'autostrada A2, in grado di servire le località balneari della Piana del Sele. Parallelamente si prevede di declassare la SS18 a strada urbana di attraversamento della conurbazione continua compresa tra Pontecagnano e Battipaglia, e di adeguare la viabilità alternativa parallela dove convogliare i flussi di merci e mezzi pesanti.

Altro importante declassamento sarà quello del tratto nord della SP175 Litoranea, fino a località Lago, per **liberare il fronte mare** e renderlo fruibile esclusivamente a mezzi pubblici e al cicloturismo, arretrando il traffico carrabile.

La **percorribilità ciclabile** è fortemente incentivata dal Masterplan attraverso il rilancio della ciclabile litoranea e la definizione di una dorsale interna lungo la SS18: i due sistemi vengono messi in collegamento da una fitta rete di trasversali ciclabili e di sentieristica interpodereale. Questo è uno dei punti più importanti per il cambio di paradigma nella fruizione dell'area, in quanto la rete ciclabile non è pensata soltanto per il cicloturismo ma anche per gli spostamenti di lavoro, siano essi in ambito urbano o in ambito rurale.



03

LINEE GUIDA PARCO DELLE MARINE DEL SELE

CRITICITÀ

ARENILE - PINETA	SISTEMA INFRASTRUTTURALE - SISTEMA URBANO
Scarsa balneabilità, dovuta alla scarsa qualità delle acque del litorale	Carenza di organizzazione di mobilità dolce a servizio di stabilimenti balneari
Fenomeni di erosione costiera	Discontinuità delle piste ciclabili esistenti, dovuta alla parziale assenza di alcuni tratti
Scarso ammodernamento e manutenzione degli stabilimenti balneari esistenti	Impraticabilità delle piste ciclabili esistenti, dovuta a incuria e degrado
Perdita delle morfologie originarie del sistema dunale	Mancanza di una politica di promozione dello bike sharing
Uso incongruo della duna dovuto alla presenza di elementi estranei che non ne permettono la lettura	Strade ad alta intensità di traffico con sovraccarichi durante le ore di punta o durante la stagione estiva
Uso incongruo della pineta dovuto alla presenza di elementi estranei che non ne permettono la lettura	Degrado dovuto a fenomeni di scarsa legalità per sosta informale
Mancanza di permeabilità visiva e fisica verso la spiaggia	Degrado dovuto a presenza di elementi antropizzati in disuso, in stato di abbandono o non dialoganti
	Degrado dovuto alla presenza di edifici temporanei consolidati nel tempo
	Scarsa manutenzione e valorizzazione del patrimonio culturale esistente
	Scarsa qualità urbanistica ed edilizia del costruito esistente
	Mancata presenza di buffer di rispetto area rurale e terreni limitrofi
	Forte impermeabilizzazione del suolo dovuto agli impianti serricoli
	Mancanza di immagine coordinata e elementi pubblicitari non identitari
	Mancanza di segnaletica turistica

OBIETTIVI E AZIONI

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse	1.1 Contrasto al fenomeno dell'erosione costiera	<i>Lungo tutta la fascia costiera, in particolare: Salerno - Zona Arechi - Capitolo San Matteo Pontecagnano - marina Magazzeno Capaccio - foce Sele e foce Solofrone Agropoli - zona lungomare San Marco</i>	1.1.a Ripascimento	A-T
			1.1.b Integrazione dei progetti previsti con sistemi di difesa trasversali e longitudinali soffolti	
	1.2 Ricostruzione e potenziamento dell'habitat pineta-duna	<i>Lungo tutta la fascia pinetale e in particolare: Pontecagnano - marina Magazzeno in aree da liberare Battipaglia - zona Spineta e zona Lago Eboli - zona Lago ed ex poligono militare Capaccio - foce Sele, ex villaggio Merola, retro resort Giglio di Mare, zona Paestum e Licinella, zona Solofrone</i>	1.2.a Ricostruzione / implementazione / cura del sistema dunale	A-T
			1.2.b De-artificializzazione e delocalizzazione di funzioni incongrue occupanti la duna	
			1.2.c Ricostruzione ed estensione del sistema pinetale retrodunale	
			1.2.d Controllo e regolamentazione della fruizione antropica	
			1.2.e Istituzione di un organismo di gestione, tutela e valorizzazione "Pineta del Sele"	
			1.2.f Valorizzazione dei servizi eco-sistemici e della rete ecologica	
	1.3 Opere di mitigazione degli impatti determinati da insediamenti umani realizzati a ridosso delle aree con alti livelli di naturalità	<i>Come sopra</i>	1.3.a Piantumazione di fasce verdi (filari, siepi) tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane o tra la strada e le aree agricole periurbane	A-T
			1.3.b Deimpermeabilizzazione/dislocamento delle aree parcheggio e di aree antropizzate (depositi, baracche, usi incongrui) situate in ambito di interesse naturalistico/turistico	
			1.3.c Desigillazione dei suoli e costruzione di sistemi ricettivi rialzati e integrati alla pineta a protezione dell'habitat	

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
2. Miglioramento dell'accessibilità	2.1 Ridisegno della viabilità litoranea: rigerarchizzazione del sistema stradale per alleggerire la SP175 dal traffico periodico e liberare nuovi spazi di fruizione turistica	<i>Pontecagnano (marina Magazzeno) con un sistema di strade parallele alla litoranea e traverse per arrivare ai lidi Battipaglia (previsione PUC)</i>	2.1.a Individuazione di un percorso di scorrimento alternativo alla SP175 Litoranea a monte degli insediamenti costieri	M-A-R
			2.1.b Declassificazione della SP175	
		<i>In particolare Pontecagnano: SP311, SP173 Battipaglia: SP135, SP312, SP195 Eboli: SP262, SP413, SP416, SP30 Capaccio: SP43, SP11a, SP277, SS166</i>	2.1.c Riqualificazione delle principali strade trasversali di comunicazione entroterra-fascia costiera: allargamento sezione stradale, illuminazione, messa in sicurezza	
	2.2 Introduzione di una rete di mobilità lenta per lo spostamento lungo la costa e tra la fascia costiera e l'entroterra	<i>da Salerno ad Agropoli lungo percorsi litoranei</i>	2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento: inserimento all'interno del tracciato della Ciclovía del Sole (Eurovelo 7)	M-T
			2.2.b Progettazione di apposite aree di sosta attrezzate (aree sosta, ciclofficine, bicigrill, etc.)	
		<i>per tutti i Comuni</i>	2.2.c Introduzione di percorsi ciclopeditoni nuovi o di completamento, di collegamento litorale-entroterra (sezione min 2,5 m)	
		<i>per tutti i Comuni: in particolare ad Agropoli e Castellabate si prevedono percorsi per mountain bike ed e-bike</i>	2.2.d Riqualificazione dei percorsi esistenti per una fruizione lenta delle aree rurali: rete interpodereale	
	2.3 Implementazione della rete di mobilità lenta con sistemi di trasporto alternativi e poli di scambio intermodale	<i>"In particolare Salerno: Porta Est Pontecagnano: all'incrocio tra SP175 e Via Mar Adriatico, SP173, SP275 Battipaglia: all'incrocio tra SP175 e SP135, SP312 Eboli: all'incrocio tra SP175 e SP413, SP30, Foce Sele Capaccio: all'incrocio tra SP175 e Via Varolato, tra Via Poseidonia e Via Prassitele, Via Nettuno"</i>	2.3.a Introduzione di hub intermodali integrati all'habitat pinetale / rurale presso gli incroci tra strade trasversali di raccordo e SP175 o nuova strada di scorrimento alternativa: con riferimento al D.L. 23 giugno 2022 "Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione [...]"	M-A-T
			2.3.b Introduzione di navette pubbliche di raccordo tra hub intermodali e lidi o siti d'interesse	
		<i>per tutti i Comuni</i>	2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede propria lungo la SP175 differenziata secondo la stagione. Versione annuale: 3 fermate (Hub Porta Sele Salerno, Parco Archeologico Paestum, Hub Porta Cilento Agropoli); versione estiva: ulteriori fermate nei pressi di località balneari	
		<i>cfr. progetti Mobilità M.3</i>	2.3.d Potenziamento del sistema di mobilità marittima attraverso nuovi approdi (pontili galleggianti) per il Metrò del Mare, opportunamente integrati alle opere di difesa in previsione	

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio	3.1 Rigenerazione del tessuto urbano consolidato	<i>in particolare: in località Magazzeno a Pontecagnano, località Lago tra Battipaglia ed Eboli, località Campolongo a Eboli, località Laura e Licinella a Capaccio</i>	3.1.a Recupero degli spazi edificati abusivamente, rimozione degli usi incongrui e impropri	R-A-T-E
			3.1.b Recupero di edifici dismessi e rifunzionalizzazione in servizi destinati al turismo sostenibile	
			3.1.c Proposta di iniziative di partenariato pubblico-privato per la riqualificazione di edifici dismessi	
	3.2 Riqualificazione degli spazi aperti nei centri urbanizzati per migliorare la qualità dell'ambiente urbano	<i>per tutti i Comuni: in particolare nei centri abitati più importanti di Magazzeno, Campolongo, Laura, Licinella</i>	3.1.d Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato	R-T
		<i>per tutti i Comuni</i>	3.1.e Certificazioni ambientali (es. LEED) per l'incremento delle performance ambientali degli interventi edilizi ed urbanistici: riferimento al D.L. 23 giugno 2022 "Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione [...]"	
		<i>in particolare: in località Magazzeno a Pontecagnano, località Lago tra Battipaglia ed Eboli, località Campolongo a Eboli, località Laura e Licinella a Capaccio</i>	3.2.a Deimpermeabilizzazione dei suoli adibiti a parcheggi (privati o pubblici) e riuso delle aree interstiziali	
		<i>per tutti i Comuni: in particolare nei centri abitati più importanti di Magazzeno, Campolongo, Laura, Licinella</i>	3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici per la realizzazione di nuove polarità pubbliche, quali playground, piazzette, campi sportivi, villaggi per l'accoglienza, condomini agricoli	
			3.2.c Introduzione di aree verdi, superfici drenanti, reti di sottoservizi per garantire benefici ecosistemici negli spazi pubblici	
			3.2.d Identificazione di tematiche di interesse ed attività turistiche da applicare negli edifici dismessi	

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
4. Qualificazione dell'immagine e dell'offerta turistica del litorale	4.1 Riqualificazione e potenziamento dell'offerta ricettiva e turistico-balneare	<i>in particolare: Pontecagnano: Magazzino fino al Golf Club; Capaccio: foce Sele, Licinella</i>	4.1.a Razionalizzazione dell'organizzazione ed eventuale arretramento dei lidi e delle aree urbanizzate lungo il litorale per consentire il recupero di spazi naturali	R-T
		<i>per tutti i Comuni ma per ambiti: Marina Magazzino, Marina Lago, Marina Campolongo, Marina Laura, Marina Torre di Paestum</i>	4.1.b Promozione di interventi coordinati di riqualificazione dei lidi: utilizzo di materiali sostenibili, tecnologie a secco e reversibili nella costruzione	
		<i>per tutti i Comuni</i>	4.1.c Valorizzazione del tratto tra arenile e pineta attraverso aree ciclopedonali e servizi minimi per turisti	
		<i>in particolare: Battipaglia: località Spineta e Lago Eboli: località Campolongo, Chiariello e Foce Sele Capaccio: foce Sele, Licinella</i>	4.1.d Proposte di sistemi ricettivi innovativi e sostenibili integrati alla pineta e al paesaggio quali campeggi, glamping, albergo diffuso preservando la fruizione pubblica della pineta	
	4.2 Costruzione di un'identità visiva del Litorale Salerno Sud per garantire la riconoscibilità di luoghi, percorsi e segnaletica	<i>per tutti i Comuni</i>	4.2.a Individuazione di un ente gestore (DMO) che si occupi di un piano di promozione unitario e coinvolga gli stakeholders privati per uniformare l'immagine coordinata del Litorale	T
			4.2.b Produzione e distribuzione di materiali informativi	
		<i>in particolare per Salerno, Agropoli e Marina Torre di Paestum</i>	4.2.c Introduzione di segnaletica brandizzata nei centri urbani e lungo le infrastrutture e la rete ciclabile per l'individuazione di: percorsi ciclopedonali, aree d'interesse, poli ricettivi	
		<i>per tutti i Comuni</i>	4.2.d Introduzione di segnaletica brandizzata standard per cartellonistica pubblicitaria	
	4.3 Promozione dell'accessibilità e fruibilità dei vicini siti archeologici di Paestum e Pontecagnano, Heraion e dei siti minori d'interesse storico culturale	<i>in particolare per Salerno, Agropoli</i>	4.2.e introduzione di elementi con funzione di "porte" per la segnalazione degli ingressi di aree naturalistiche e siti d'interesse storico culturale	T
			4.3.a Introduzione di punti informativi / centri visitatori (anche in pineta)	
			4.3.b Integrazione di nuove attività stabili o temporanee in edifici dismessi da riqualificare, con rimandi alle attrattività locali	
			4.3.c Introduzione di dispositivi per ombreggiamento e sosta in aree archeologiche, corredate da pannelli informativi o segnaletica direzionale	

SINTESI DELLE LINEE GUIDA

La sintesi fornita dalle linee guida sopra enunciate non intende negare la complessità della realtà e delle soluzioni proposte. Alcune di queste necessiteranno livelli di approfondimento e sviluppo più ampi e, più in generale, quasi tutte avranno bisogno di una sinergia tra input legislativi ed economici pubblici e investimenti privati.

Curare il territorio: il caso della Pineta litoranea

La ricezione delle linee guida sulla fascia pinetale potrebbe risultare particolarmente complessa a causa della frammentarietà del sistema; si rende necessario, pertanto, un lavoro preliminare di ricognizione dei distinti brani di pineta esistente per stabilirne il livello di degrado e le azioni più stringenti per la sua manutenzione. Sarebbe importante agire in maniera coordinata e unitaria sulle diverse parti di pineta, come su un solo organismo, sia nell'ottica di garantire un bene naturalistico del territorio, sia nell'ottica di valorizzare e migliorare l'offerta turistica della fascia litoranea.

Si rende pertanto necessaria una mappatura delle tipologie d'insediamento presenti all'interno della stessa fascia pinetale e, scendendo poi nel dettaglio, una ricognizione dei regimi catastali, a seguito della quale si potranno così individuare gli ambiti d'intervento pubblico e quelli che dovranno essere oggetto di interventi privati o di concertazione / perequazione.

Sarebbe auspicabile che tali azioni preliminari confluiscono nel Quadro conoscitivo di un più ampio Piano o Programma Paesaggistico Ambientale della Pineta litoranea, di modo che servano da base per una fase valutativa delle criticità e delle azioni puntuali da svolgere. Lo strumento pianificatorio dovrebbe individuare priorità e obiettivi per il miglioramento delle condizioni, indicando in particolare le azioni di riqualificazione e di gestione, definendo poi i progetti per le aree di espansione naturalistica della pineta e quelli specifici di sviluppo turistico e ricettivo integrato.

Oltre allo strumento di pianificazione /

programmazione, dati i diversi interessi privati sull'area, si rende necessario individuare un **organismo di tutela, gestione e valorizzazione** (1.2.e) capace di convogliare e mediare interessi privati e pubblici sull'area, ad esempio un Consorzio "Pineta del Sele" che possa veicolare sia gli investimenti del settore turistico che quelli più strettamente legati alla tutela e manutenzione dei valori ambientali.

Un eventuale Consorzio si occuperebbe della gestione unitaria della tutela, salvaguardia e manutenzione della pineta e fascia dunale, studiando, al contempo, delle strategie di marketing turistico *ad hoc*, evitando in questo modo le contraddizioni che hanno portato, nel tempo, all'attuale situazione di sostanziale degrado.

Altri - e più capillari compiti - dell'organismo di governo dovrebbero essere:

- controllo della qualità degli insediamenti e delle attività turistiche;
- controllo delle performance ambientali, della qualità delle acque di balneazione, della qualità ecologica di spiaggia, fascia dunale e pinetale;
- definizione di un programma di riconversione dell'edificato abusivo;
- definizione di un programma di nuovi insediamenti turistici integrati;
- creazione di un marchio di qualità.

Quest'ultimo punto potrebbe essere un importante incentivo per l'adesione dei privati, attraverso una serie di benefici portati dal riconoscimento, quali, ad esempio, facilitazioni procedurali, criteri di selezione preferenziale nei bandi attuatori, defiscalizzazioni e sgravi, premialità, pubblicità per le attività turistico-ricettive e balneari.

Reti di mobilità lenta e implementazione del trasporto pubblico

La rete di mobilità lenta costituisce un importante gap strutturale per l'intera area, soprattutto se osserviamo quest'ultima non solo sotto la lente della produttività ma anche nell'ottica di uno sviluppo turistico sostenibile e in linea con le potenzialità locali.

Per questo motivo la costituzione di una

rete di mobilità lenta, in sinergia con l'implementazione dell'offerta del trasporto pubblico, costituisce allo stesso tempo sia atto prodromico dello sviluppo delle linee guida che azione progettuale pratica e quindi linea guida stessa.

Il quadro allo stato attuale è piuttosto critico. Si riscontra una generale carenza infrastrutturale e discontinuità delle piste ciclabili esistenti, oppure la loro impraticabilità in alcuni tratti dovuta a incuria e degrado (si veda il caso della ciclabile litoranea tra Battipaglia ed Eboli).

Alcuni comuni costieri (ad es. Capaccio Paestum) hanno cercato di dotarsi di una rete più fitta e capillare di percorsi ciclo-pedonali, il cui risultato però è incompleto nei tratti urbani e soggetto a sovraccarichi stagionali di flussi carrabili che ne invadono la corsia in mancanza di dispositivi spartitraffico. Si riscontra inoltre, in generale nell'area target, la mancanza di hub di scambio intermodale e di una politica di promozione del bike sharing oppure del cicloturismo, pur essendo la zona litoranea priva di asperità significative.

Il quadro si arricchisce del lavoro pianificatorio regionale e sovraregionale: il percorso litoraneo ribattezzato come Ciclabile Intercomunale dei Templi, ad esempio, è stato indicato per sviluppare lo studio di fattibilità del tratto salernitano della **Ciclovia Tirrenica**.

Le linee guida del Masterplan, dunque, intendono fornire una visione e una direzione di azione che necessiterà certamente di un ulteriore livello di approfondimento. Il Masterplan individua una dorsale principale, la già citata Ciclabile Intercomunale dei Templi, da realizzare con sezioni ciclopedonali dai 3 ai 4 m di larghezza in sede propria, per soddisfare i requisiti ministeriali in materia di Ciclovie Nazionali. A questa prima dorsale se ne affiancherà una seconda: la Ciclabile degli Etruschi, individuata lungo la SS18 e poi lungo la SP276 per raggiungere gli scavi di Paestum e qui connettersi al percorso della Tirrenica. Le due dorsali saranno raccordate da ulteriori percorsi ciclopedonali secondari da progettare e realizzare lungo le trasversali individuate dal progetto di Masterplan: quest'azione salderà la linea costiera ai centri interni che si sviluppano lungo la SS18,

fornendo una visione futuribile diversa per un ripensamento degli spostamenti locali.

In sinergia con questo si intendano l'introduzione della linea di Trasporto Pubblico Locale BRT (collegamento veloce tra Salerno-Paestum e Agropoli) lungo la SP175 e gli interventi per fornire la fascia costiera di nuovi approdi per il Metrò del Mare.

Per assicurare il funzionamento della rete in sinergia con la rete viabilistica, lungo le dorsali (Ciclabile dei Templi e Ciclabile degli Etruschi) devono trovare collocazione alcuni hub di scambio intermodale, opportunamente dimensionati sia per l'utilizzo turistico della rete e del litorale sia per un utilizzo quotidiano e locale, per gli spostamenti a breve raggio degli abitanti dell'area.

AZIONI PER IL POTENZIAMENTO DEL MARKETING TURISTICO

4.1 Riqualficazione e potenziamento dell'offerta ricettiva e turistico-balneare

Dal punto di vista turistico Marine del Sele è un ambito che per le sue caratteristiche ha delle potenzialità sia nel prodotto turistico balneare sia nel turismo slow. La criticità risiede nel fatto che, per il turismo balneare, l'offerta è datata e poco competitiva poiché non si è evoluta seguendo l'evoluzione della domanda turistica, come hanno invece fatto destinazioni competitor. Ad oggi, il prodotto balneare riesce a soddisfare un turismo di prossimità, fondamentalmente campano, come si evince dalle analisi e ricerche effettuate. Per essere competitivi e attrattivi, **i lidi devono essere riqualficati applicando criteri di sostenibilità e adottando servizi orientati al turismo familiare.** La valorizzazione del tratto tra arenile e pineta attraverso aree ciclo-pedonali, la riqualficazione dei lidi e la riqualficazione dell'offerta ricettiva potranno permettere alla zona di ampliare la sua attrattività. Come conseguenza, l'area potrà proporsi ad un più ampio mercato nazionale ed internazionale nel segmento del turismo familiare.

Il vantaggio competitivo si fonderebbe sul fatto che la zona non è eccessivamente "turisticizzata", oltre alla presenza di un entroterra agricolo con emergenze del patrimonio rurale (masserie, bufalare) e naturalistiche (parchi fluviali). Questo connubio permette di offrire una proposta in linea con quanto sta cercando il mercato, in merito al **turismo balneare family-friendly**.

4.2.a Individuazione di un ente gestore che si occupi di un piano di promozione unitario e coinvolga gli stakeholders privati per uniformare l'immagine coordinata del Litorale

Il processo di riqualficazione complessivo della destinazione nell'ambito del prodotto balneare e uno sviluppo pianificato del turismo food e slow ha bisogno dell'individuazione o creazione di un soggetto che si occupi del marketing (prodotto-destinazione) e dell'organizzazione del sistema turistico locale, nonché della promozione e comunicazione dell'offerta turistica della destinazione. In essenza, sarà necessaria la costituzione di un DMO, ovvero una Destination Marketing Organization.

La DMO avrà bisogno di sviluppare e applicare una strategia sia di sviluppo turistico,

sia di marketing e promozione turistica nel mercato, coordinando anche il sistema di informazione e accoglienza turistica.

4.2.c Introduzione di segnaletica brandizzata nei centri urbani e lungo le infrastrutture e la rete ciclabile per l'individuazione di: percorsi ciclopeditoni, aree d'interesse, poli ricettivi

Nell'area Masterplan esiste una criticità legata alla segnaletica turistica, ma anche escursionistica. Per far fronte a ciò e considerando che si dovranno sviluppare itinerari ciclopeditoni fruibili dal punto di vista turistico, si deve strutturare per tutti i Comuni un sistema di segnaletica ampio, a partire dalle "porte" dei Comuni, dagli approdi, fino ai centri abitati e l'interno, in modo da indirizzare adeguatamente e in modo chiaro i turisti, visitatori ed escursionisti verso le aree di interesse (naturalistiche, culturali, marine ecc.) e verso le aree ricettive. Questa azione ha come obiettivo quello di potenziare l'attrattività turistica della destinazione complessiva compresa nell'area Masterplan, degli itinerari turistici e dei sentieri per far evolvere l'offerta complessiva e migliorare la fruizione turistica. Si possono sviluppare diverse tipologie di segnaletica turistica, considerando che si dovrà a monte sviluppare un'immagine coordinata per tutta la destinazione (da applicare anche nei materiali informativi promozionali e commerciali turistici). È inoltre opportuno che le icone e pittogrammi da utilizzare nella segnaletica siano conformi, per icone e colori, alla segnaletica turistica internazionale, così da garantire una migliore fruibilità dell'offerta turistica da parte di turisti internazionali.

- cartelli di benvenuto: devono trasmettere una sensazione di attenzione e accoglienza;
- segnaletica direzionale turistica: ha la funzione di indirizzare il turista verso le risorse (culturali, le spiagge, gli itinerari ciclabili ecc.) eventualmente suggerendo gli itinerari più idonei. Se ben distribuita, questa segnaletica può permettere al visitatore di percorrere e scoprire da solo la destinazione. È opportuno che i cartelli di questa tipologia siano scritti in diverse lingue (almeno italiano e inglese). Questa tipologia di segnaletica è essenziale all'interno dei Parchi fluviali e lungo tutta la rete di percorsi verdi, per indirizzare verso i punti di interesse, i punti di acces-

- so, i luoghi di osservazione ecc.;
- c. segnaletica informativa (servizi turistici e attrattori turistici): pannelli informativi da installare nei pressi delle risorse (spiagge, aree archeologiche, borgo turistico culturale, edifici riqualificati ecc.), per raccontarne le caratteristiche dall'esterno, in modo coordinato per tutta la destinazione;
 - d. pannelli informativi sul trasporto pubblico: questi pannelli devono riportare tutte le informazioni utili sui servizi di TPL, di mobilità e del Metrò del Mare;
 - e. pannelli segnaletici escursionistici: questi pannelli vanno posti in corrispondenza della rete escursionistica e ciclopeditale, devono riportare le mappe dei sentieri, della rete con i diversi itinerari possibili ed eventuali informazioni relative ai trasporti;
 - f. punti informativi per accoglienza al turista.

4.2.e Introduzione di elementi con funzione di “porte” per la segnalazione degli ingressi di aree naturalistiche e siti d'interesse storico culturale

Cartelli di benvenuto oppure totem multimediali interattivi, da posizionare nel porto, all'ingresso del centro urbano e nei pressi delle Aree archeologiche ecc., che da un lato trasmettano una sensazione di attenzione e accoglienza ai turisti e dall'altro evidenzino il fatto che si sta entrando ad esempio in un Parco Nazionale da tutelare e proteggere o in un Parco Archeologico millenario.

4.3.a Introduzione di punti informativi / centri visitatori (anche in pineta)

Ad oggi, il servizio di informazione e accoglienza turistica nell'area Masterplan è fornito a spot, solo in alcuni Comuni (come evidenziato nel documento di analisi) e per lo più stagionale ed in modo presenziale. È opportuno che sia invece presente e attivo un servizio di informazione e accoglienza turistica presenziale aperto tutto l'anno, coordinato a livello di destinazione complessiva, in grado di fornire informazioni sui diversi prodotti e proposte che saranno fruibili.

I punti informativi devono rappresentare un vero e proprio punto di riferimento per i turisti per avere delle informazioni turistiche, ma anche per richiedere accoglienza ed eventualmente prenotare le esperienze, visite guidate ecc. che si struttureranno nell'area Masterplan. I punti informativi dovranno permetterne una immediata individuazione da parte dei turisti che arrivano sull'area via terra, o via mare (e quindi si può ipotizzare l'ubicazione presso gli approdi), e dovranno

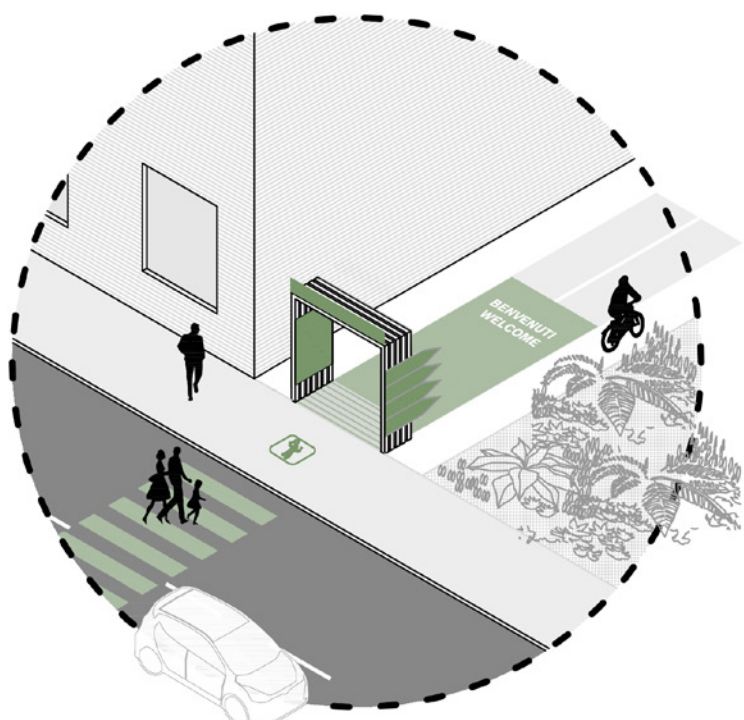
rappresentare il fulcro dell'accoglienza turistica nella destinazione e dell'informazione sulla destinazione, sulla sua offerta turistica, ma anche gastronomica, culturale, agricola, fluviale ecc. Di conseguenza dovranno essere centri di informazione e accoglienza turistica, ma anche di interpretazione della destinazione. Dovranno essere dotati di personale professionale, con conoscenza approfondita del territorio, multi lingue ed osservare un orario di apertura compatibile con le necessità dei turisti ed escursionisti, che copra gran parte della giornata e dell'anno. I centri dovranno fornire fundamentalmente le seguenti tipologie di contenuti:

- materiali cartacei, flyer e brochure sui diversi prodotti e proposte seguendo un'immagine coordinata in linea con il brand;
 - indicazioni su strumenti digitali a disposizione dei turisti (QR code, mappe scaricabili ecc.);
 - mappe della rete dei sentieri e della rete cicloturistica complessiva dell'area;
 - informazioni su attività e servizi;
 - indicazioni su eventi e attività, offerta di escursioni, guide, escursioni in barca, ecc.;
 - indicazioni sui trasporti, bus, metrò del mare, taxi ecc. (orari, tariffe, mappe, contatti)
- Potrebbero inoltre fungere da nodi di interscambio, includendo punti di noleggio bike o e-bike;

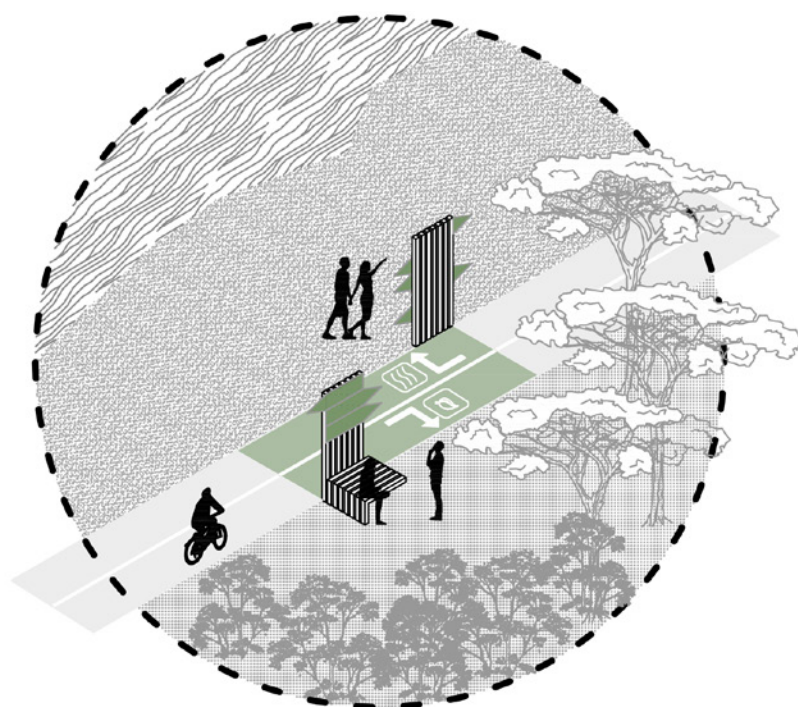
4.3.b Integrazione di nuove attività stabili o temporanee in edifici dismessi da riqualificare, con rimandi alle attrattività locali

La caratteristica agricola e di produzione agroalimentare del territorio dell'area può permettere lo sviluppo del turismo slow, focalizzato sulla scoperta del food e delle produzioni tipiche della zona. La problematica però è la difficoltà di rendere tangibile tutto questo potenziale e la fruibilità.

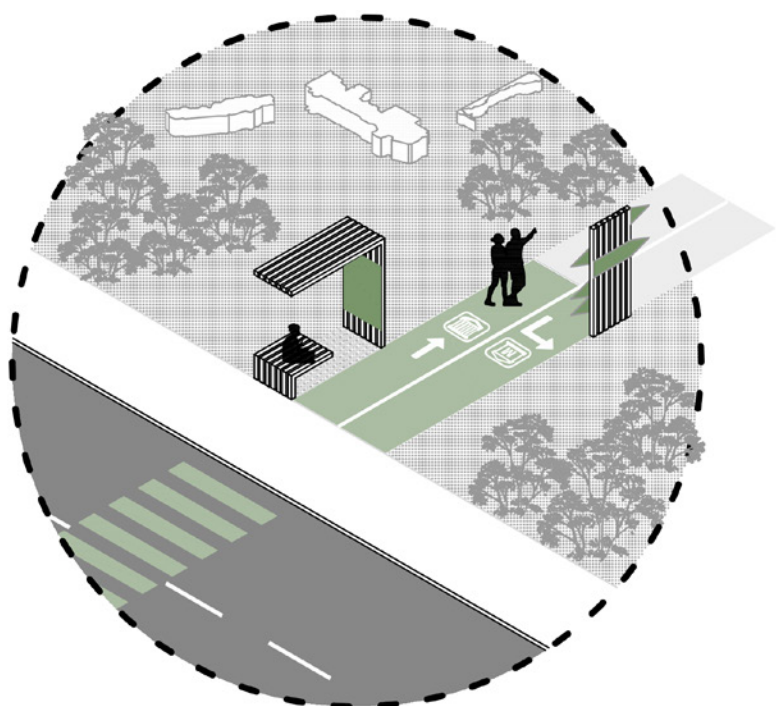
L'opportunità per l'area consiste nell'utilizzare gli edifici dismessi (ex tabacchifici) e la loro riqualificazione, trasformandoli in Centri di interpretazione turistici, seguendo i modelli esistenti di touristainment. In questo modo, gli edifici dismessi possono essere utilizzati come centri che permettono di conoscere i prodotti agroalimentari, la loro produzione e le rispettive caratteristiche, permettendo anche la degustazione dei prodotti. È importante che questo processo di riqualificazione abbia un chiaro orientamento turistico e di domanda turistica, in modo da evitare che scelte tematiche sbagliate possano far sì che si creino musei o centri senza un reale interesse turistico.



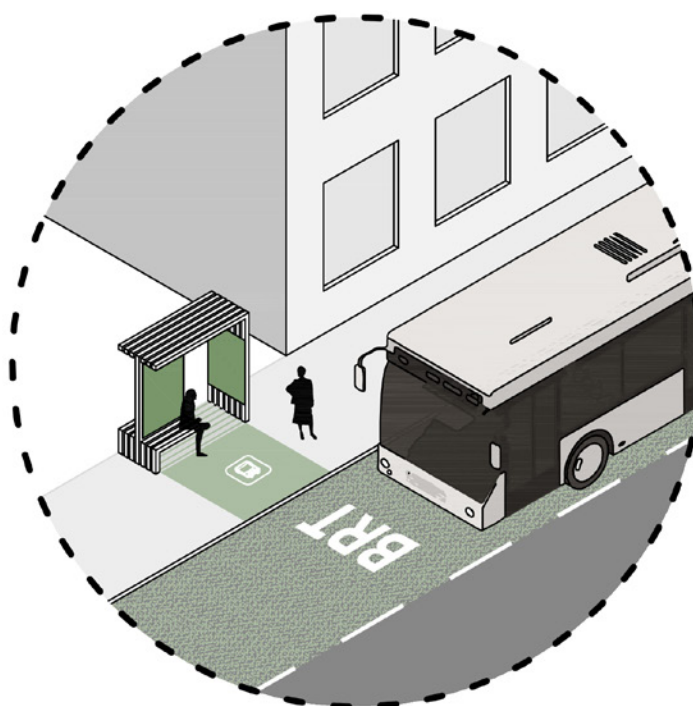
a cartelli di benvenuto



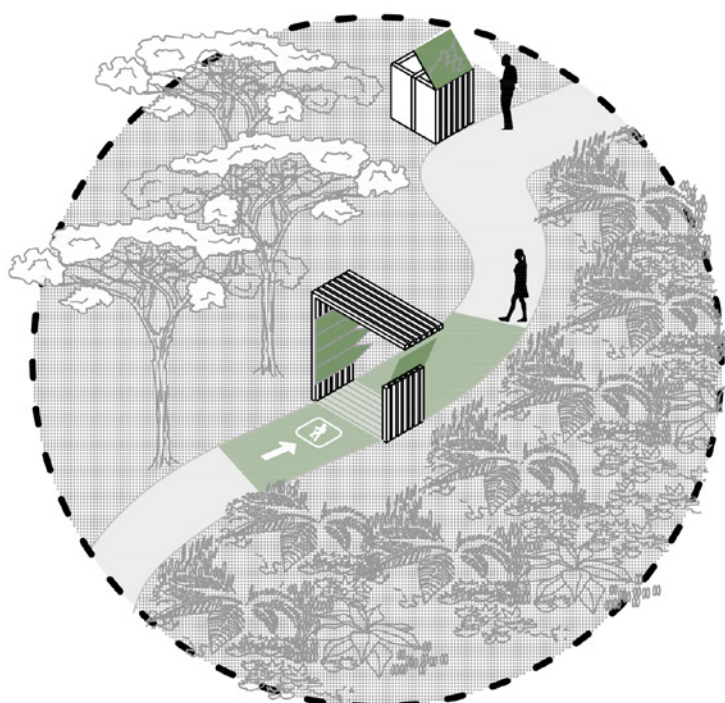
b segnaletica direzionale turistica



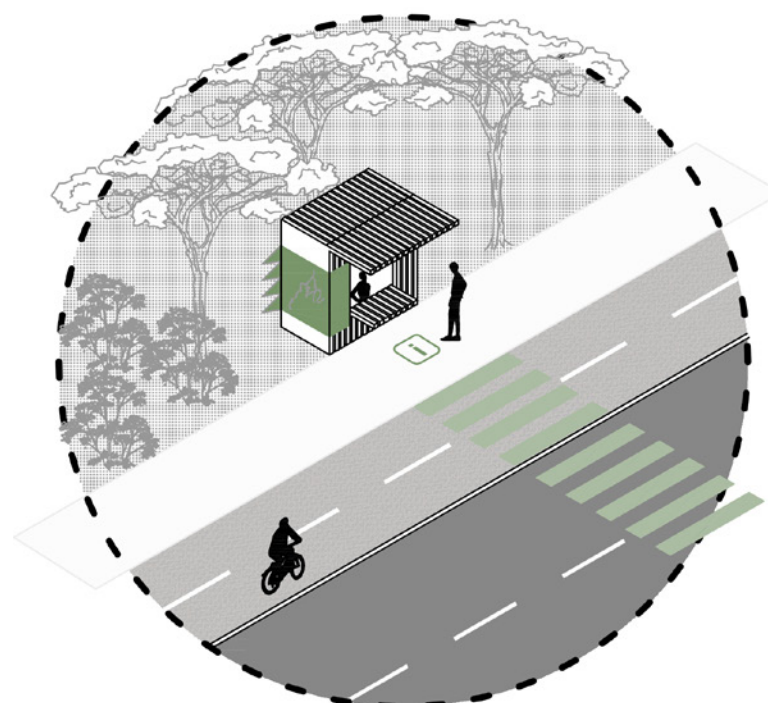
c segnaletica informativa per servizi e attrattori turistici



d pannelli informativi sul trasporto pubblico

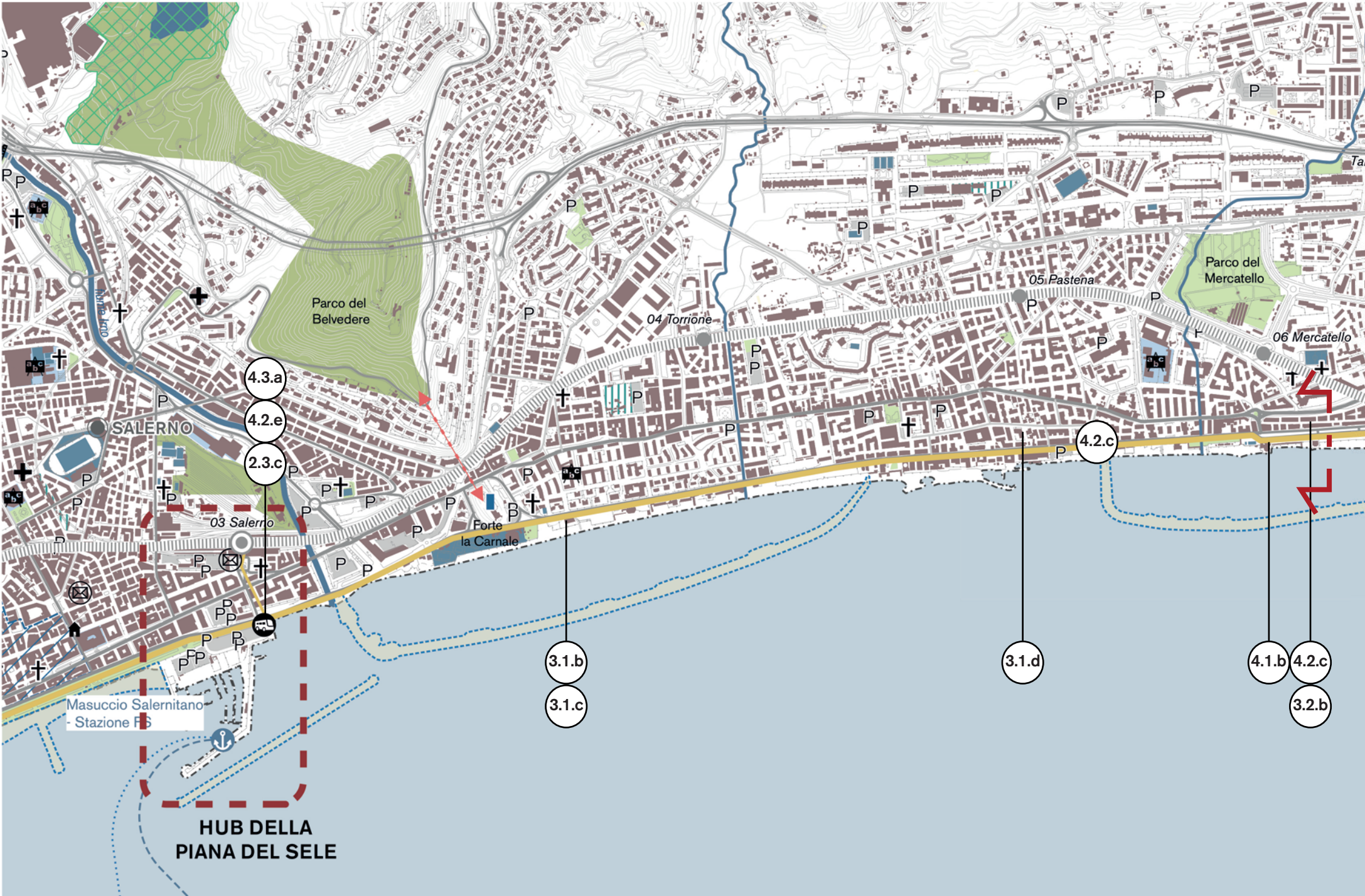


e pannelli segnaletici escursionistici



f punti informativi

INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

--- Confini Comunali

Insedimenti

- Centri urbani
- Edificato
- Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
- Interporto
- Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
- Attrezzature sportive
- Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
- Cave
- Parcheggi
- Aree mercatali
- Servizi
- Municipio o ufficio comunale
- Scuola
- Ospedale
- Museo
- Cinema/teatro
- Biblioteca
- Luogo di culto
- Ufficio postale
- Parcheggio
- Strutture ricettive
- Hotel
- Campeggio

Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione
- Stazioni metropolitana
- Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria
- Grafo stradale
- Autostrade e Tangenziale di Salerno
- Strade Statali
- Strade Provinciali e viabilità secondaria
- Porti esistenti

Reticolo idrografico

- Idrografia principale
- Idrografia secondaria
- Canali e collettori
- Fossi, canali di scolo

Patrimonio storico architettonico

- Castelli
- Altre fortificazioni
- Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

STATO DI PROGETTO

Rigenerazione urbana

- Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
- Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
- Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
- Parcheggi / Hub intermodali
- Parchi
- Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
- Riconversione delle aree ASI in aree APEA
- Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
- Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Riqualificazione pineta e fascia dunale
- Pineta
- Aree da rinaturalizzare
- Aree edificate da riqualificare
- Servizi alla balneazione
- Lidi
- Lidi da arretrare o ricollocare
- Potenziamento delle connessioni
- Ambiti di connessione intermodale
- Direzioni prioritarie



Mobilità

Metropolitana leggera

- Stazioni Metropolitana leggera
- Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
- Linea della metropolitana leggera

Riorganizzazione della mobilità lenta

- Approdi Metrò del Mare
- Linea Metrò del Mare
- Approdi fluviali
- Idrovia del Fiume Sele

Rete ciclopedonale

- Principale
- Secondaria
- Rete interpodereale e sentieristica

Riorganizzazione della mobilità su gomma

- Viabilità primaria
- Viabilità secondaria
- Potenziamento della viabilità trasversale alla costa

Ambiente

- Opere di difesa costiera realizzate o in previsione
- Opere di difesa costiera da realizzare
- Riqualificazione impianti di depurazione
- Riqualificazione delle Idrovore

Energia

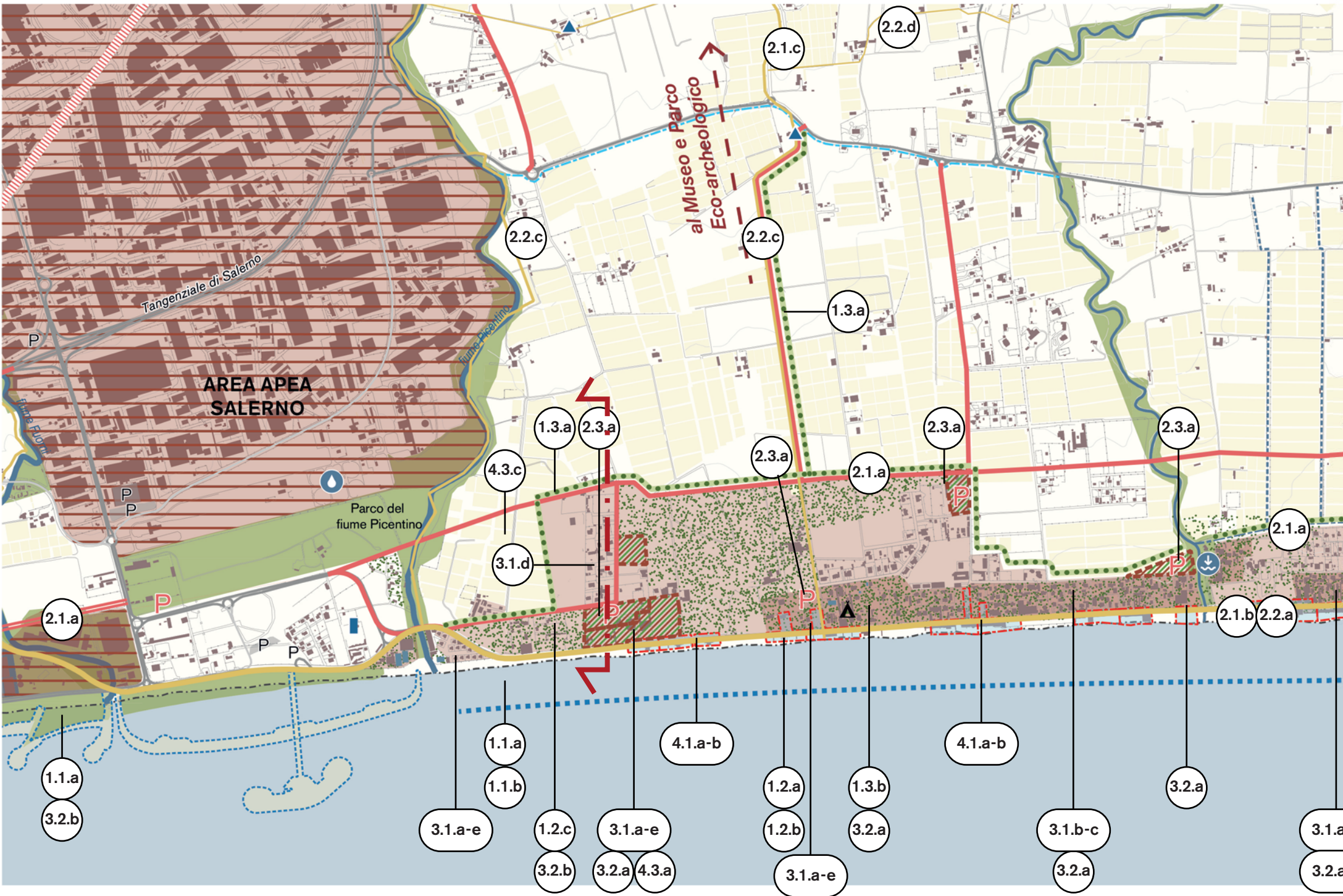
- Serre agrovoltaiico
- Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
- Impianti di compostaggio
- Energia dal moto ondoso (Sistema OWC)

Turismo

- Rete delle masserie e patrimonio rurale
- Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

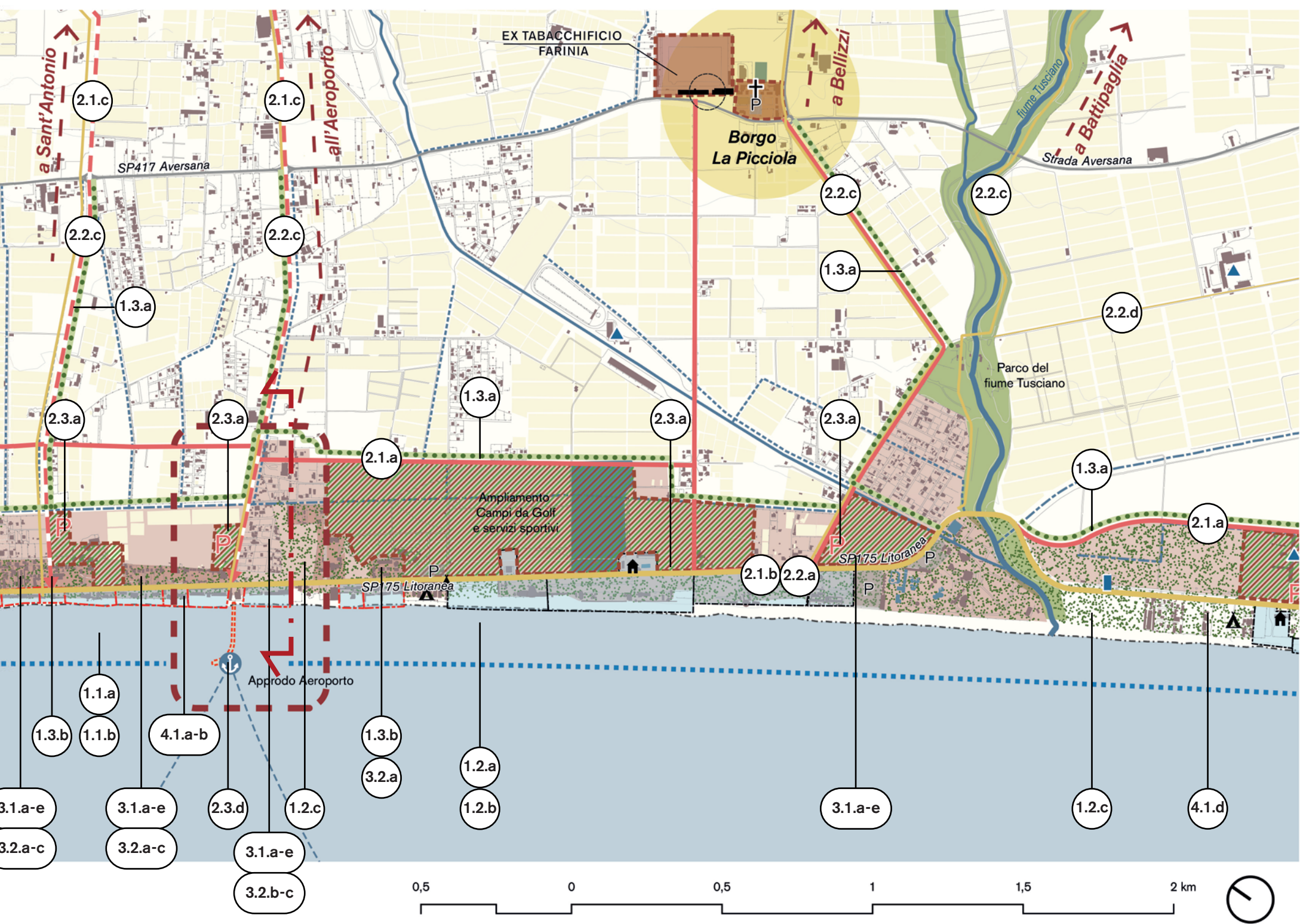
STATO DI FATTO

- Confini Comunali
- Insedimenti**
 - Centri urbani
 - Edificato
 - Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
 - Interporto
 - Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
 - Attrezzature sportive
 - Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
 - Cave
 - Parcheggi
 - Aree mercatali
- Servizi**
 - M Municipio o ufficio comunale
 - 🏫 Scuola
 - 🏥 Ospedale
 - 🏛 Museo
 - 🎬 Cinema/teatro
 - 📖 Biblioteca
 - ✝ Luogo di culto
 - ✉ Ufficio postale
 - P Parcheggio
- Strutture ricettive**
 - 🏠 Hotel
 - ⚓ Campeggio

- Infrastrutture per la mobilità**
 - Stazioni esistenti o in previsione
 - Stazioni metropolitana
 - Stazioni FS d'interscambio modale
 - ||||| Linea Ferroviaria
 - Grafo stradale
 - Autostrade e Tangenziale di Salerno
 - Strade Statali
 - Strade Provinciali e viabilità secondaria
 - ⚓ Porti esistenti
- Reticolo idrografico**
 - Idrografia principale
 - Idrografia secondaria
 - Canali e collettori
 - Fossi, canali di scolo
- Patrimonio storico architettonico**
 - Castelli
 - Altre fortificazioni
 - ◆ Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

STATO DI PROGETTO

- Rigenerazione urbana**
 - Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
 - Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
 - Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
 - P Parcheggi / Hub intermodali
 - Parchi
 - Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
 - Riconversione delle aree ASI in aree APEA
 - Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
 - Borghi e ambito rurale da rigenerare
 - Riqualificazione pineta e fascia dunale**
 - Pineta
 - Aree da rinaturalizzare
 - Aree edificate da riqualificare
 - Servizi alla balneazione**
 - Lidi
 - Lidi da arretrare o ricollocare
 - Potenziamento delle connessioni**
 - Ambiti di connessione intermodale
 - ➔ Direzioni prioritarie

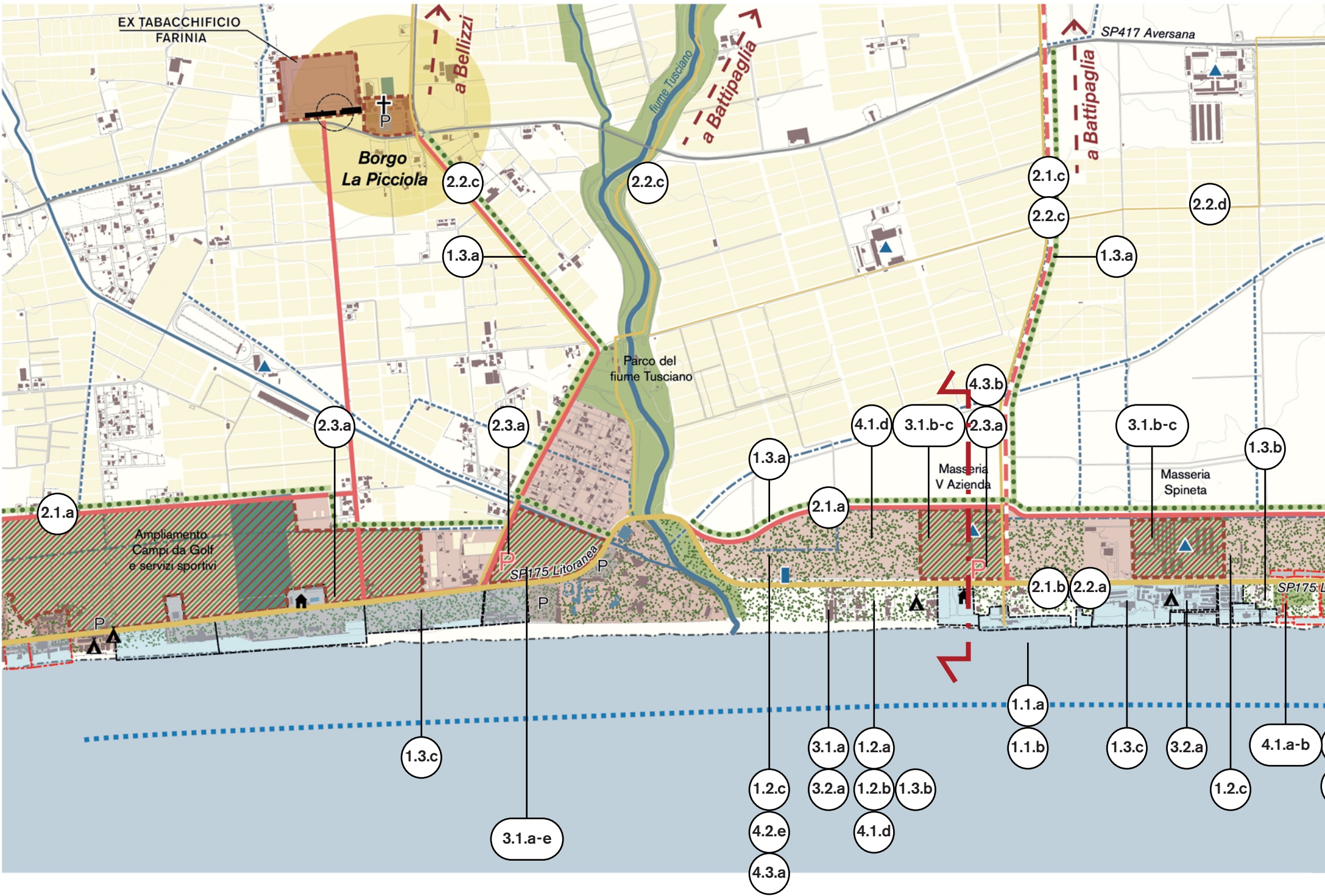


- Mobilità**
- Metropolitana leggera**
- Stazioni Metropolitana leggera
 - Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
 - ||||| Linea della metropolitana leggera
- Riorganizzazione della mobilità lenta**
- Approdi Metrò del Mare
 - Linea Metrò del Mare
 - Approdi fluviali
 - Idrovia del Fiume Sele
- Rete ciclopedonale**
- Principale
 - Secondaria
 - Rete interpoderale e sentieristica
- Riorganizzazione della mobilità su gomma**
- Viabilità primaria
 - Viabilità secondaria
 - Potenziamento della viabilità trasversale alla costa

- Ambiente**
- Opere di difesa costiera realizzate o in previsione
 - Opere di difesa costiera da realizzare
 - Riquilificazione impianti di depurazione
 - Riquilificazione delle Idrovore
- Energia**
- Serre agrovoltaiico
 - Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
 - Impianti di compostaggio
 - Energia dal moto ondoso (Sistema OWC)
- Turismo**
- Rete delle masserie e patrimonio rurale
 - Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



STATO DI FATTO

--- Confini Comunali

Insedimenti

- Centri urbani
- Edificato
- Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
- Interporto
- Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
- Attrezzature sportive
- Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
- Cave
- Parcheggi
- Aree mercatali
- Servizi
- Municipio o ufficio comunale
- Scuola
- Ospedale
- Museo
- Cinema/teatro
- Biblioteca
- Luogo di culto
- Ufficio postale
- Parcheggio
- Strutture ricettive
- Hotel
- Campeggio

Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione
- Stazioni metropolitana
- Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria
- Grafo stradale
- Autostrade e Tangenziale di Salerno
- Strade Statali
- Strade Provinciali e viabilità secondaria
- Porti esistenti

Reticolo idrografico

- Idrografia principale
- Idrografia secondaria
- Canali e collettori
- Fossi, canali di scolo

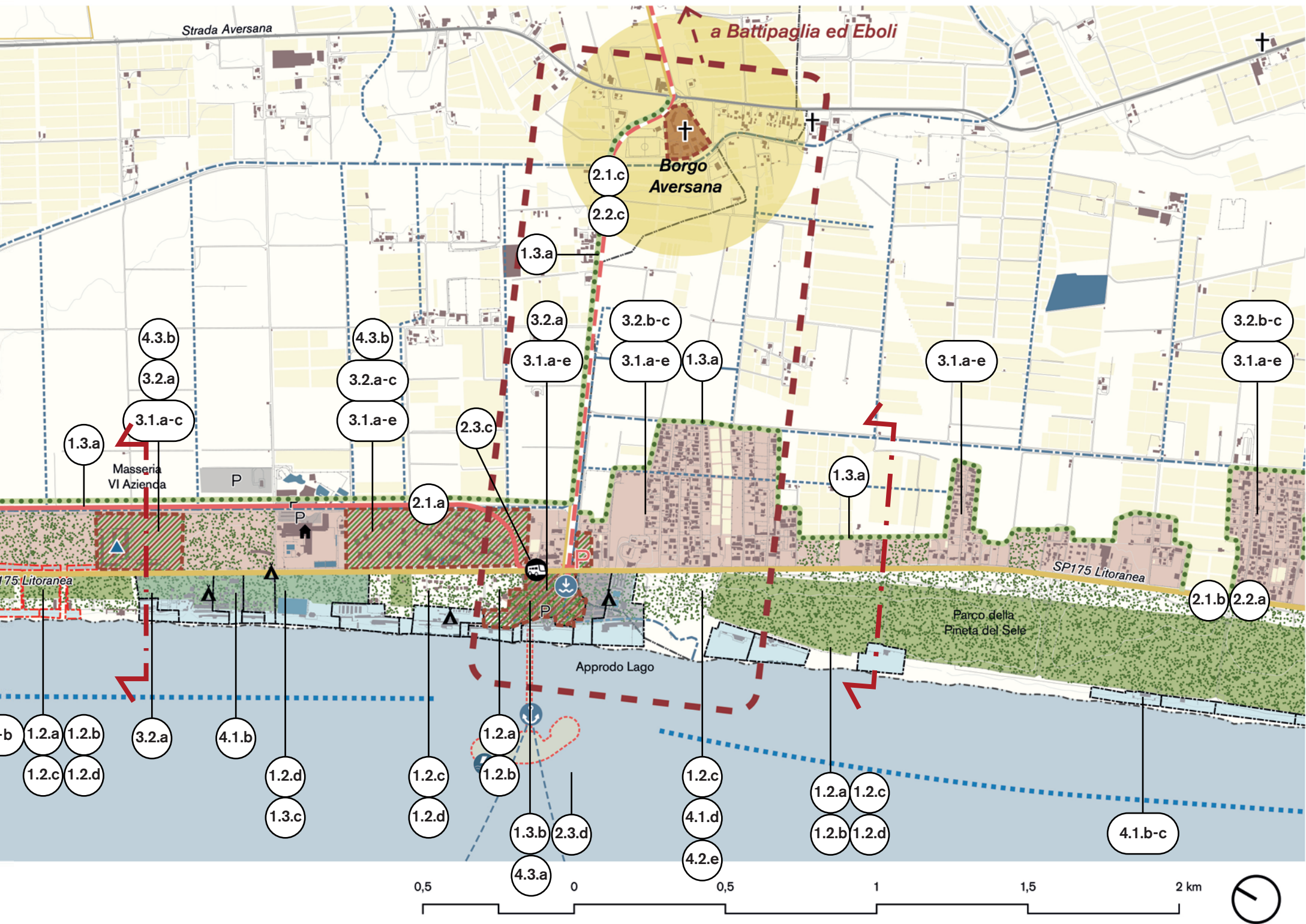
Patrimonio storico architettonico

- Castelli
- Altre fortificazioni
- Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

STATO DI PROGETTO

Rigenerazione urbana

- Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
- Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
- Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
- Parcheggi / Hub intermodali
- Parchi
- Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
- Riconversione delle aree ASI in aree APEA
- Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
- Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Riqualificazione pineta e fascia dunale
- Pineta
- Aree da rinaturalizzare
- Aree edificate da riqualificare
- Servizi alla balneazione
- Lidi
- Lidi da arretrare o ricollocare
- Potenziamento delle connessioni
- Ambiti di connessione intermodale
- Direzioni prioritarie



Mobilità

Metropolitana leggera

- Stazioni Metropolitana leggera
- ⊙ Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
- ||||| Linea della metropolitana leggera

Riorganizzazione della mobilità lenta

- ⚓ Approdi Metrò del Mare
- Linea Metrò del Mare
- ⚓ Approdi fluviali
- Idrovia del Fiume Sele

Rete ciclopedonale

- Principale
- Secondaria
- Rete interpodereale e sentieristica

Riorganizzazione della mobilità su gomma

- Viabilità primaria
- Viabilità secondaria
- → → Potenziamento della viabilità trasversale alla costa

Ambiente

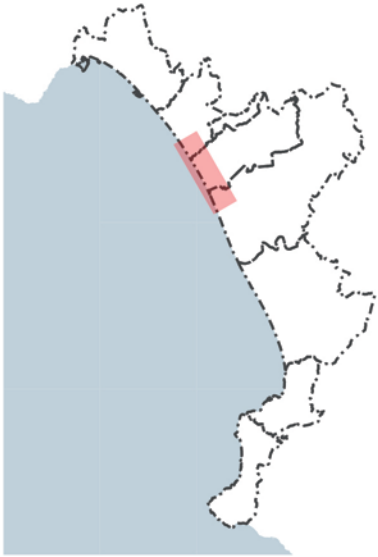
- ▨ Opere di difesa costiera realizzate o in previsione
- ▨ Opere di difesa costiera da realizzare
- ⚙ Riqualificazione impianti di depurazione
- ⚙ Riqualificazione delle Idrovore

Energia

- ▨ Serre agrovoltaiico
- ⚙ Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
- ⚙ Impianti di compostaggio
- ⚙ Energia dal moto ondoso (Sistema OWC)

Turismo

- ⚓ Rete delle masserie e patrimonio rurale
- ▨ Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

--- Confini Comunali

In sediamenti

-  Centri urbani
-  Edificato
-  Area di massima espansione Aeroporto
"Salerno - Costa d'Amalfi"
-  Interporto
-  Municipio, scuola, ospedale,
museo, cinema/teatro
-  Attrezzature sportive
-  Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
-  Cave
-  Parcheggi
-  Aree mercatali

Servizi

- | | |
|---|---|
|  | Municipio o ufficio comunale |
|  | Scuola |
|  | Ospedale |
|  | Museo |
|  | Cinema/teatro |
|  | Biblioteca |
|  | Luogo di culto |
|  | Ufficio postale |
|  | Parcheggio |
| | <i>Strutture ricettive</i> |
|  | Hotel |
|  | Campeggio |
|
<i>Patrimonio storico architettonico</i> | |
|  | Castelli |
|  | Altre fortificazioni |
|  | Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan |

Infrastrutture per la mobilità

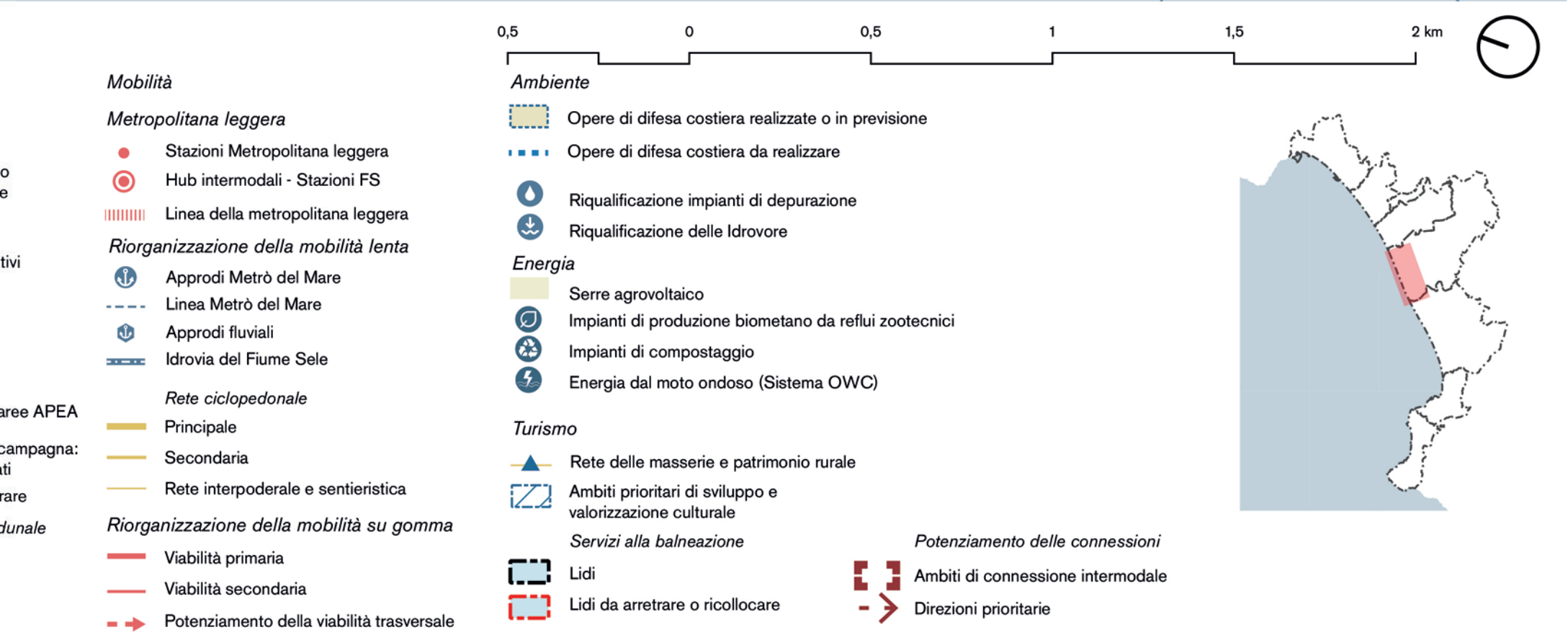
-  Stazioni esistenti o in previsione
 -  Stazioni metropolitana
 -  Stazioni FS d'interscambio modale
 -  Linea Ferroviaria
 -  Grafo stradale
 -  Autostrade e Tangenziale di Salerno
 -  Strade Statali
 -  Strade Provinciali e viabilità secondaria
 -  Porti esistenti
- Reticolo idrografico*
-  Idrografia principale
 -  Idrografia secondaria
 -  Canali e collettori
 -  Fossi, canali di scolo

STATO DI PROGETTO

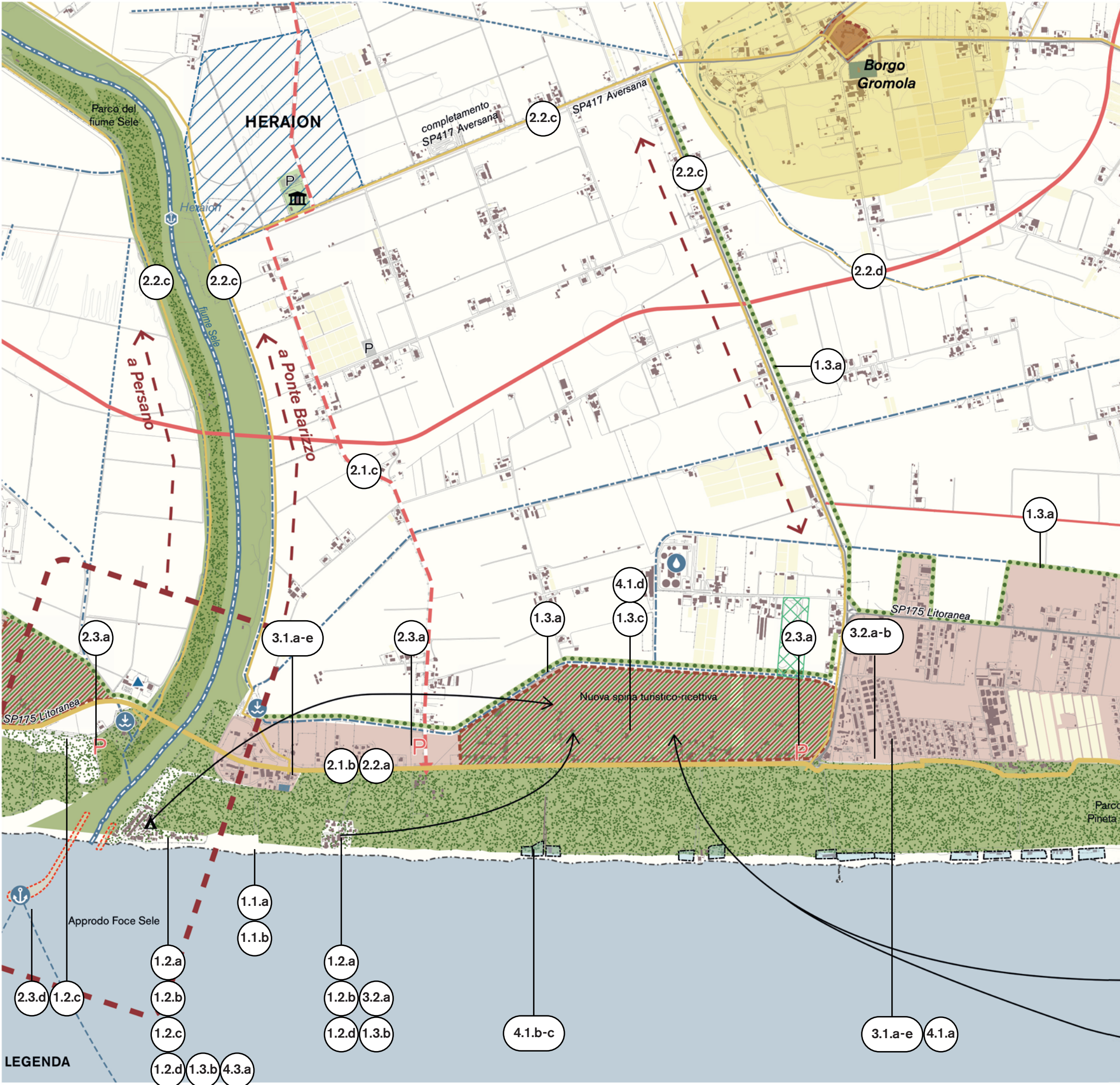
Rigenerazione urbana

- | | |
|---|---|
|  | Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente |
|  | Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare |
|  | Nuovi insediamenti turistico-ricettivi |
|  | Parcheggi / Hub intermodali |
|  | Parchi |
|  | Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali |
|  | Riconversione delle aree ASI in aree |
|  | Margini verdi tra ambiti urbani e campi interpoderali, canali e filari alberati |
|  | Borghi e ambito rurale da rigenerare |
| | <i>Riqualificazione pineta e fascia duna</i> |
|  | Pineta |
|  | Aree da rinaturalizzare |
|  | Aree edificate da riqualificare |

MARINA CAMPOLONGO

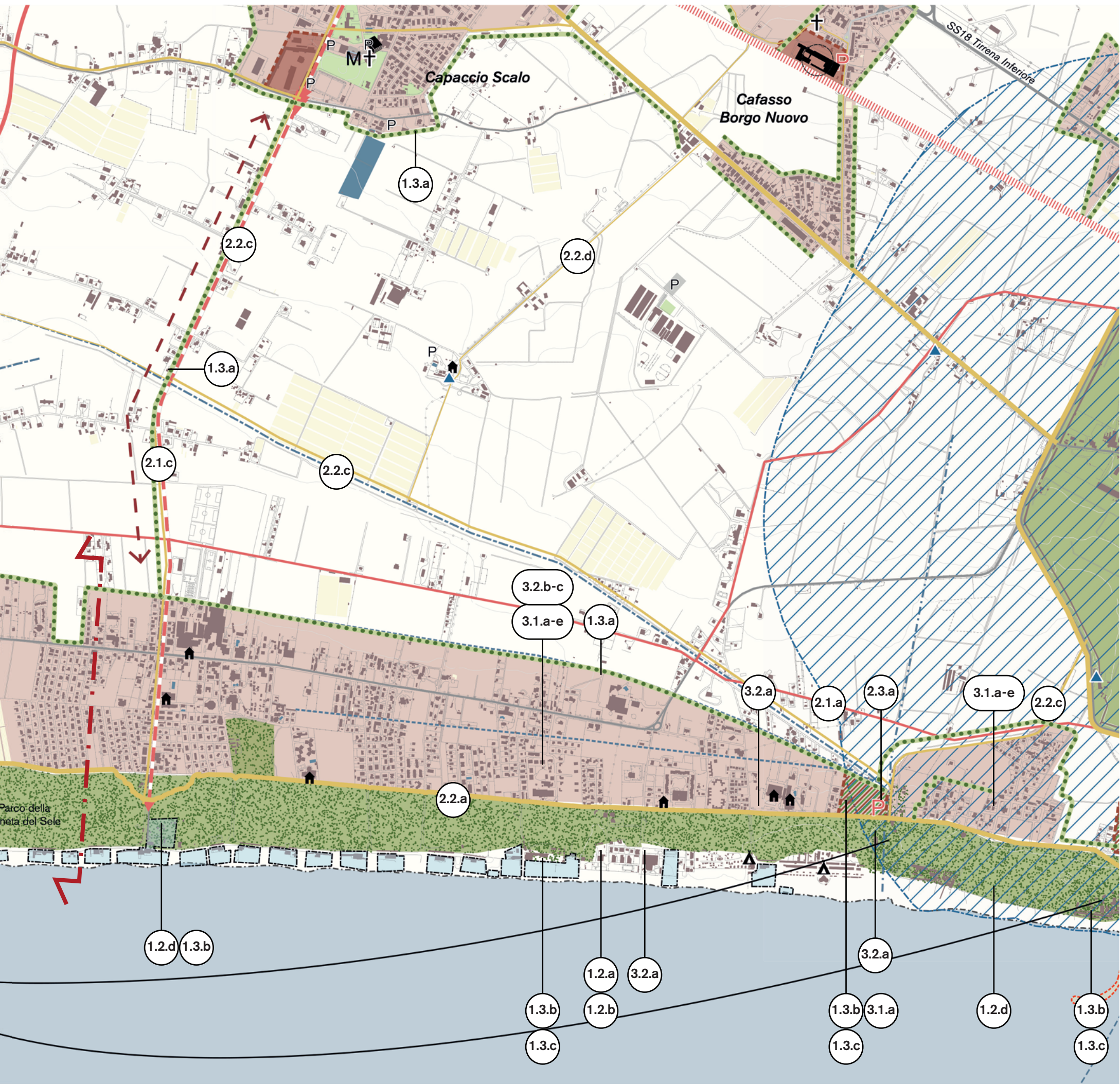


INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



STATO DI FATTO		STATO DI PROGETTO	
Insedimenti		Rigenerazione urbana	
-----	Confini Comunali	-----	Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
●	Centri urbani	-----	Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
■	Edificato	-----	Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
■	Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"	P	Parcheggi / Hub intermodali
■	Interporto	■	Parchi
■	Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro	■	Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
■	Attrezzature sportive	■	Riconversione delle aree ASI in aree
■	Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati	■	Margini verdi tra ambiti urbani e campi interpoderali, canali e filari alberati
■	Cave	■	Borghi e ambito rurale da rigenerare
■	Parcheggi	■	Riqualificazione pineta e fascia duna
■	Aree mercatali	■	Pineta
■		■	Aree da rinaturalizzare
■		■	Aree edificate da riqualificare

Servizi		Infrastrutture per la mobilità	
M	Municipio o ufficio comunale	●	Stazioni esistenti o in previsione
■	Scuola	●	Stazioni metropolitana
■	Ospedale	●	Stazioni FS d'interscambio modale
■	Museo		Linea Ferroviaria
■	Cinema/teatro	■	Grafo stradale
■	Biblioteca	■	Autostrade e Tangenziale di Salerno
+	Luogo di culto	■	Strade Statali
■	Ufficio postale	■	Strade Provinciali e viabilità secondaria
P	Parcheggio	■	Porti esistenti
■	Strutture ricettive	■	
■	Hotel	■	
■	Campeggio	■	
Patrimonio storico architettonico		Reticolo idrografico	
■	Castelli	■	Idrografia principale
■	Altre fortificazioni	■	Idrografia secondaria
■	Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan	■	Canali e collettori
		■	Fossi, canali di scolo



Mobilità

- Metropolitana leggera**
- Stazioni Metropolitana leggera
 - Hub intermodali - Stazioni FS
 - Linea della metropolitana leggera
- Riorganizzazione della mobilità lenta**
- Approdi Metrò del Mare
 - Linea Metrò del Mare
 - Approdi fluviali
 - Idrovia del Fiume Sele
- Rete ciclopeditonale**
- Principale
 - Secondaria
 - Rete interpodereale e sentieristica
- Riorganizzazione della mobilità su gomma**
- Viabilità primaria
 - Viabilità secondaria
 - Potenziamento della viabilità trasversale

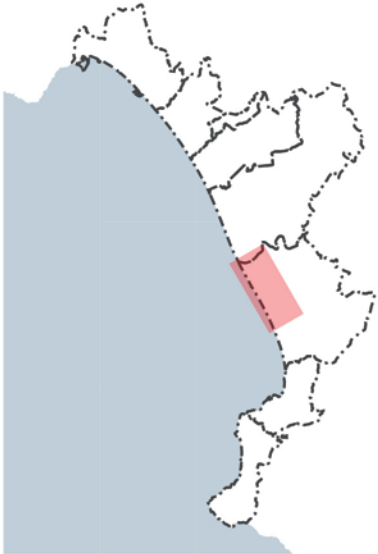
Ambiente

- Opere di difesa costiera realizzate o in previsione
 - Opere di difesa costiera da realizzare
 - Riqualificazione impianti di depurazione
 - Riqualificazione delle Idrovore
- Energia**
- Serre agrovoltivo
 - Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
 - Impianti di compostaggio
 - Energia dal moto ondoso (Sistema OWC)

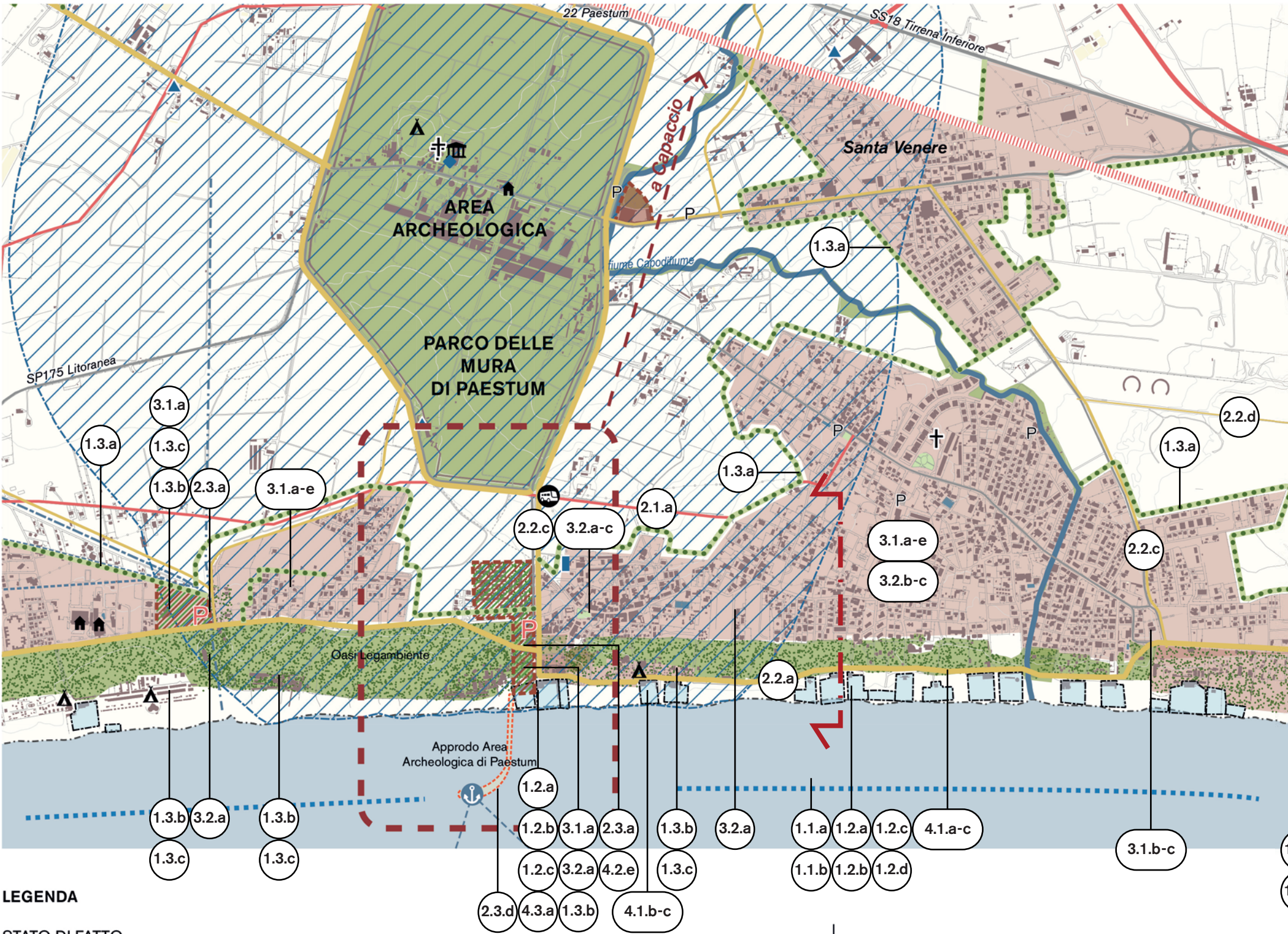
Turismo

- Rete delle masserie e patrimonio rurale
- Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale
- Servizi alla balneazione
- Lidi
- Lidi da arretrare o ricollocare

- Potenziamento delle connessioni**
- Ambiti di connessione intermodale
 - Direzioni prioritarie



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

--- Confini Comunali

Insedimenti

- Centri urbani
- Edificato
- Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
- Interporto
- Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
- Attrezzature sportive
- Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
- Cave
- Parcheggi
- Aree mercatali
- Servizi
- Municipio o ufficio comunale
- Scuola
- Ospedale
- Museo
- Cinema/teatro
- Biblioteca
- Luogo di culto
- Ufficio postale
- Parcheggio
- Strutture ricettive
- Hotel
- Campeggio

Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione
- Stazioni metropolitana
- Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria
- Grafo stradale
- Autostrade e Tangenziale di Salerno
- Strade Statali
- Strade Provinciali e viabilità secondaria
- Porti esistenti

Reticolo idrografico

- Idrografia principale
- Idrografia secondaria
- Canali e collettori
- Fossi, canali di scolo

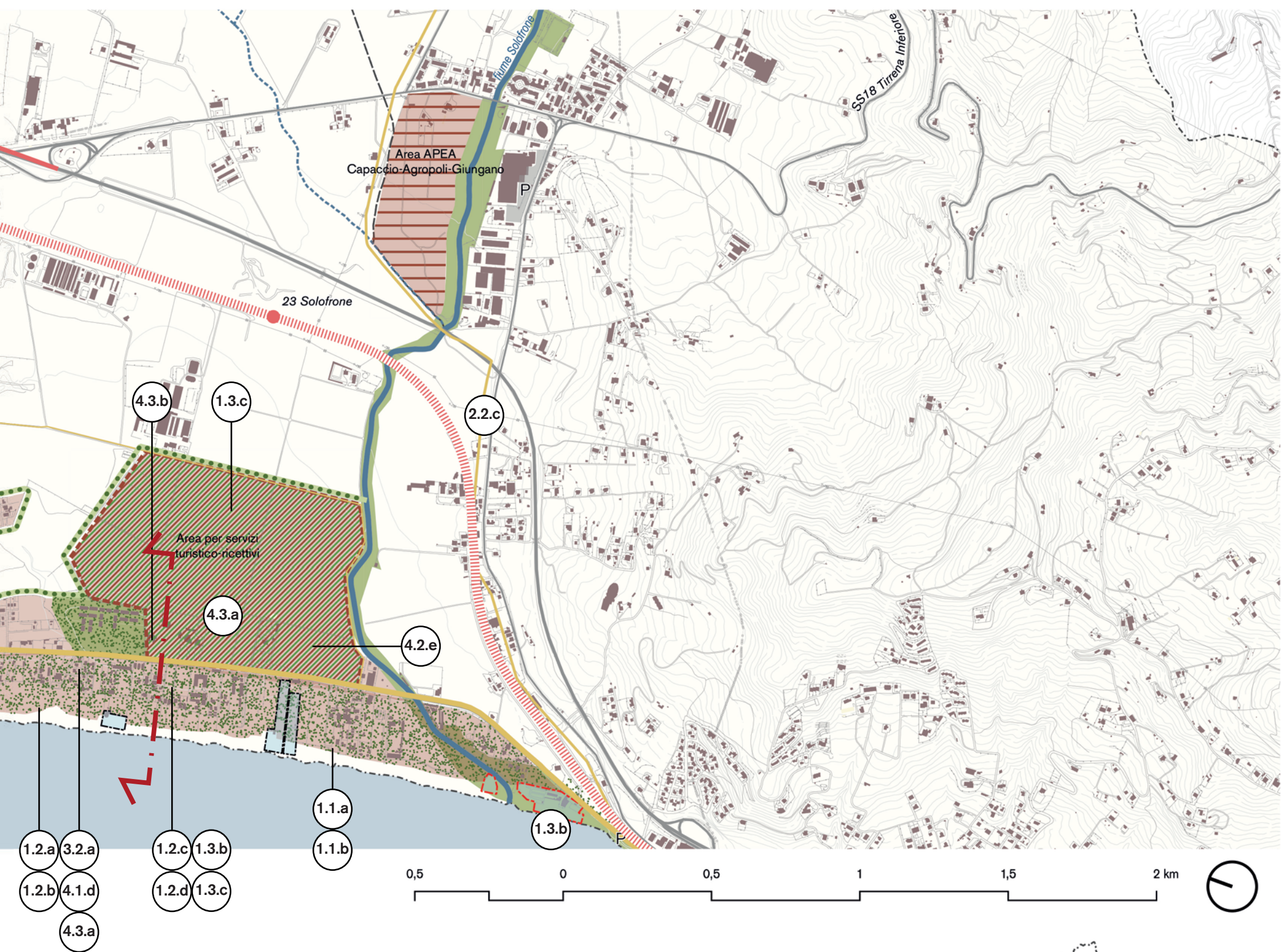
Patrimonio storico architettonico

- Castelli
- Altre fortificazioni
- Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

Rigenerazione urbana

- Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
- Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
- Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
- Parcheggi / Hub intermodali
- Parchi
- Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
- Riconversione delle aree ASI in aree APEA
- Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
- Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Riqualificazione pineta e fascia dunale
- Pineta
- Aree da rinaturalizzare
- Aree edificate da riqualificare
- Servizi alla balneazione
- Lidi
- Lidi da arretrare o ricollocare
- Potenziamento delle connessioni
- Ambiti di connessione intermodale
- Direzioni prioritarie

MARINA TORRE DI PAESTUM



Mobilità

Metropolitana leggera

- Stazioni Metropolitana leggera
- ⊙ Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
- ||||| Linea della metropolitana leggera

Riorganizzazione della mobilità lenta

- ⚓ Approdi Metrò del Mare
- - - Linea Metrò del Mare
- ⚓ Approdi fluviali
- Idrovia del Fiume Sele

Rete ciclopedonale

- Principale
- Secondaria
- Rete interpodereale e sentieristica

Riorganizzazione della mobilità su gomma

- Viabilità primaria
- Viabilità secondaria
- - ➡ Potenziamento della viabilità trasversale alla costa

Ambiente

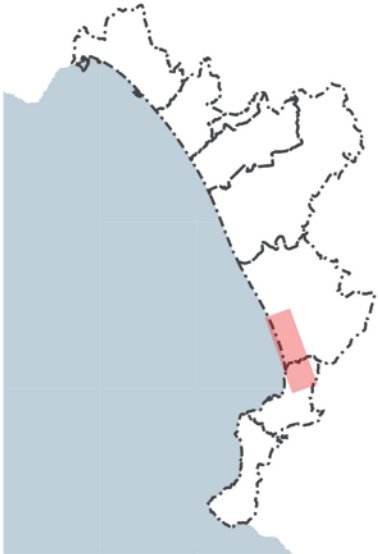
- ▨ Opere di difesa costiera realizzate o in previsione
- ▨ Opere di difesa costiera da realizzare
- ⦿ Riqualificazione impianti di depurazione
- ⦿ Riqualificazione delle Idrovore

Energia

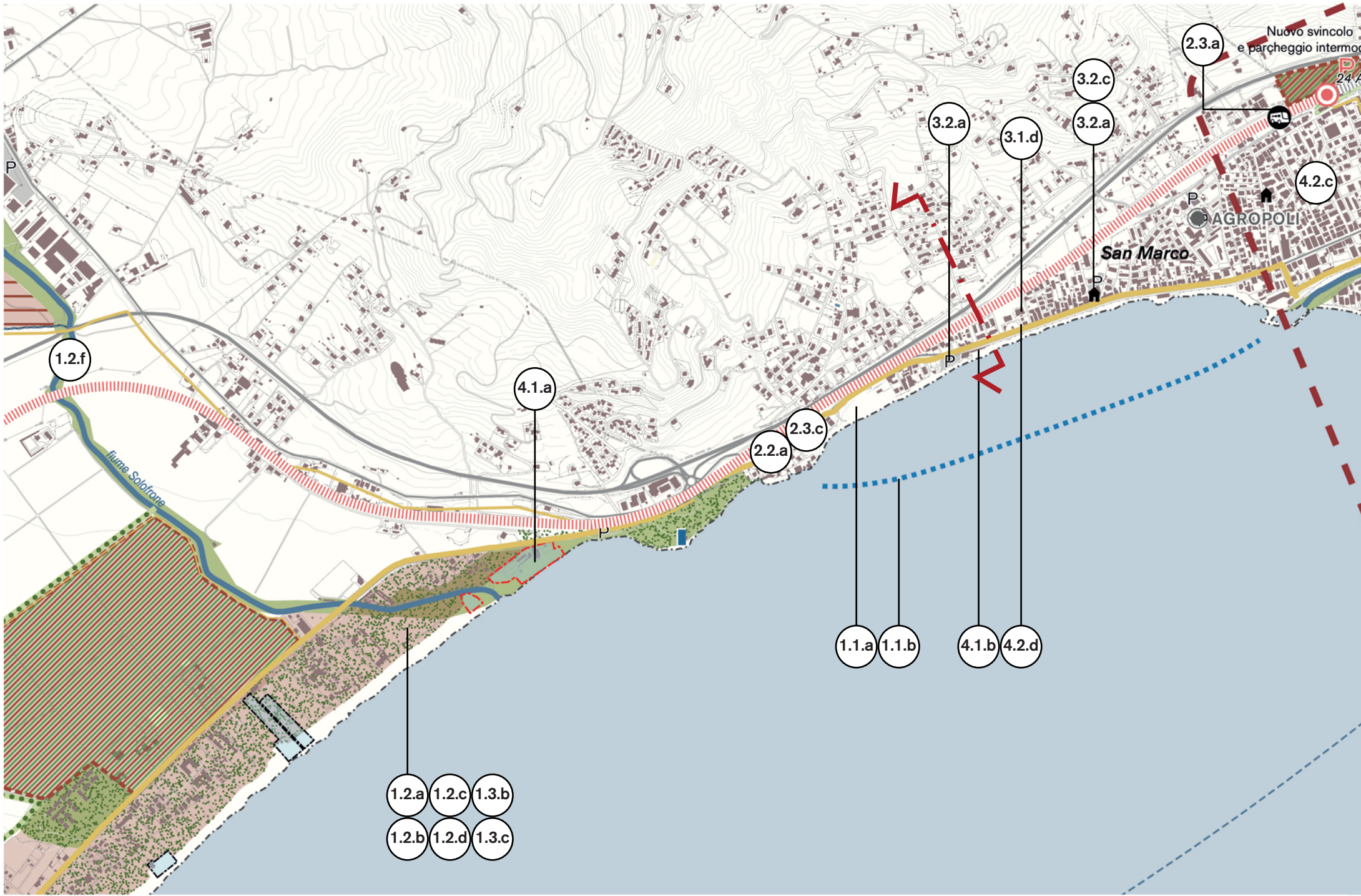
- ▨ Serre agrovoltaiico
- ⦿ Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
- ⦿ Impianti di compostaggio
- ⦿ Energia dal moto ondoso (Sistema OWC)

Turismo

- ▲ Rete delle masserie e patrimonio rurale
- ▨ Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

--- Confini Comunali

Insedimenti

- Centri urbani
- Edificato
- Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
- Interporto
- Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
- Attrezzature sportive
- Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
- Cave
- Parcheggi
- Aree mercatali
- Servizi
- Municipio o ufficio comunale
- Scuola
- Ospedale
- Museo
- Cinema/teatro
- Biblioteca
- Luogo di culto
- Ufficio postale
- Parcheggio
- Strutture ricettive
- Hotel
- Campeggio

Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione
- Stazioni metropolitana
- Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria
- Grafo stradale
- Autostrade e Tangenziale di Salerno
- Strade Statali
- Strade Provinciali e viabilità secondaria
- Porti esistenti

Reticolo idrografico

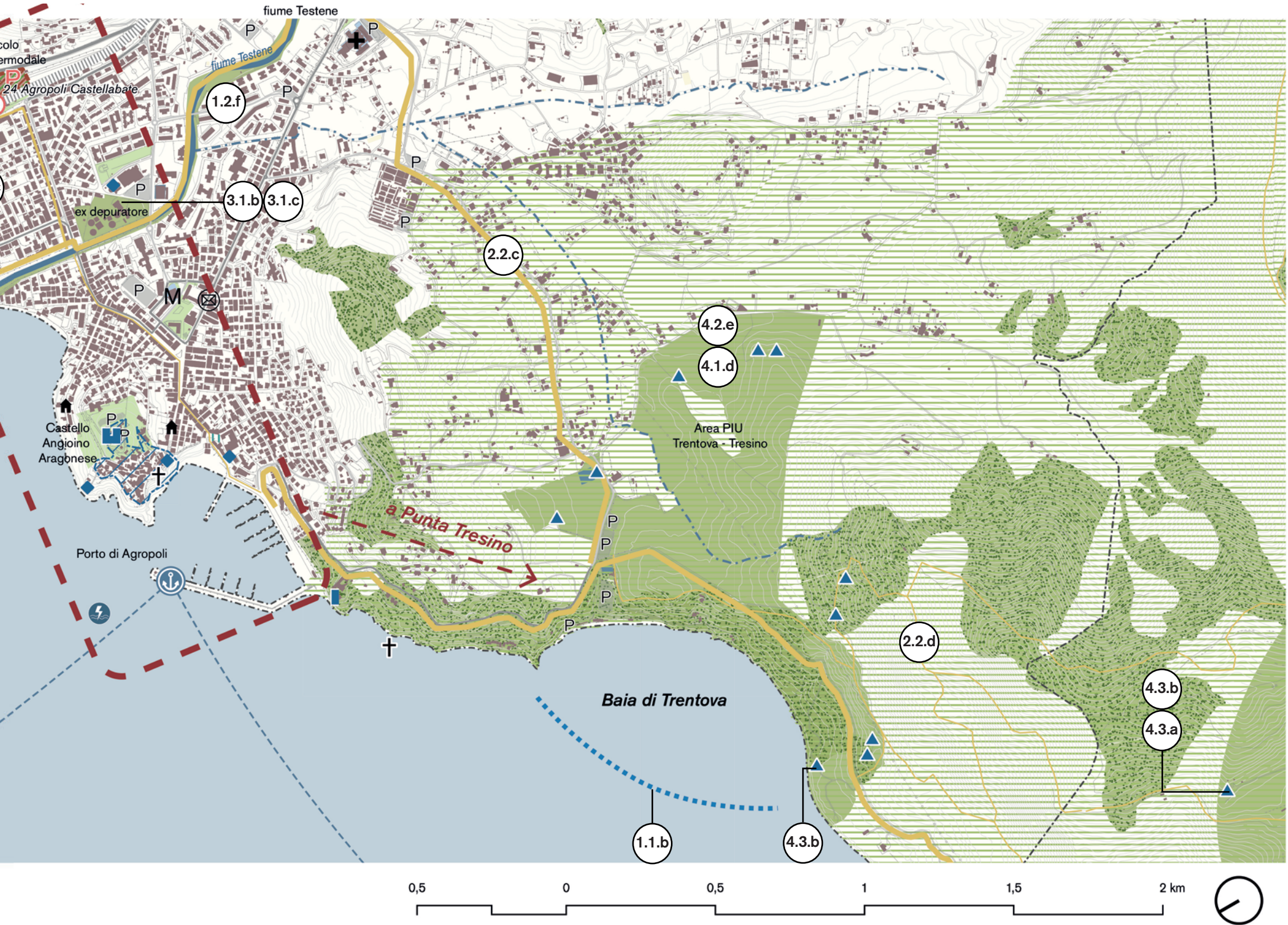
- Idrografia principale
- Idrografia secondaria
- Canali e collettori
- Fossi, canali di scolo

Patrimonio storico architettonico

- Castelli
- Altre fortificazioni
- Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

Rigenerazione urbana

- Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
- Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
- Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
- Parcheggi / Hub intermodali
- Parchi
- Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
- Riconversione delle aree ASI in aree APEA
- Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
- Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Riqualificazione pineta e fascia dunale
- Pineta
- Aree da rinaturalizzare
- Aree edificate da riqualificare
- Servizi alla balneazione
- Lidi
- Lidi da arretrare o ricollocare
- Potenziamento delle connessioni
- Ambiti di connessione intermodale
- Direzioni prioritarie



Mobilità

- Metropolitana leggera**
- Stazioni Metropolitana leggera
 - ⊙ Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
 - ||||| Linea della metropolitana leggera
- Riorganizzazione della mobilità lenta**
- ⚓ Approdi Metrò del Mare
 - - - Linea Metrò del Mare
 - ⚓ Approdi fluviali
 - Idrovia del Fiume Sele
- Rete ciclopeditonale**
- Principale
 - Secondaria
 - Rete interpodereale e sentieristica
- Riorganizzazione della mobilità su gomma**
- Viabilità primaria
 - Viabilità secondaria
 - - ➔ Potenziamento della viabilità trasversale alla costa

Ambiente

- ▬ Opere di difesa costiera realizzate o in previsione
- - - Opere di difesa costiera da realizzare
- ⦿ Riquilificazione impianti di depurazione
- ⦿ Riquilificazione delle Idrovore

Energia

- ▬ Serre agrovoltai
- ⦿ Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
- ⦿ Impianti di compostaggio
- ⦿ Energia dal moto ondoso (Sistema OWC)

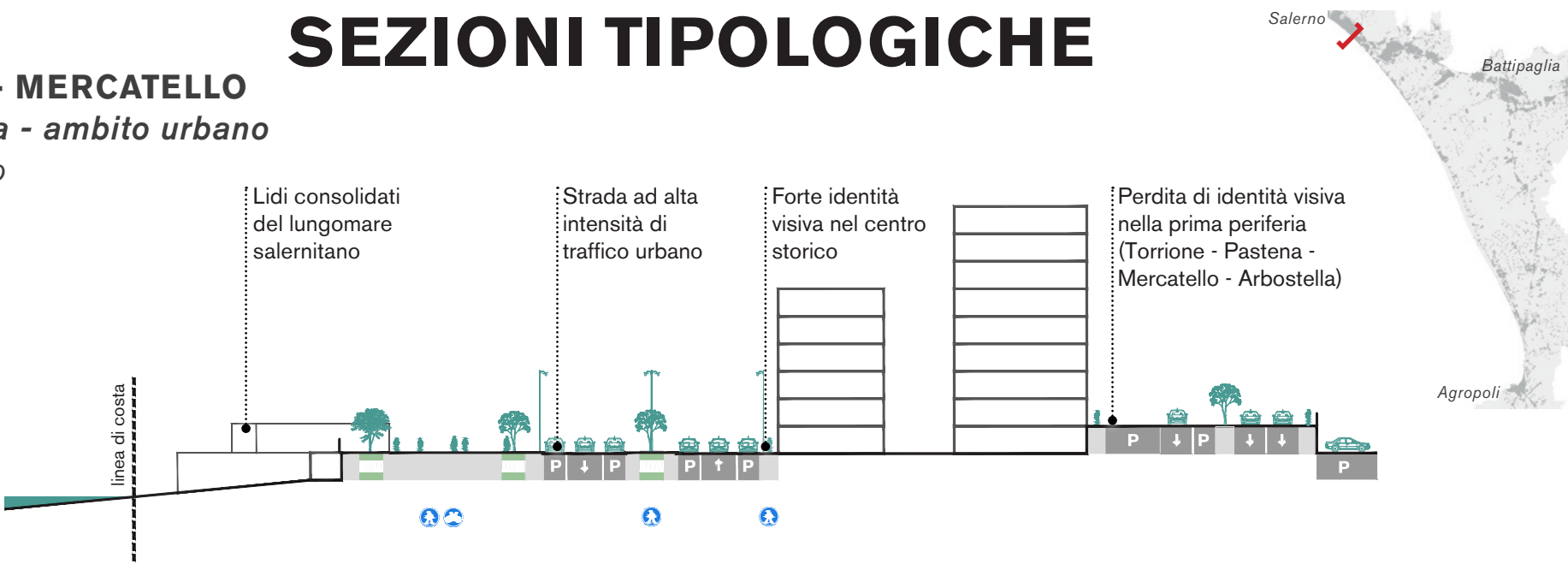
Turismo

- ▲ Rete delle masserie e patrimonio rurale
- ▬ Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale



SEZIONI TIPOLOGICHE

SALERNO - MERCATELLO
Via Leucosia - ambito urbano
Stato di fatto



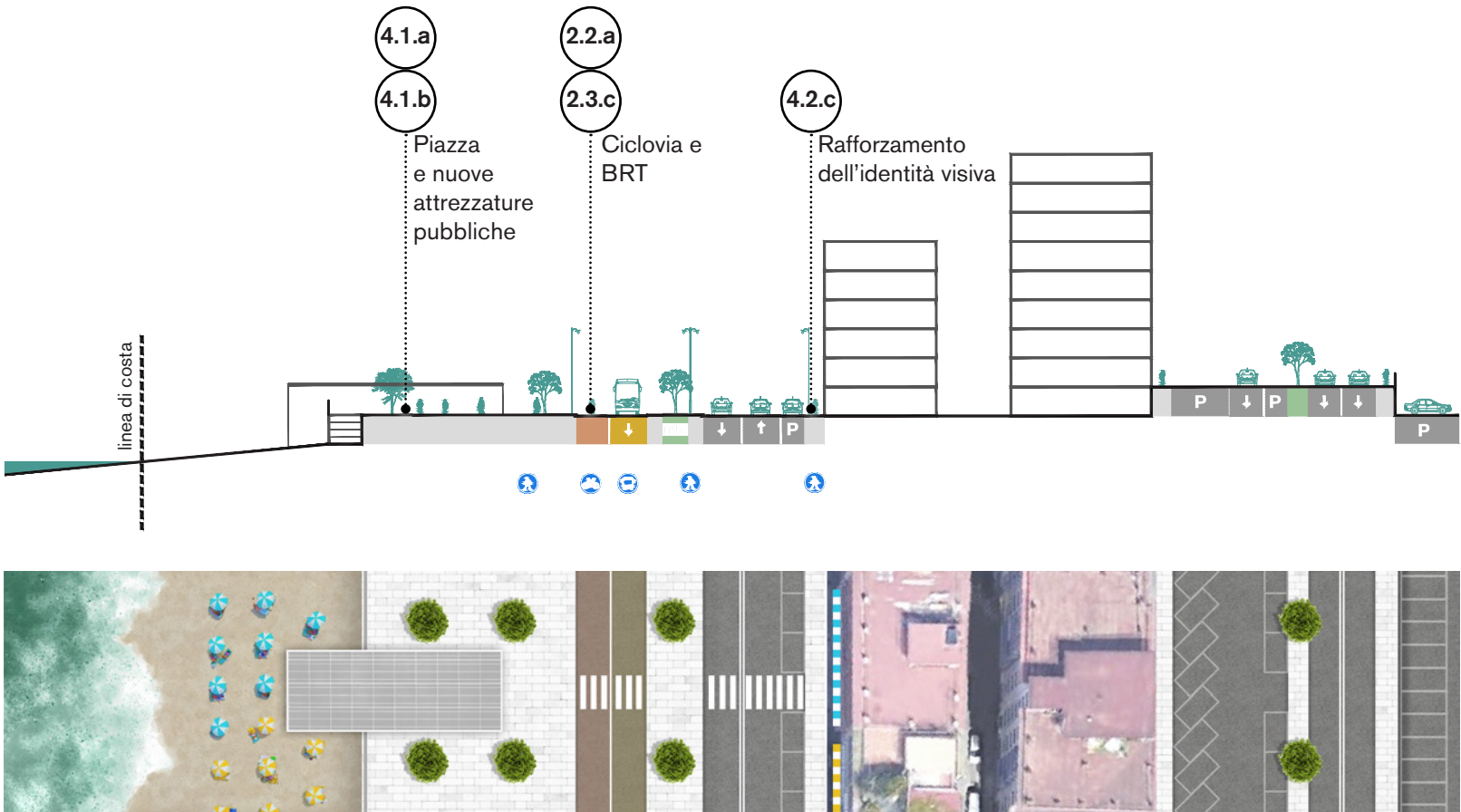
Descrizione

Il tratto urbano del litorale salernitano ha molte caratteristiche in comune partendo dal centro (Piazza della Concordia) fino alla prima periferia, rappresentata qui dai quartieri Mercatello e Arbostella. Il litorale ha qui una forte connotazione urbana, con l'ampia sezione stradale di via Leucosia prospiciente un fronte edilizio novecentesco e una larga passeggiata urbana a ridosso di uno stretto arenile. Quando Via Leucosia confluisce in Via Gen. Clark, l'itinerario litoraneo diventa una successione di episodi abbastanza slegati, in cui i lidi da una parte fanno da contraltare a capannoni più o meno in disuso dall'altra, fino ad arrivare alla zona dello Stadio Arechi, dominata dai più recenti interventi edilizi a scala urbana. Oltre a una certa frammentazione urbanistica, l'area è caratterizzata dalla monocultura automobilistica.

Criticità

- Discontinuità delle piste ciclabili esistenti, dovuta alla parziale assenza di alcuni tratti, soprattutto in quelli urbani di Pastena e Mercatello;
- Strada urbana ad alta intensità di traffico con sovraccarichi durante le ore di punta;
- Mancanza di immagine coordinata e elementi pubblicitari non identitari da Piazza della Concordia verso i quartieri a sud.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



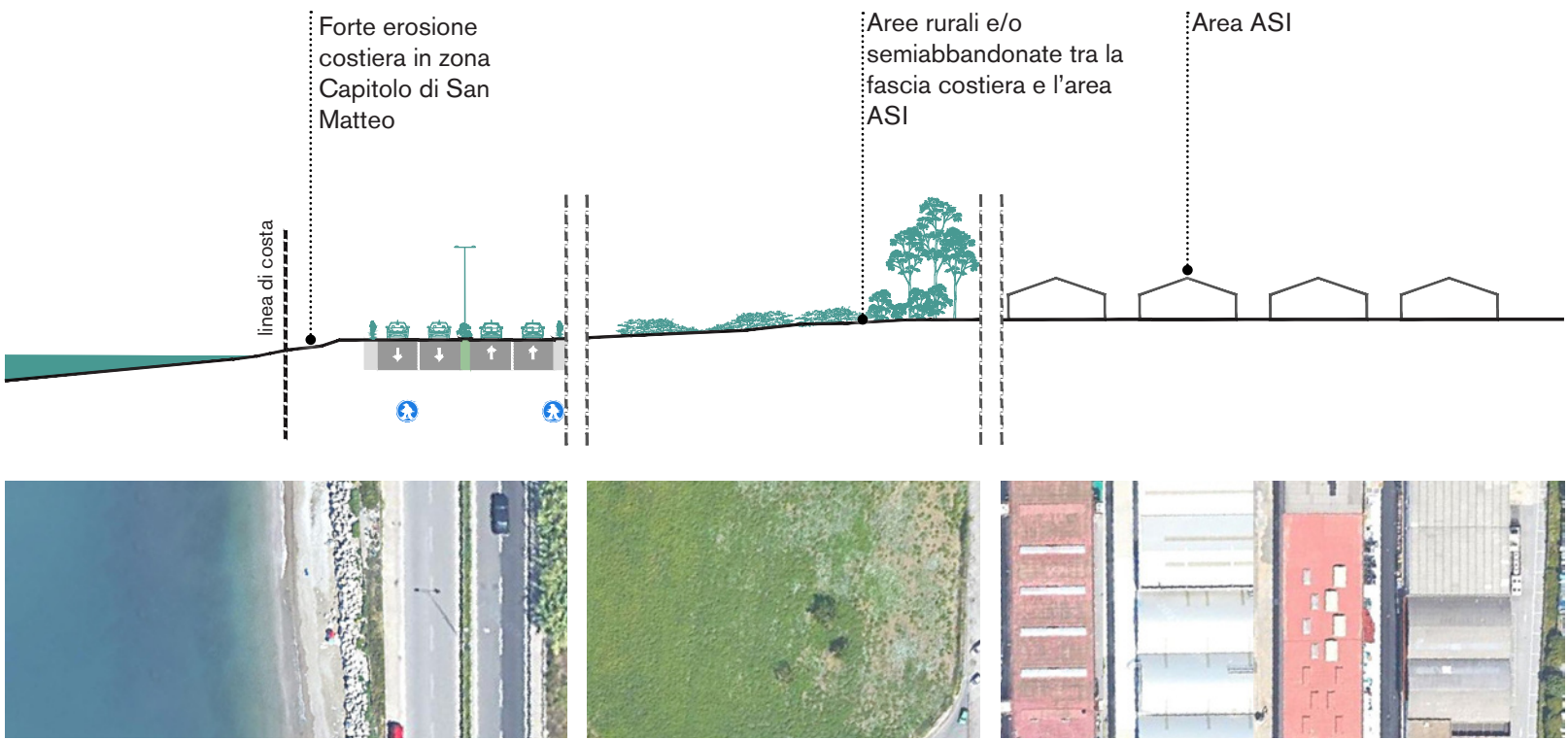
Obiettivi

- 2. Miglioramento dell'accessibilità;
- 4. Qualificazione dell'immagine e dell'offerta turistica del litorale.

Azioni

- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento: inserimento all'interno del tracciato della Ciclovía del Sole (Eurovelo 7);
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede propria lungo la SP175;
- 4.1.a Razionalizzazione dell'organizzazione ed eventuale arretramento dei lidi e delle aree urbanizzate lungo il litorale per consentire il recupero di spazi naturali;
- 4.1.b Promozione di interventi coordinati di riqualificazione dei lidi: utilizzo di materiali sostenibili, tecnologie a secco e reversibili nella costruzione;
- 4.2.c Introduzione di segnaletica brandizzata nei centri urbani e lungo le infrastrutture e la rete ciclabile per l'individuazione di: percorsi ciclopeditoni, aree d'interesse, poli ricettivi.

SALERNO - TRA ARECHI E AREA ASI
Via Allende - ambito periferico
Stato di fatto



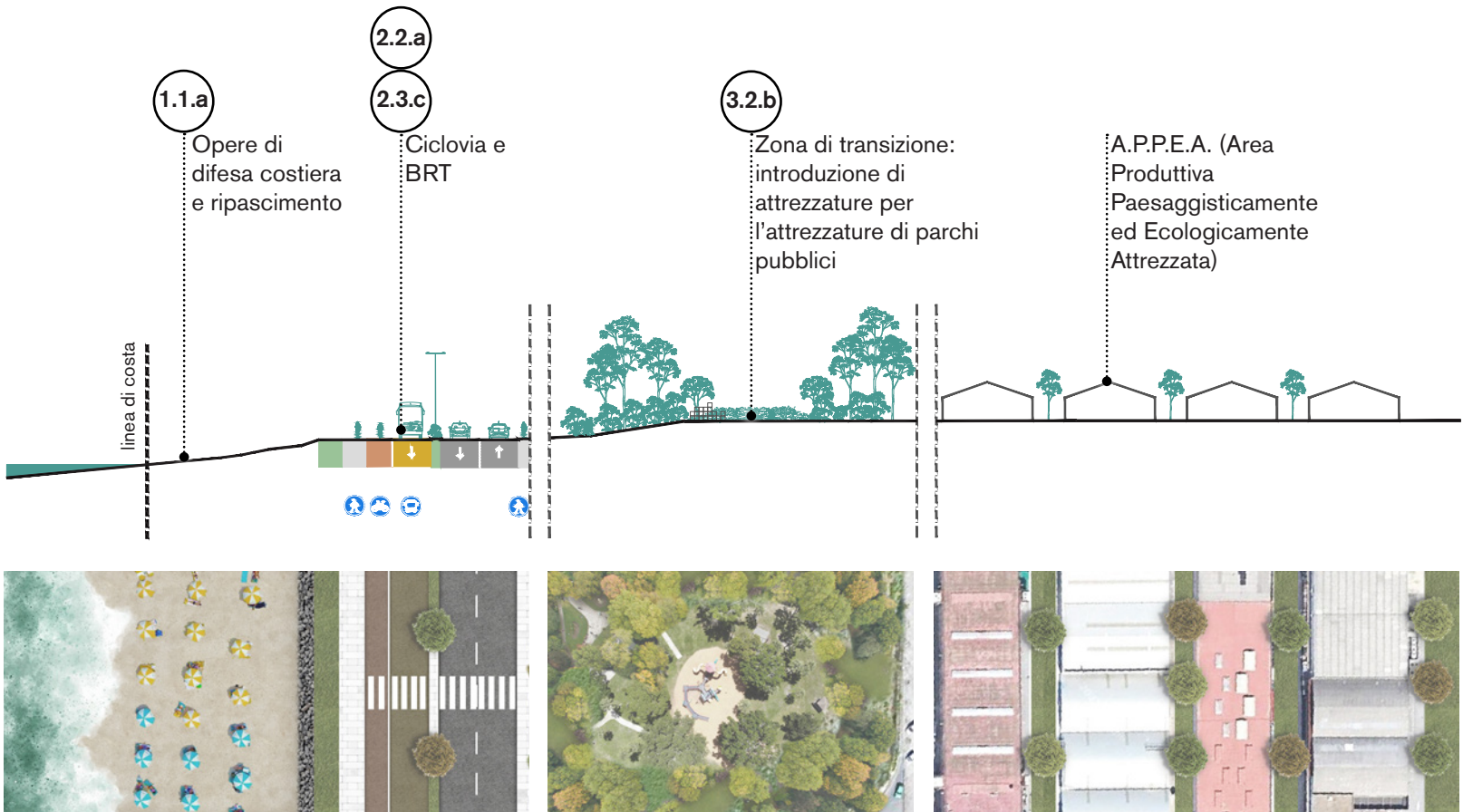
Descrizione

Qui la strada litoranea assume le sembianze e le caratteristiche di una vera e propria infrastruttura di scorrimento, con le criticità che questo comporta in un ambiente urbano molto frastagliato e poco definito. L'arenile è risicato e di scarsa qualità naturalistica, nonchè scarsamente infrastrutturato da lidi. Di fatto la carreggiata occupa lo spazio della paleoduna. A monte della strada un coacervo di attività umane: nuove costruzioni, residenze, attività agricole che lasciano poi il posto, oltre la linea del fiume Fuorni all'Area di Sviluppo Industriale del capoluogo, descrivendo una situazione ambientale fortemente compromessa.

Criticità

- Perdita delle morfologie originarie del sistema dunale e forte erosione costiera in corrispondenza del futuro Parco delle Dune;
- Assenza di pista ciclabile e mancata promozione bike sharing;
- Mancata presenza di buffer di rispetto tra area ASI, Fiume Fuorni e adiacente territorio rurale.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



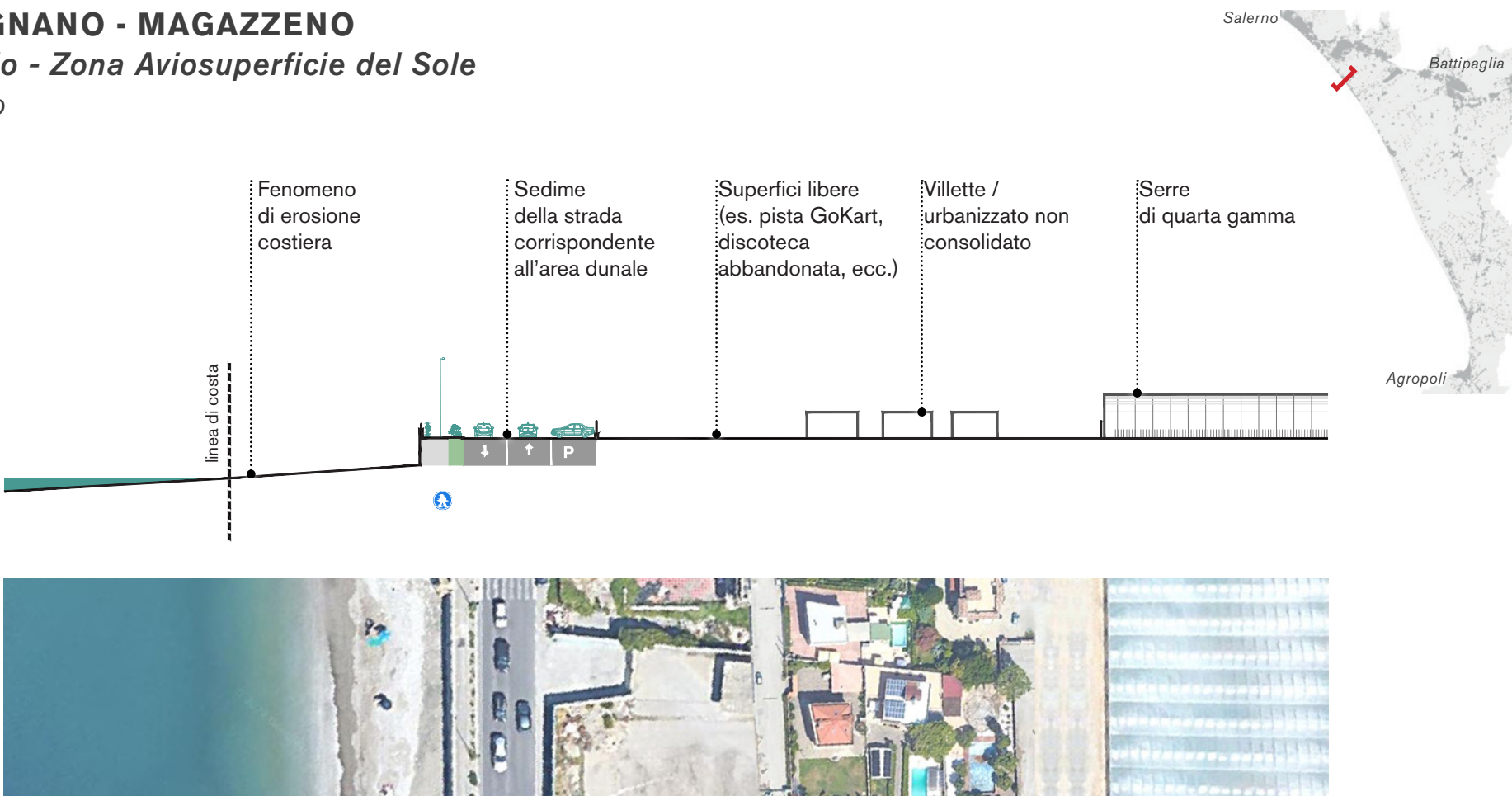
Obiettivi

1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 1.1.a Ripascimento;
- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento: inserimento all'interno del tracciato della Ciclovìa del Sole (Eurovelo 7);
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede propria lungo la SP175 differenziata secondo la stagione. Versione annuale: 3 fermate (Hub Porta Sele Salerno, Parco Archeologico Paestum, Hub Porta Cilento Agropoli); versione estiva: ulteriori fermate nei pressi di località balneari;
- 3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici.

PONTECAGNANO - MAGAZZENO
Via Mar Ionio - Zona Aviosuperficie del Sole
Stato di fatto



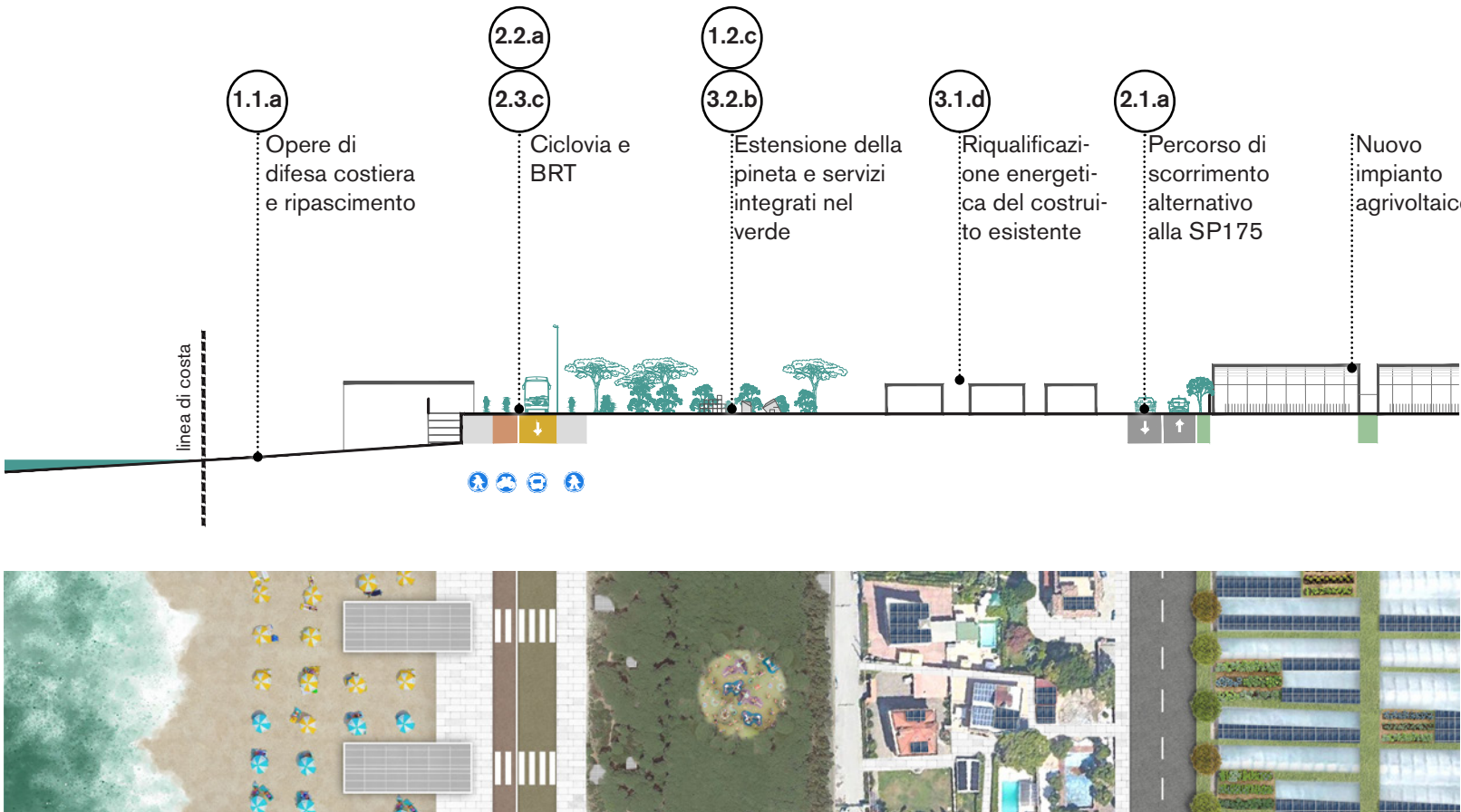
Descrizione

L'area vicina al confine tra Salerno e Pontecagnano, segnato dal fiume Picentino, continua ad avere le caratteristiche del precedente tratto salernitano, ma a queste va aggiunta una minore infrastrutturazione della strada litoranea, anche qui visibilmente impiantata su quella che un tempo doveva essere la duna. A monte di questa è facile leggere una fascia di circa 130 m lungo la quale si sviluppano disordinatamente diversi episodi urbanistici: insediamenti, attività ricettive, attività turistiche, alcune delle quali in disuso. Questa fascia vagamente infrastrutturata talvolta si spinge a profondità maggiori, fino a 500 m. Al di là di questa, subito a sud del fiume Picentino, comincia l'agro, con il sistema delle serre che domina per numero i campi aperti. Di fatto non esistono elementi di naturalità in questo ambito.

Criticità

- Scarsa balneabilità, dovuta alla scarsa qualità delle acque del litorale;
- Fenomeni di erosione costiera;
- Perdita delle morfologie originarie del sistema dunale, irriconoscibile sotto la SP175;
- Degrado dovuto a fenomeni di scarsa legalità per sosta informale lungo SP175;
- Degrado dovuto a presenza di elementi antropizzati in disuso o in stato di abbandono (discoteca, drive-in);
- Forte impermeabilizzazione del suolo dovuto agli impianti serraicoli.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



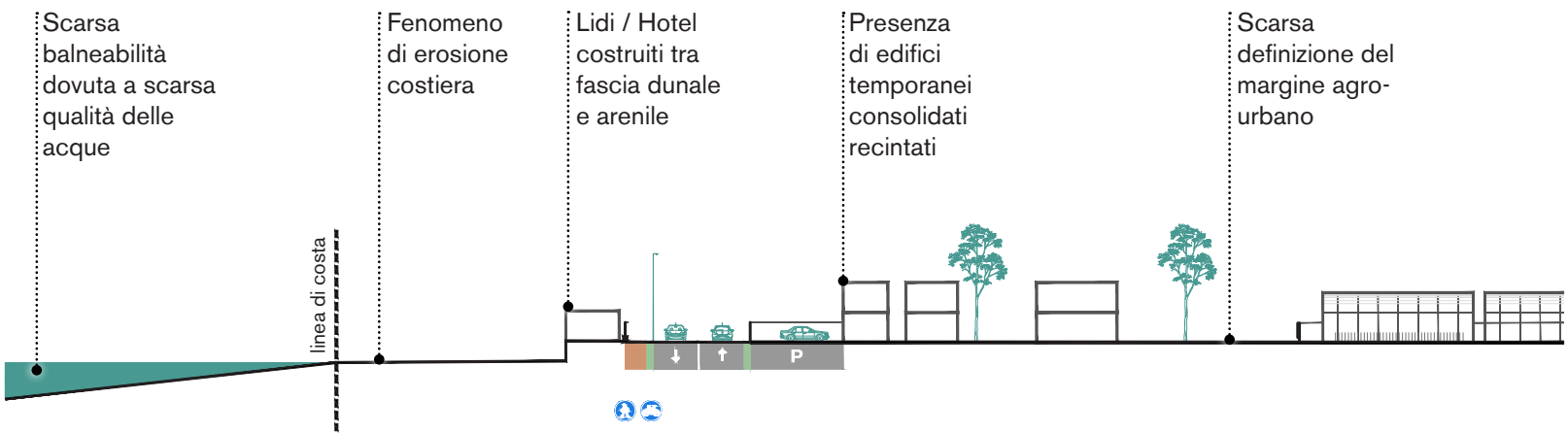
Obiettivi

1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 1.1.a Ripascimento;
- 1.2.c Ricostruzione ed estensione del sistema pinetale retrodunale;
- 2.1.a Individuazione di un percorso di scorrimento alternativo alla SP175 Litoranea a monte degli insediamenti costieri;
- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento: inserimento all'interno del tracciato della Ciclovie del Sole (Eurovelo 7);
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede propria lungo la SP175;
- 3.1.d Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato;
- 3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici quali playground, piazzette, campi sportivi.

PONTECAGNANO - MAGAZZENO
Via Lago Trasimeno - Zona Hotel Olimpico
Stato di fatto



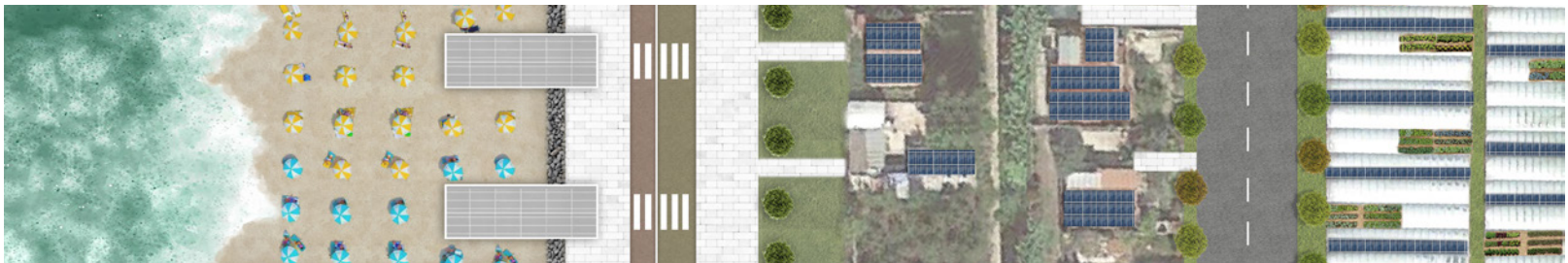
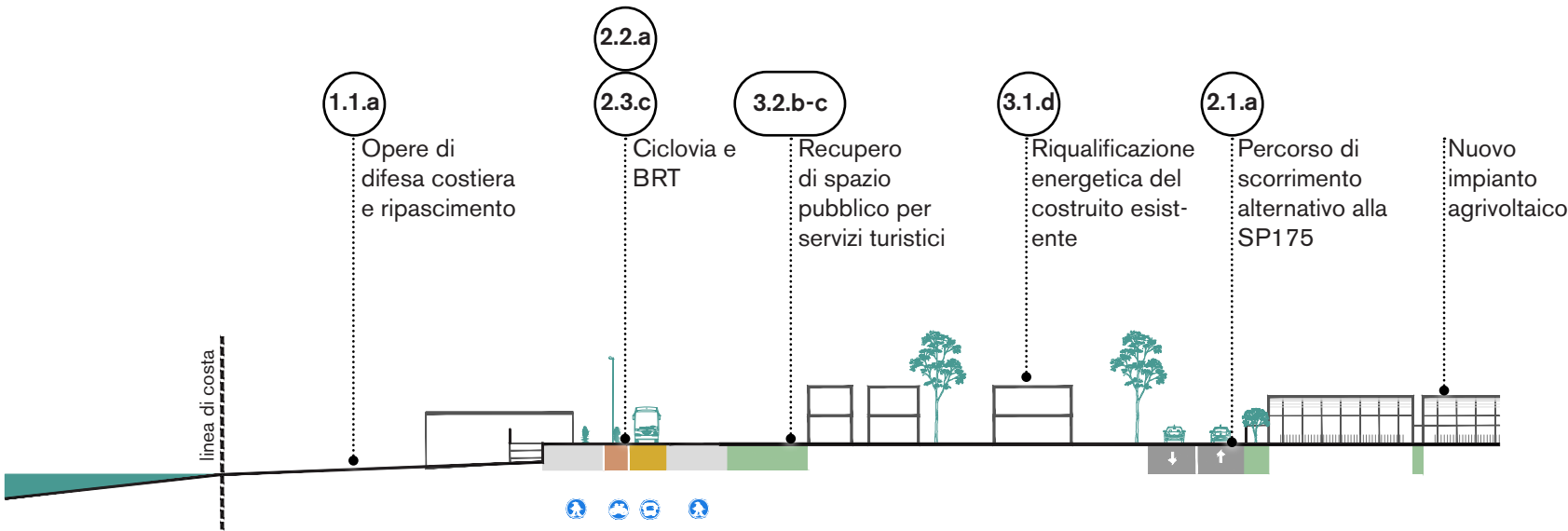
Descrizione

L'abitato di Magazzeno, costituito da insediamenti più o meno consolidati si è sviluppato fortemente - e disordinatamente - tra gli anni '60 e '80. La vera criticità dell'area è figlia di questo tipo di sviluppo di cui allo stato di fatto non si può fare a meno di tenere in conto: se da un lato la fascia dell'arenile si allarga a forbice verso sud, dall'altro è vero che si tratta di una fascia fortemente costruita, satura di lidi e attività, senza residui di naturalità. Subito a monte della strada insiste la fascia infrastrutturata disordinatamente tra i 130 e i 300 m di profondità. La consistenza di questi insediamenti è la più varia: si va da aggregati simili a baracche, a una costellazione di parcheggi privati, da seconde case e alberghi ad attività sportive e turistiche meglio organizzate e inserite nell'area sud del territorio comunale. Oltre la fascia urbanizzata, segnata da margini come canali o strade riprende l'area rurale dominata dalle serre, attività che contribuisce all'impermeabilizzazione dei suoli.

Criticità

- Scarsa balneabilità, dovuta alla scarsa qualità delle acque del litorale;
- Fenomeni di erosione costiera;
- Perdita delle morfologie originarie del sistema dunale a causa della SP175 e dei lidi;
- Degrado dovuto alla presenza di edifici temporanei consolidati nel tempo, lungo Via Magellano;
- Presenza di elementi antropizzati scarsamente dialoganti tra loro (parcheggi privati, hotel, terreni agricoli).

Ipotesi di applicazione delle linee guida



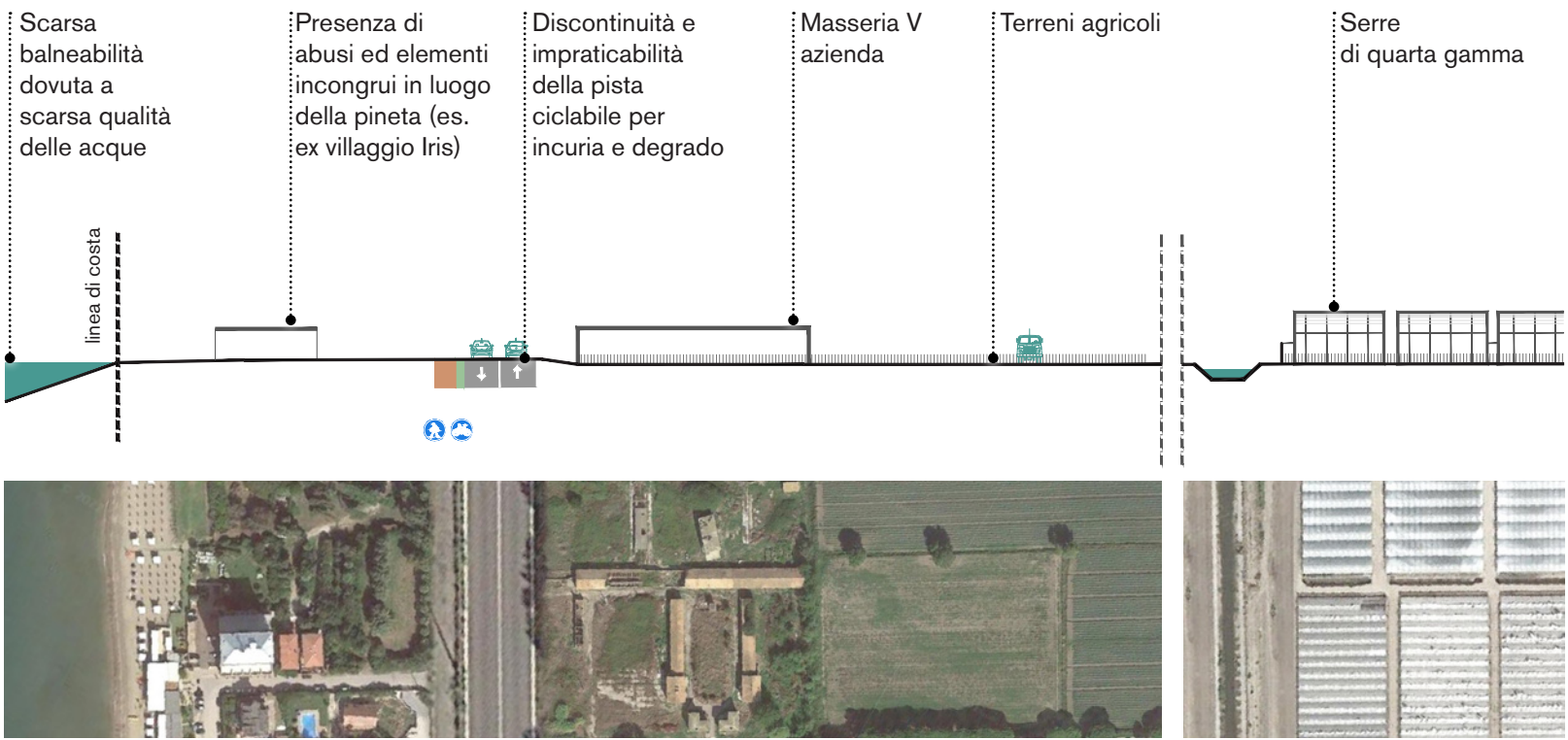
Obiettivi

1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 1.1.a Ripascimento;
- 2.1.a Individuazione di un percorso di scorrimento alternativo alla SP175 Litoranea a monte degli insediamenti costieri;
- 2.2.a Riquilificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento: inserimento all'interno del tracciato della Ciclovía del Sole (Eurovelo 7);
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede propria lungo la SP175 differenziata secondo la stagione. Versione annuale: 3 fermate (Hub Porta Sele Salerno, Parco Archeologico Paestum, Hub Porta Cilento Agropoli); versione estiva: ulteriori fermate nei pressi di località balneari;
- 3.1.d Riquilificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato;
- 3.2.b-c Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici quali playground, piazzette, campi sportivi.

BATTIPAGLIA - SPINETA
Via Lago Trasimeno - Area ex Villaggio Iris
Stato di fatto



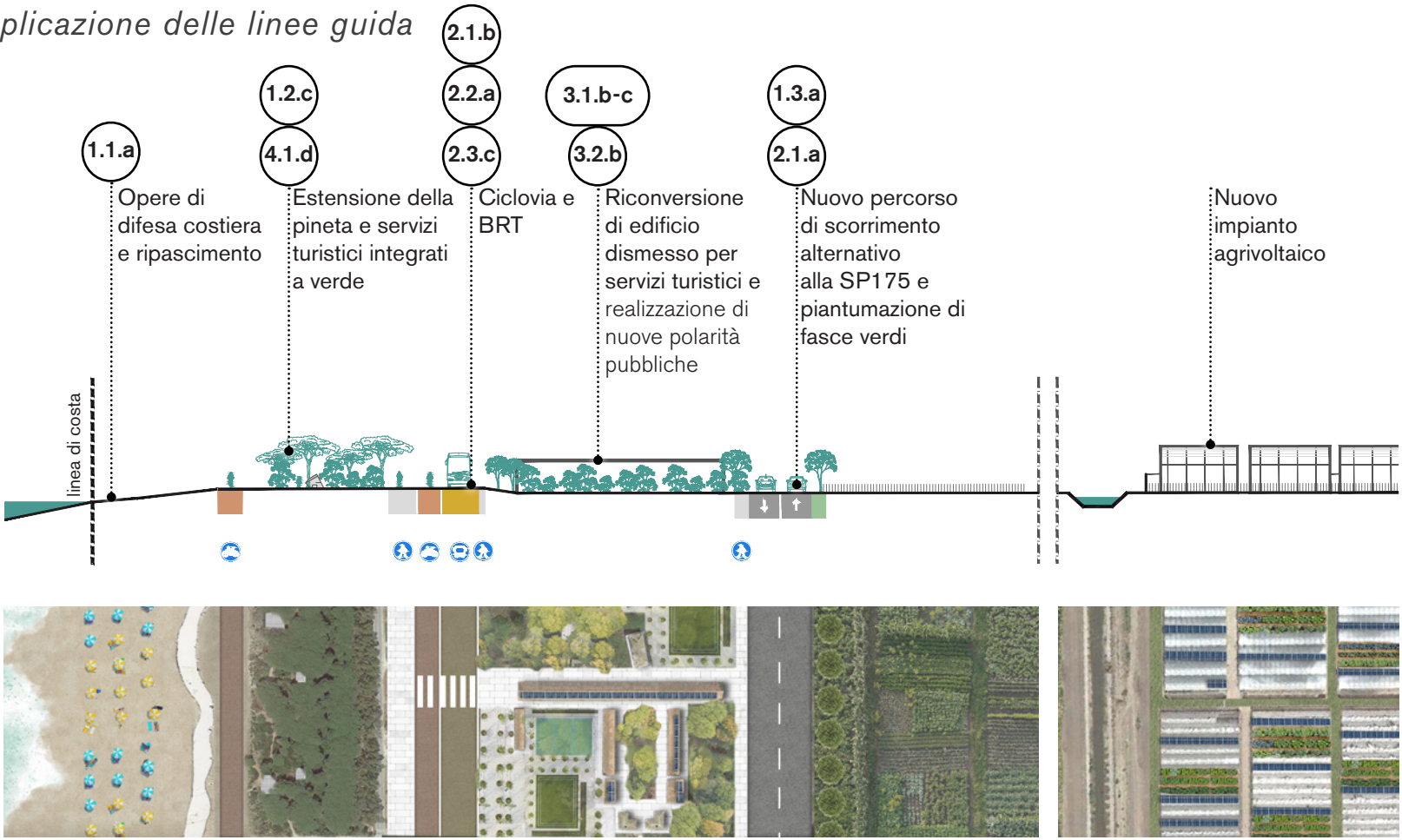
Descrizione

Dopo le curve disegnate dall'Acquapark Isola Verde sul fiume Tusciano si entra nel territorio comunale di Battipaglia e l'aspetto maggiormente urbanizzato della località Magazzino lascia spazio a un'area più periferica, meno infrastrutturata, ma non meno antropizzata. La SP175 Litoranea si sviluppa a circa 150 m dalla linea di costa, distanza che aumenterà gradatamente fino alla foce del fiume Sele (420 m). Lungo un primo tratto di circa 2 km di lunghezza non vi è quasi traccia della pineta, il suo spazio risulta occupato da stabilimenti balneari, campeggi, alcune aree di costruzioni abusive: tuttavia è ancora possibile una lettura in traccia della successione arenile / duna / fascia pinetale. Lungo gli stessi 2 km di località Spineta, a monte della SP175 si sviluppano campi aperti, intervallati da aziende agricole in dismissione. La ciclabile proveniente da Pontecagnano appare compromessa.

Criticità

- Scarsa balneabilità;
- Fenomeni di erosione costiera;
- Presenza di abusi ed elementi incongrui in luogo della pineta (es. ex villaggio Iris);
- Scarso ammodernamento e manutenzione degli stabilimenti balneari esistenti;
- Discontinuità e impraticabilità delle piste ciclabili esistenti, dovuta a incuria e degrado;
- Scarsa manutenzione e valorizzazione del patrimonio culturale esistente (es. Masseria V azienda);
- Mancata presenza di fascia di rispetto tra area rurale e strada.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



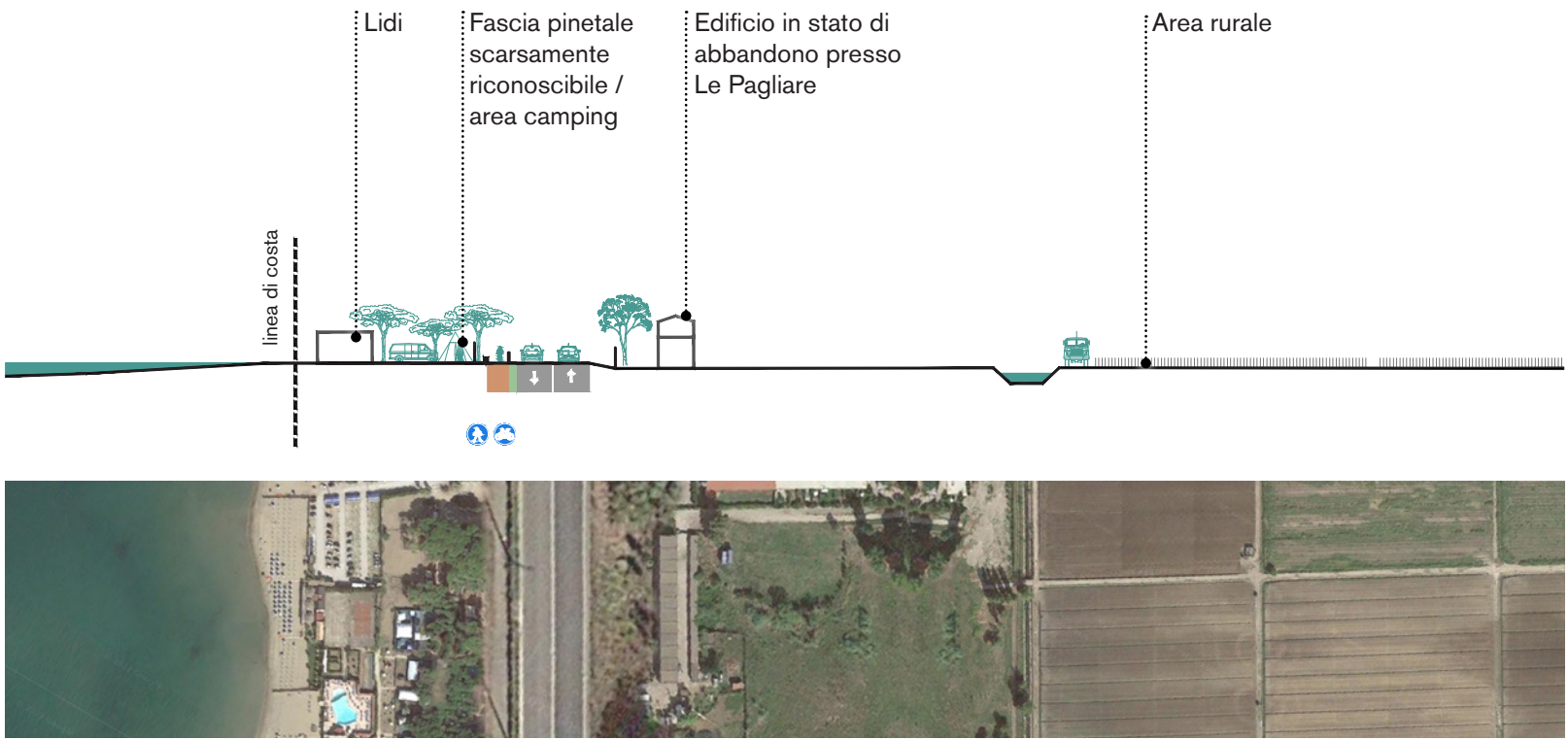
Obiettivi

1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
4. Qualificazione dell'immagine e dell'offerta turistica del litorale.

Azioni

- 1.1.a - 1.2.c Ripascimento, ricostruzione ed estensione del sistema pinetale retrodunale;
- 1.3.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.1.a Individuazione di un percorso di scorrimento alternativo alla SP175 Litoranea a monte degli insediamenti costieri;
- 2.1.b Declassificazione della SP175;
- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento e completamento;
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede propria lungo la SP175;
- 3.1.b-c 3.2.b Recupero di edifici dismessi e realizzazione di nuove polarità pubbliche;
- 4.1.d Proposte di sistemi ricettivi integrati alla pineta quali campeggi, glamping, albergo diffuso preservando la fruizione pubblica.

BATTIPAGLIA - LAGO
SP175 - zona Pagliare
Stato di fatto



Descrizione

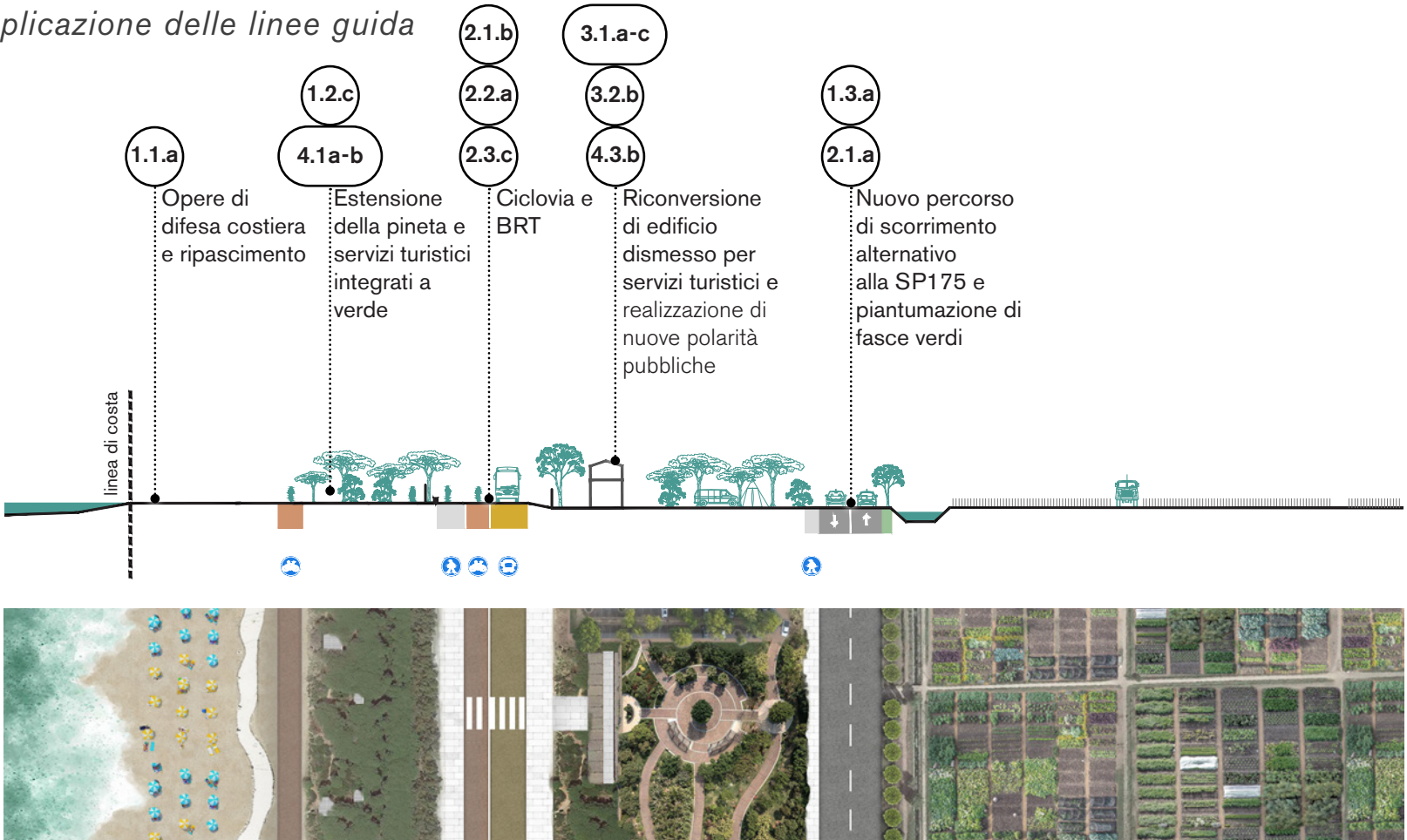
I successivi 2 km di strada avvicinano alla località Lago, situata al confine tra i comuni di Battipaglia ed Eboli. Nella fascia tra il litorale e la SP175 si alternano molti lidi e campeggi, ciascuno con il proprio parcheggio e strutture a occupare parte del suolo destinato un tempo alla pineta, qui finalmente leggibile, ma appunto ampiamente rimaneggiata e scarsamente accessibile. Risulta completamente assente la duna a difesa della pineta, occupata appunto dalle strutture dei lidi. Il lato a monte risulta più complesso del primo tratto: si alternano realtà turistiche consolidate (Villaggio Paestum) ad altre situazioni "di risulta" o a tentativi di investimenti edilizi non andati a buon fine. Il quadro risulta, comunque, meno compromesso che in località Magazzeno.

Alcuni eucalipti risalenti al periodo delle bonifiche, il cui filare è ormai di difficile lettura, separano la strada o gli insediamenti dalle limitrofe attività agricole.

Criticità

- Scarso ammodernamento e manutenzione degli stabilimenti balneari esistenti;
- Perdita delle morfologie originarie del sistema dunale;
- Uso incongruo della pineta dovuto alla presenza di aree parcheggio o camping che non ne permettono la lettura da zona Spineta a zona Lago;
- Presenza di elementi antropizzati in disuso o in stato di abbandono (es. edificio presso Le Pagliare o investimenti immobiliari zona Lago);
- Mancata presenza di fascia di rispetto tra area rurale e strada.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



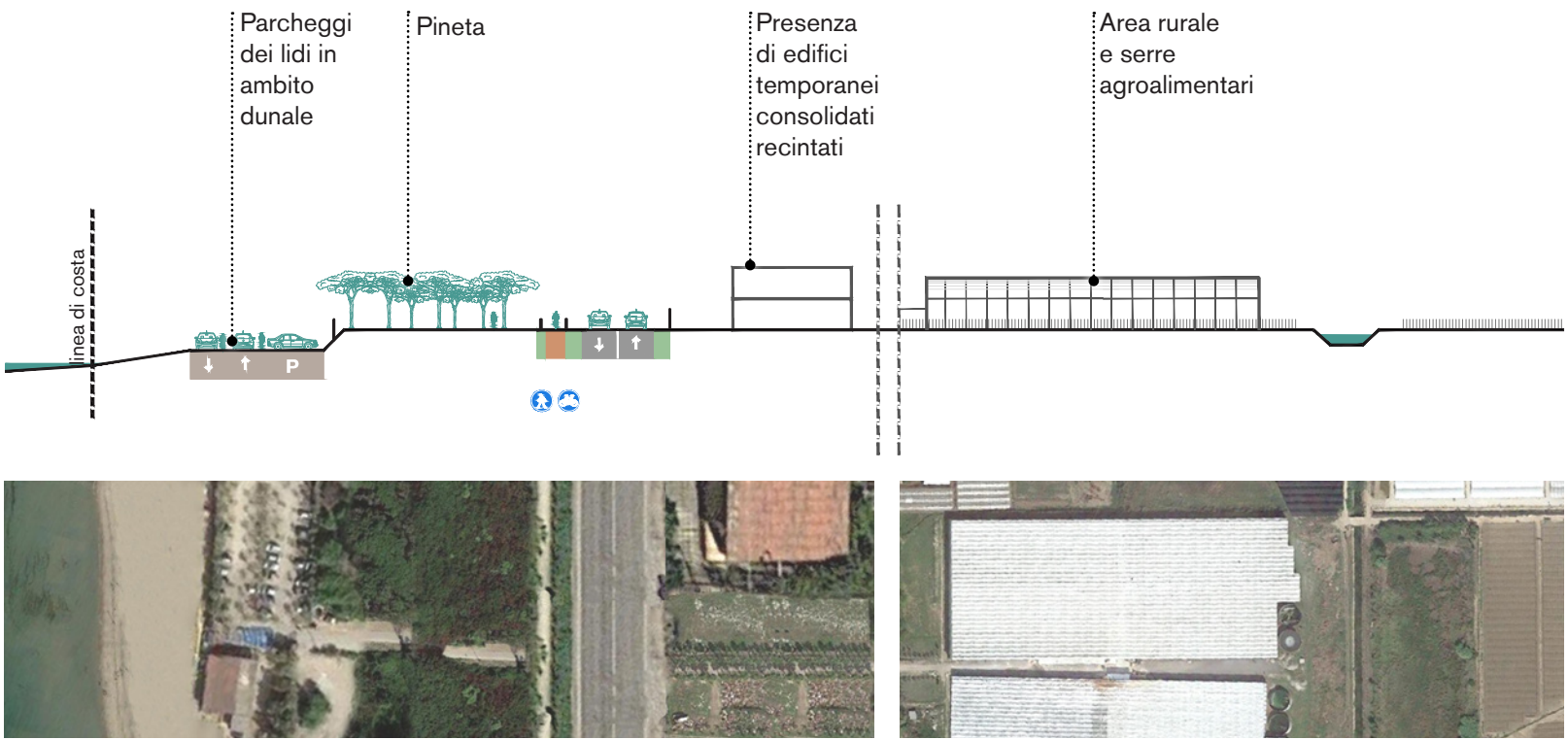
Obiettivi

1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
4. Qualificazione dell'immagine e dell'offerta turistica del litorale.

Azioni

- 1.1.a - 1.2.c Ripascimento, ricostruzione ed estensione del sistema pinetale retrodunale;
- 1.3.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.1.a Individuazione di un percorso di scorrimento alternativo alla SP175 Litoranea a monte degli insediamenti costieri;
- 2.1.b - 2.2.a Declassificazione della SP175 e riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento;
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede propria lungo la SP175;
- 3.1.a-c 3.2.b Recupero di spazi edificati abusivamente e realizzazione di nuove polarità pubbliche;
- 4.1.a-b Razionalizzazione dell'organizzazione e promozione di interventi di riqualificazione dei lidi;
- 4.3.b Integrazione di nuove attività stabili o temporanee in edifici dismessi da riqualificare, con rimandi alle attrattività locali.

EBOLI - CAMPOLONGO I
SP175 - Incrocio Via Arillo
Stato di fatto



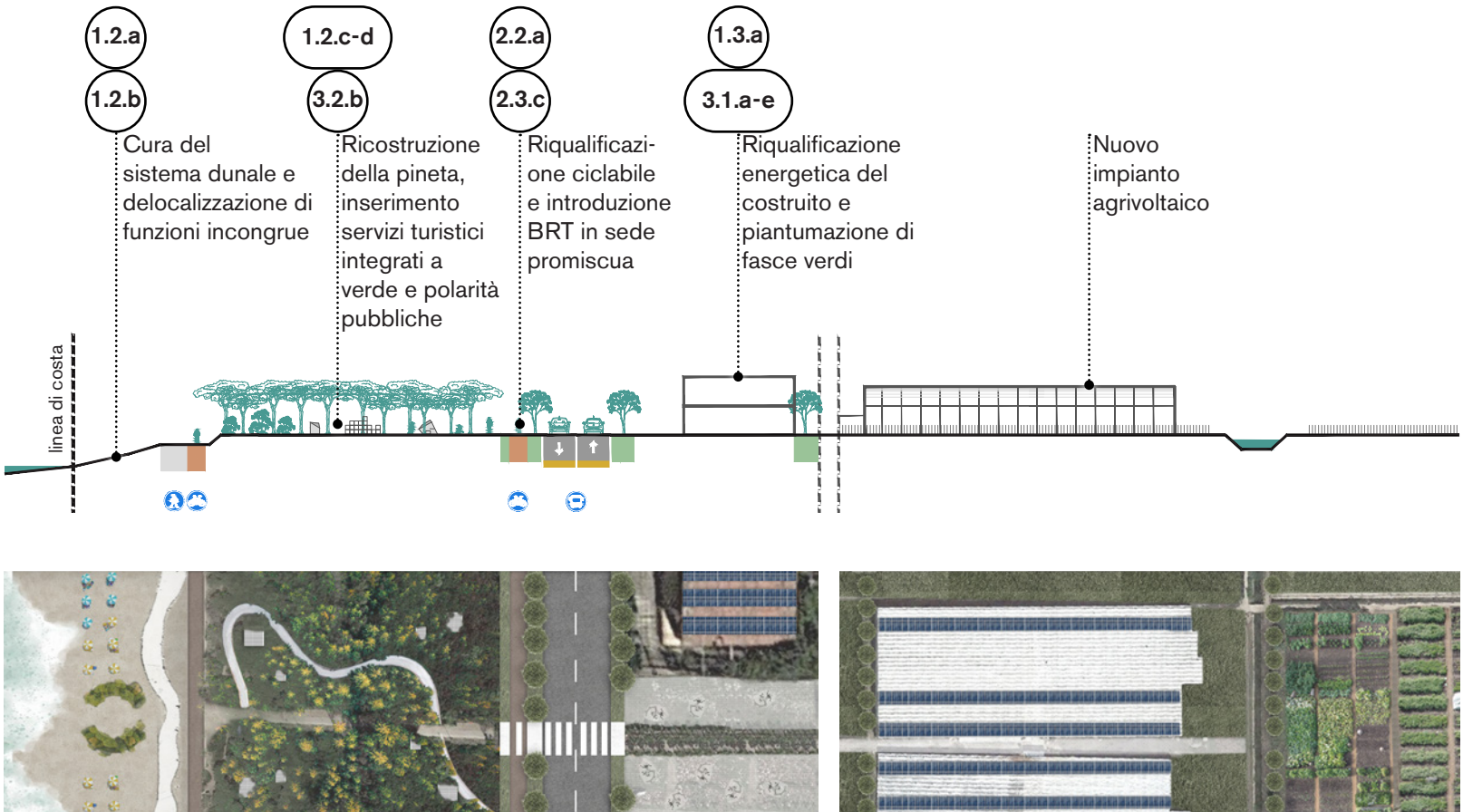
Descrizione

La località Lago, al confine tra Battipaglia ed Eboli, si connota come un insediamento disordinato che interrompe la fascia pinetale. Subito a sud ricomincia la pineta (riserva naturale foce Sele e Tanagro), questa volta in maniera più leggibile, con una fascia che occupa circa 300m e distaccata dalla SP175 da un'ulteriore fascia pre-pinetale costituita da alberi e arbusti decidui. Alcune traverse conducono ai lidi, presenti in minor numero rispetto a Pontecagnano e Battipaglia, e collegati da una strada parallela alla SP175 e scarsamente strutturata. L'arenile, così come su quasi tutta la costa, appare stretto ed eroso. Per tutto il territorio comunale di Eboli, a monte della SP, si alterna senza soluzione di continuità un campionario di baracche, campi, serre, seconde case, vegetazione incongrua, aree abbandonate. La ciclabile versa in stato di abbandono. Ne risulta un panorama desolante.

Criticità

- Scarsa balneabilità, dovuta alla scarsa qualità delle acque del litorale;
- Fenomeni di erosione costiera;
- Perdita delle morfologie originarie del sistema dunale in parte dovuto ai lidi e loro infrastrutture;
- Litorale di Eboli interessato da fenomeni di scarsa legalità diffusa;
- Degrado dovuto alla presenza di edifici temporanei consolidati nel tempo, lungo le traverse della Litoranea delle Medaglie d'oro.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



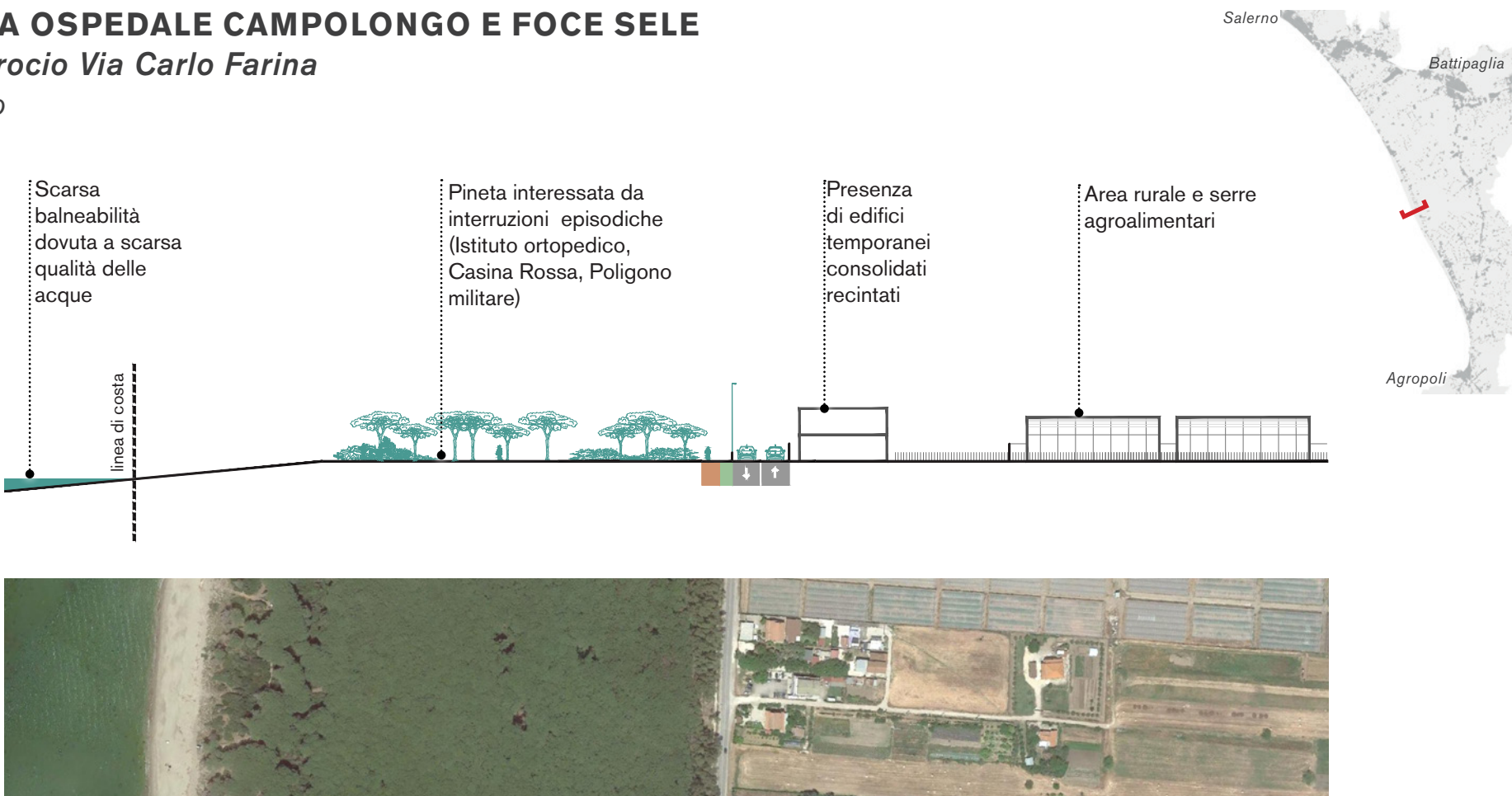
Obiettivi

1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 1.2.a Ricostruzione / implementazione / cura del sistema dunale;
- 1.2.b De-artificializzazione e delocalizzazione di funzioni incongrue occupanti la duna;
- 1.2.c Ricostruzione ed estensione del sistema pinetale retrodunale;
- 1.2.d Controllo e regolamentazione della fruizione antropica;
- 1.3.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.2.a Riqualficazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento;
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede promiscua lungo la SP175;
- 3.1.a-e Rigenerazione del tessuto urbano consolidato;
- 3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici per la realizzazione di nuove polarità pubbliche.

EBOLI - TRA OSPEDALE CAMPOLONGO E FOCE SELE
SP175 - incrocio Via Carlo Farina
Stato di fatto



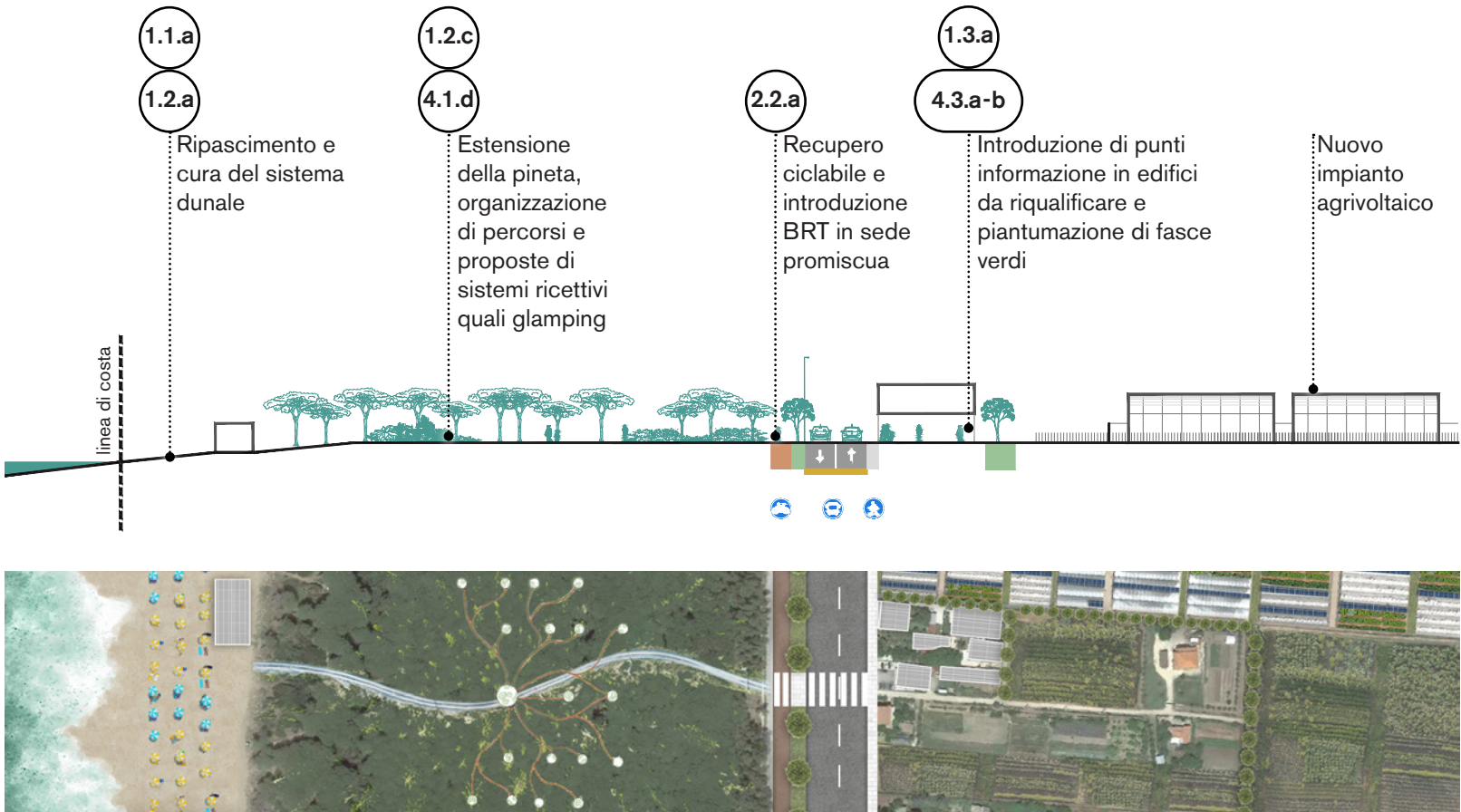
Descrizione

Anche la parte a sud della fascia costiera del comune di Eboli, che va orientativamente dall'Istituto ortopedico di Campolongo fino a foce Sele, vale quanto sopra esposto, soprattutto per la fascia a monte della SP175. La pineta appare meglio conservata, anche grazie al vincolo della ZSC e della Riserva Naturale Sele e Tanagro. Tuttavia risulta evidente il suo ruolo di risorsa sottoutilizzata: la perifericità, il degrado e l'illegalità diffusa, le condizioni al contorno non rendono questo un luogo appetibile. Esistono inoltre alcuni interventi episodici che interrompono la continuità del bosco: lo stesso Istituto ortopedico, i cui parcheggi occupano parte della pineta e dello spazio dunale, la Casina Rossa e l'ex poligono di tiro militare. A foce Sele si interrompe la pista ciclabile ammalorata esistente.

Criticità

- Scarsa balneabilità;
- Mancata valorizzazione della pineta, anche nei punti in cui meglio conservata;
- Discontinuità delle piste ciclabili esistenti, dovuta alla parziale assenza di alcuni tratti e a uno stato di degrado diffuso;
- Litorale di Eboli interessato da fenomeni di scarsa legalità diffusa;
- Degrado dovuto alla presenza di edifici temporanei consolidati nel tempo, lungo le traverse di Via Birindelli;
- Mancata presenza di fascia di rispetto tra area rurale e terreni limitrofi.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



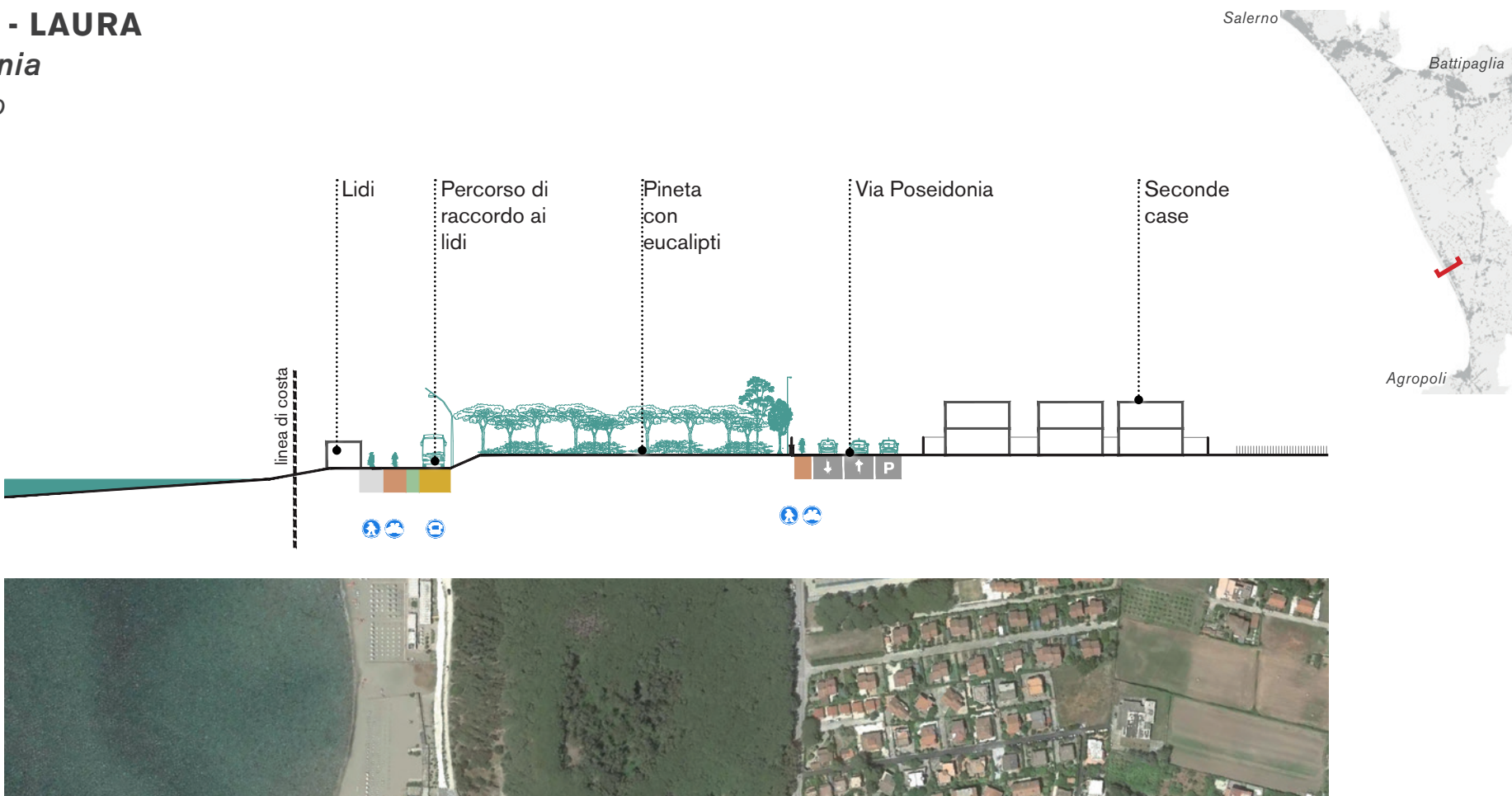
Obiettivi

1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 1.1.a Ripascimento;
- 1.2.a Ricostruzione / implementazione / cura del sistema dunale;
- 1.2.c Ricostruzione ed estensione del sistema pinetale retrodunale;
- 1.3.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento;
- 4.1.d Proposte di sistemi ricettivi innovativi e sostenibili integrati alla pineta e al paesaggio quali campeggi, glamping, albergo diffuso preservando la fruizione pubblica della pineta;
- 4.3.a Introduzione di punti informativi / centri visitatori (anche in pineta);
- 4.3.b Integrazione di nuove attività stabili o temporanee in edifici dismessi da riqualificare, con rimandi alle attrattività locali.

CAPACCIO - LAURA
Via Poseidonia
Stato di fatto



Descrizione

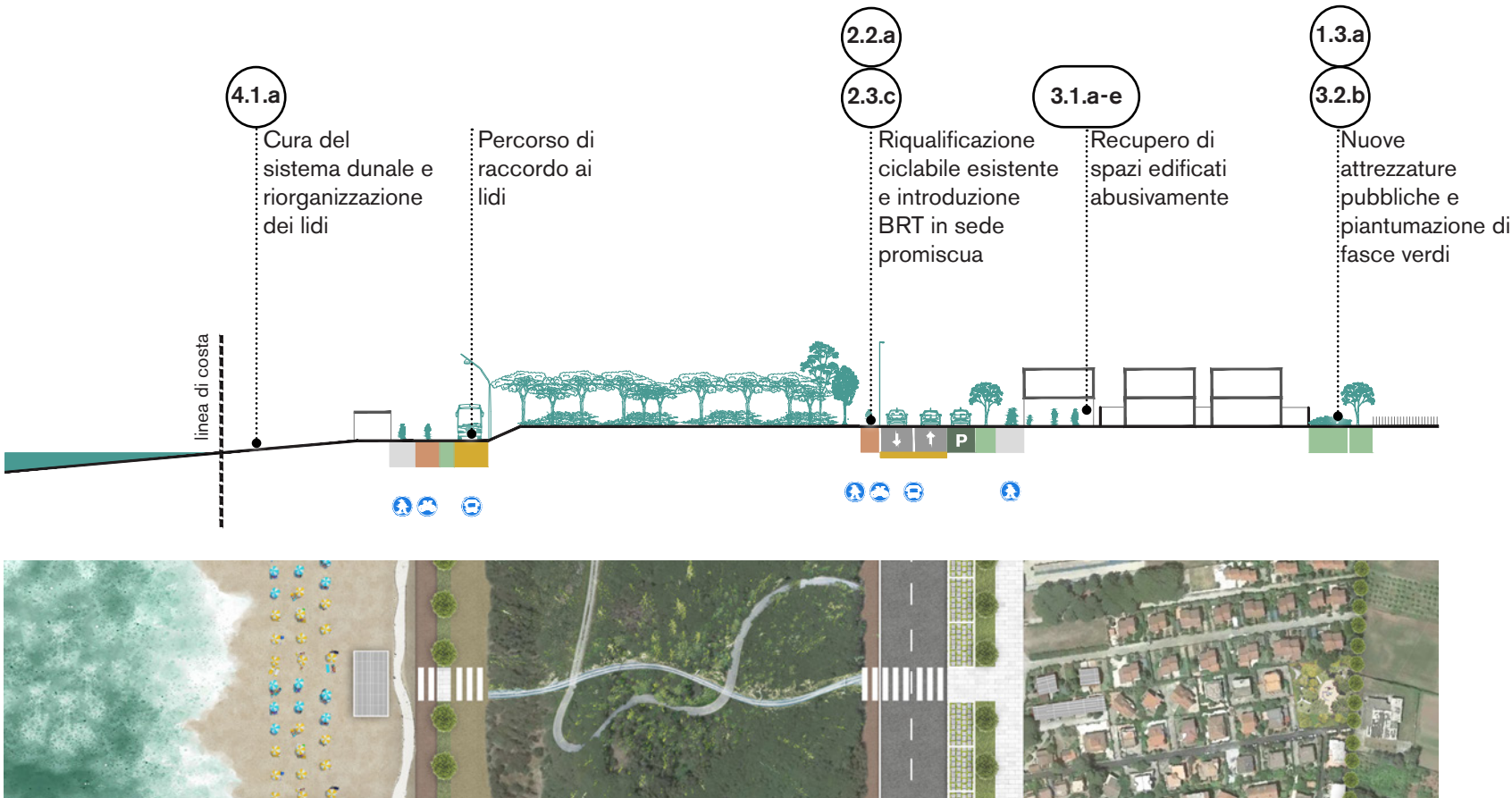
Il primo tratto del litorale di Capaccio, a partire da Foce Sele, riporta alcune caratteristiche del tratto ebolitano: la pineta è ancora in ZSC, “protetta” da un filare di eucalipti, ma molti sono i campeggi, fino alla punta di foce Sele, che occupano la pineta. In pieno bosco, e fino a lambire le acque, sussistono i ruderi del Villaggio Merola, costruito negli anni '70 in ambito retrodunale, testimonianza di abusivismo e erosione costiera.

In località Varolato la SP175 ripiega verso l'interno definendo una fascia mista consolidata di seconde case, villaggi, hotel e alcune aree agricole. Via Poseidonia continua lungo la pineta permettendo gli accessi al mare, accessi che, in località Laura, sono stati oggetti di un recente intervento del comune di Capaccio-Paestum, che ha molto migliorato la qualità dell'area, prevedendo aree di parcheggio e strade di collegamento percorribili in bici o con navette di servizio ai lidi. Continuando verso sud, tuttavia, si nota un rimaneggiamento della pineta, in luogo di lidi, resort e campeggi.

Criticità

- Rimaneggiamento della morfologia originaria del sistema pinetale, soprattutto in zona foce Sele e a sud di Lido Venere.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
4. Qualificazione dell'immagine e dell'offerta turistica del litorale.

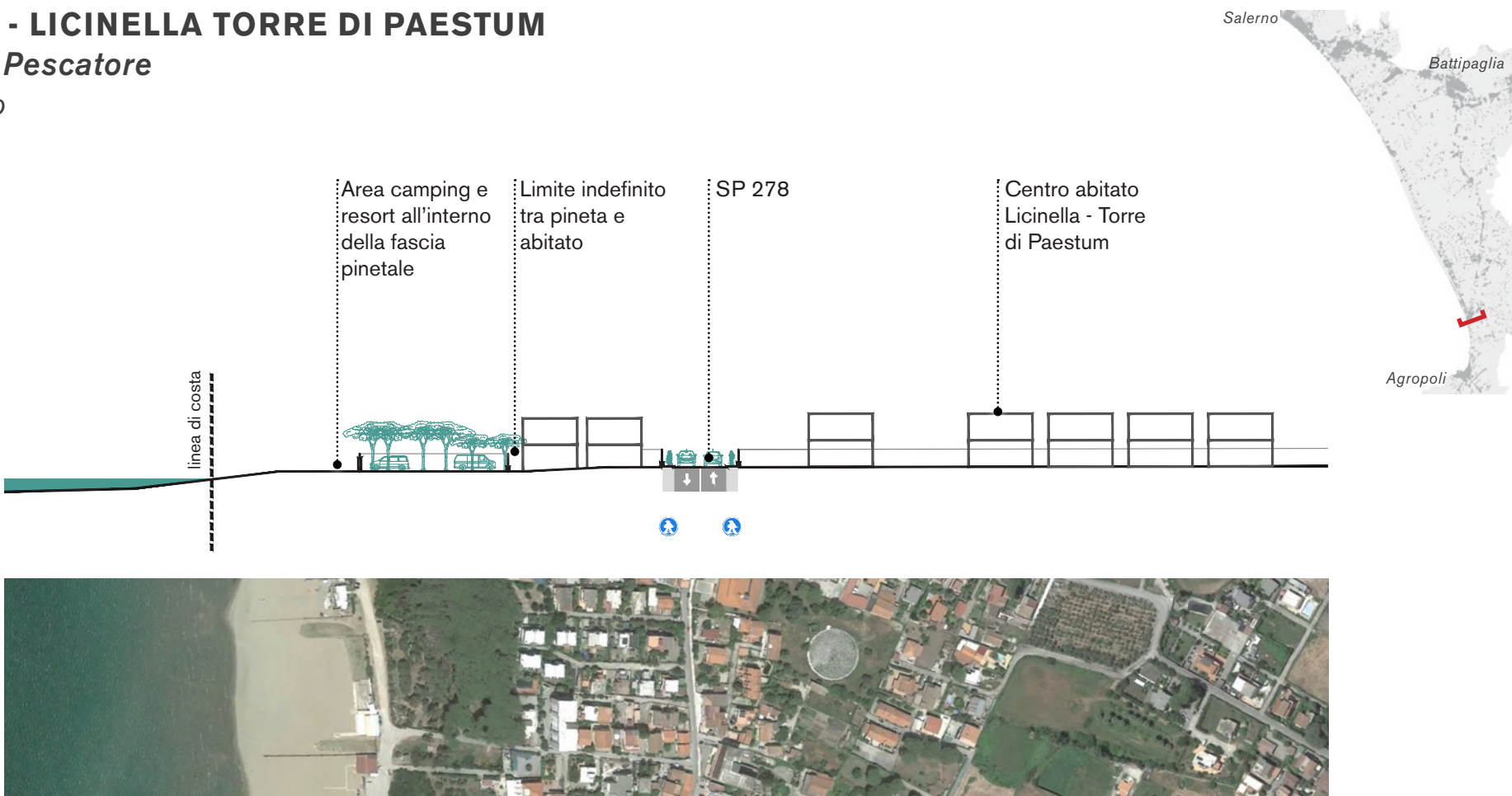
Azioni

- 1.3.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento e completamento;
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede promiscua lungo la SP175 differenziata secondo la stagione;
- 3.1.a-e Rigenerazione del tessuto urbano consolidato;
- 3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici quali playground, piazzette, campi sportivi.
- 4.1.a Razionalizzazione dell'organizzazione dei lidi e delle aree urbanizzate lungo il litorale per consentire il recupero di spazi naturali.

CAPACCIO - LICINELLA TORRE DI PAESTUM

zona Lido il Pescatore

Stato di fatto



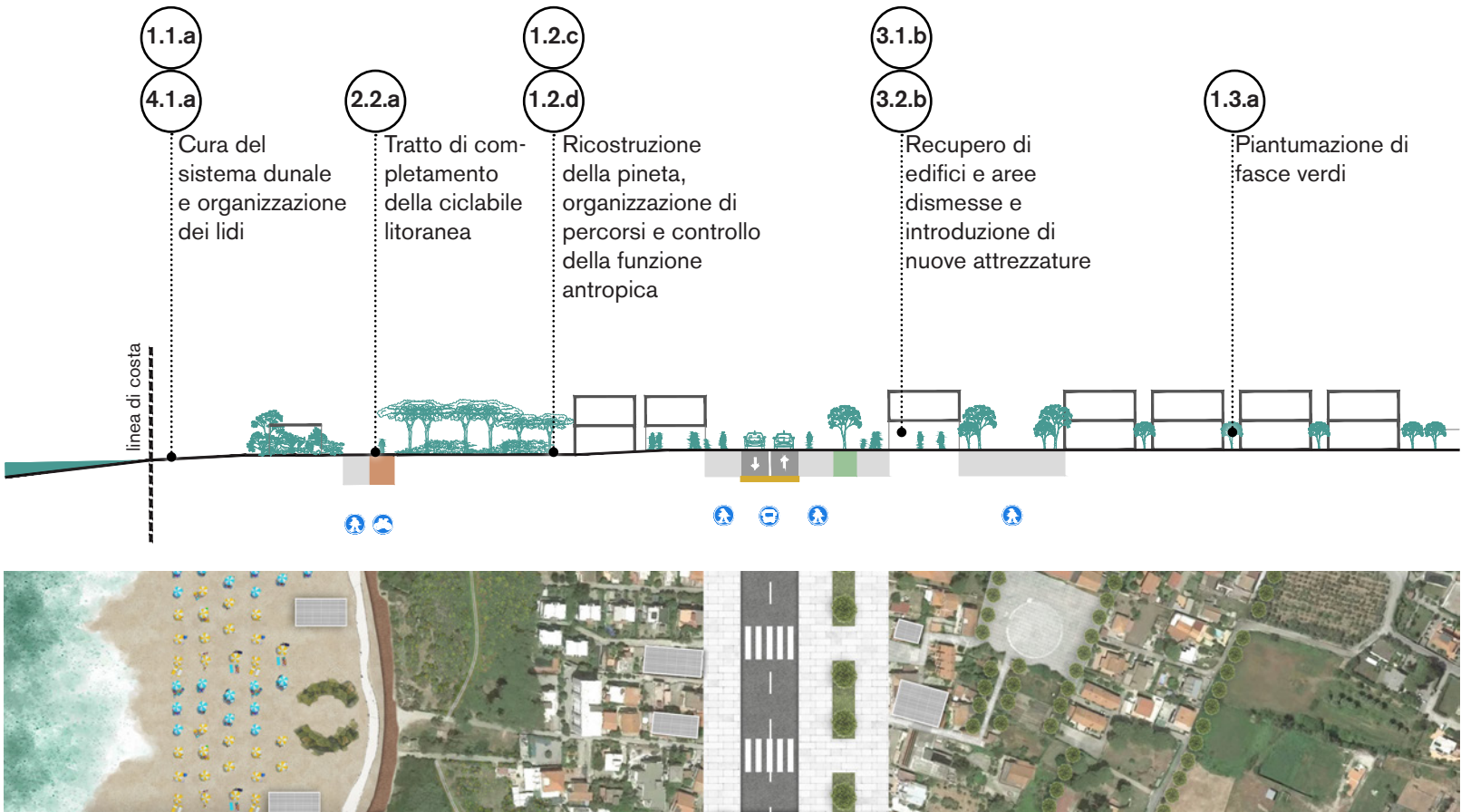
Descrizione

A partire dal canale corrispondente all'Hotel Parco dei Principi, man mano che ci si avvicina all'area del Parco Archeologico di Paestum, si amplificano i fenomeni di abusivismo e di occupazione della pineta. Siamo entro il vincolo di inedificabilità relativo all'area archeologica, vincolo che non ha sortito gli effetti dovuti. L'Oasi dunale di Legambiente difende un brano di spiaggia libera, duna e pineta retrostante, ma subito dopo questa il bosco si interrompe bruscamente, così come la sua ZSC, e, di fatto, la pineta finisce qui, non trovando più spazio vitale in corrispondenza della località Licinella-Torre di Paestum. Di fatto qui la pineta e il costruito sono nati negli stessi anni ('60), ciò non ha permesso alla struttura naturalistica di strutturarsi. Manca una strada litoranea che permetta il collegamento diretto alle spiagge, poiché il costruito confina direttamente con l'area verde senza soluzione di continuità.

Criticità

- Forte erosione della pineta a causa dello sviluppo urbanistico (costruzioni abusive in area vincolo archeologico L. 220/1954);
- Uso incongruo della pineta dovuto a presenza di aree camping e parcheggi;
- Carenza di infrastrutture di mobilità dolce in ambito urbano;
- Scarsa qualità urbanistica ed edilizia del costruito esistente.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

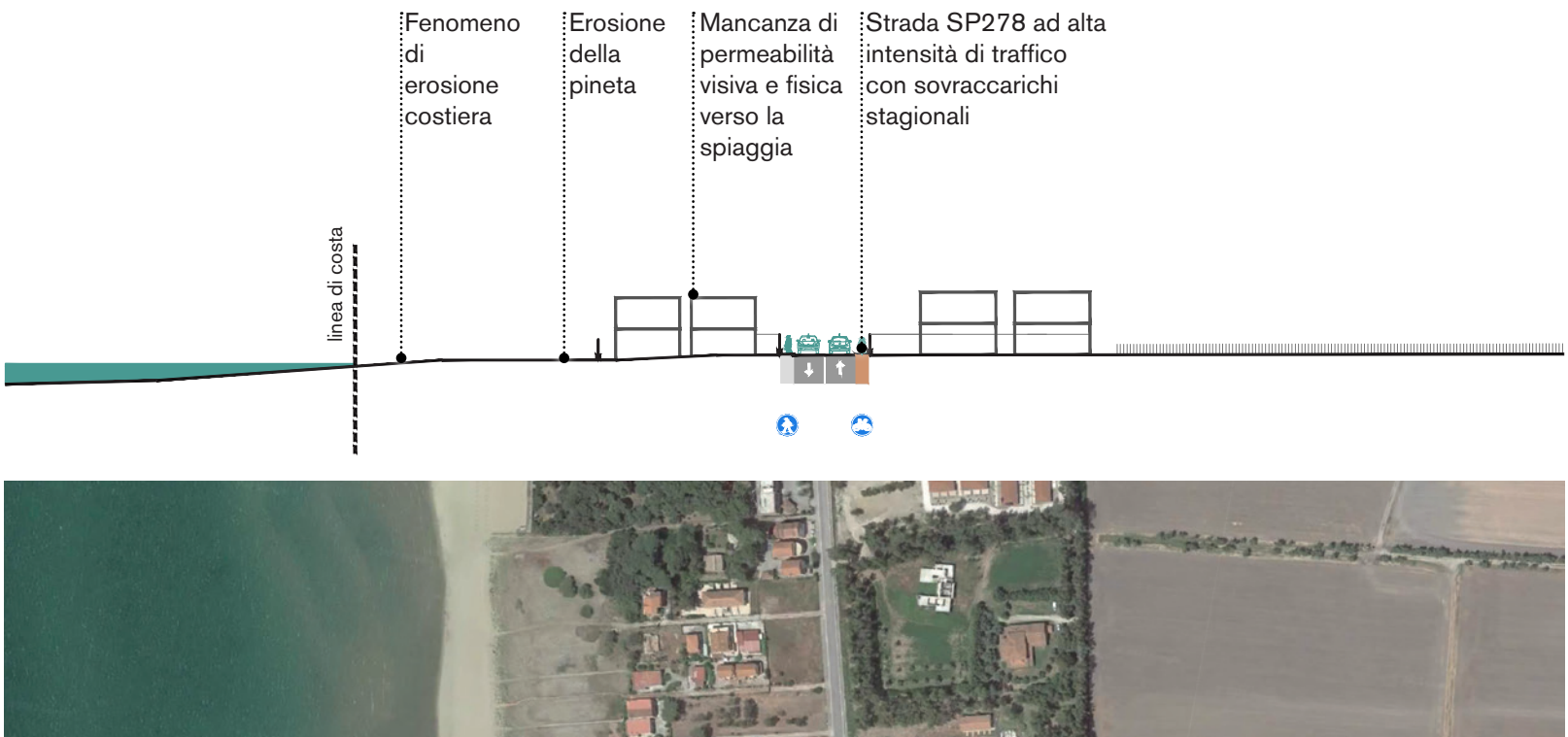
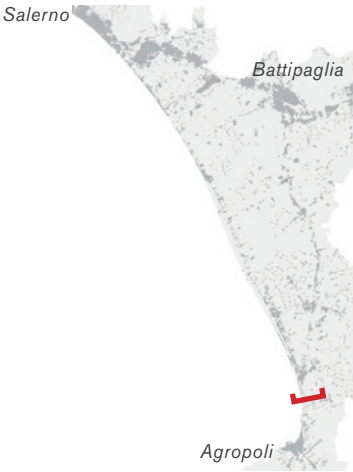
1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
4. Qualificazione dell'immagine e dell'offerta turistica del litorale.

Azioni

- 1.1.a Ripascimento;
- 1.2.c Ricostruzione ed estensione del sistema pinetale retrodunale;
- 1.2.d Controllo e regolamentazione della fruizione antropica;
- 1.3.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4m) e completamento;
- 3.1.b Recupero di edifici dismessi e rifunzionalizzazione in servizi destinati al turismo sostenibile;
- 3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici quali playground, piazzette, campi sportivi;
- 4.1.a Razionalizzazione dell'organizzazione di lidi e aree urbanizzate lungo il litorale per consentire il recupero di spazi naturali.

CAPACCIO - AREA IN PROSSIMITÀ DEL FIUME SOLOFRONE
SP278

Stato di fatto



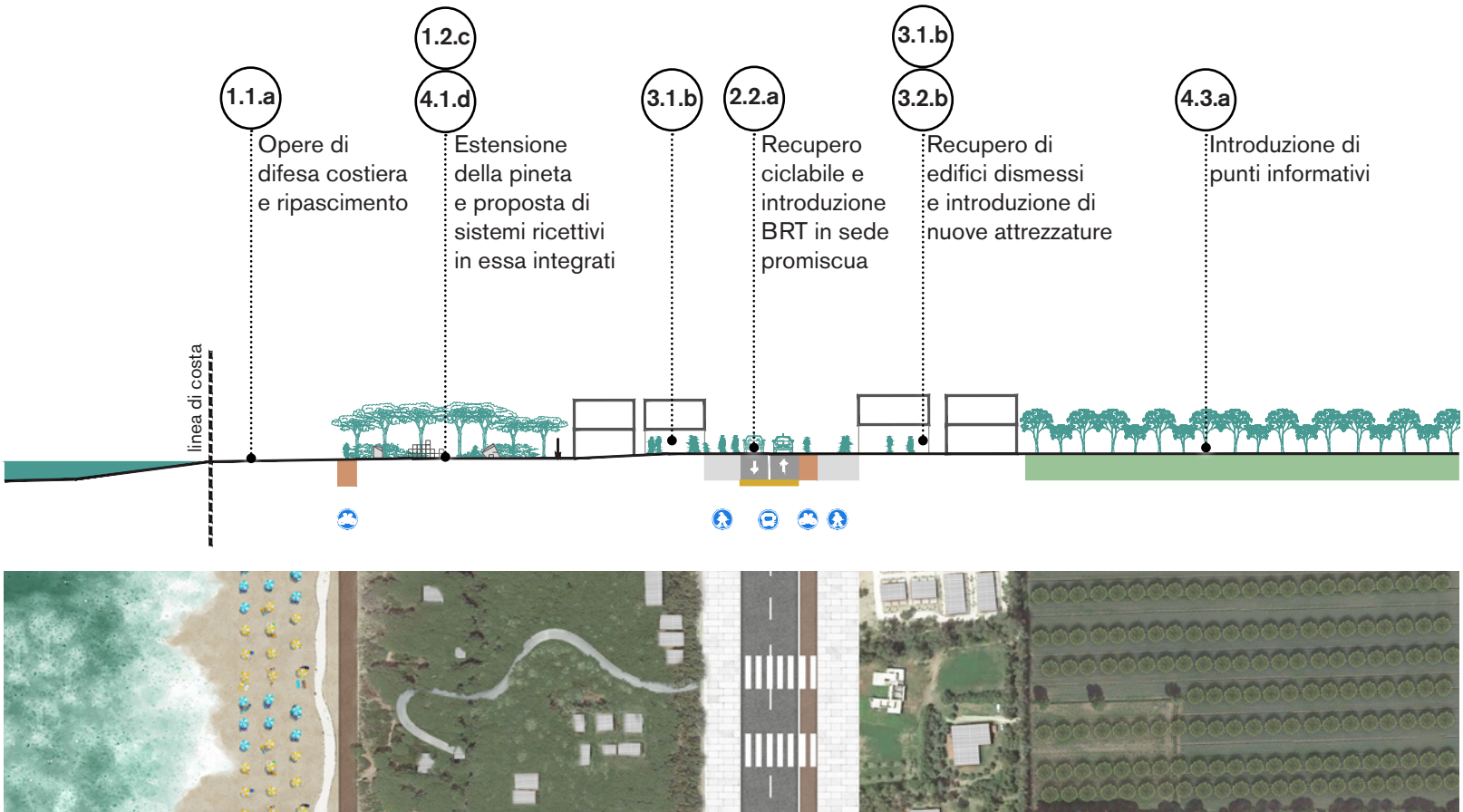
Descrizione

Come già descritto, in località Licinella, il sistema della pineta si interrompe. Il centro abitato di Licinella è attraversato dalla SP278 che, a partire dall'incrocio con Via Molino di Mare, diventa la strada litoranea, costeggiata da pista ciclabile, verso Agropoli. Il litorale appare ampiamente eroso (come lungo tutto il tratto analizzato), ancora leggibile la duna, mentre la fascia una volta alberata è occupata da lidi e resort che occupano trasversalmente l'area, non permettendo una permeabilità longitudinale. A monte della strada si alternano ancora villaggi resort e terreni agricoli molto estesi. Pur essendo questa un'area periferica come quella di Eboli, non sono visibili significativi sintomi di degrado, se non nell'affastellamento di elementi urbanistici non congruenti.

Criticità

- Fenomeno di erosione costiera;
- Forte erosione della pineta e impossibilità di attraversamento longitudinale della fascia costiera;
- Mancanza di permeabilità visiva e fisica verso la spiaggia, dovuta alla presenza di stabilimenti balneari e abitazioni;
- Strada SP278 ad alta intensità di traffico con sovraccarichi stagionali;
- Scarsa pianificazione degli insediamenti a monte della SP278.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



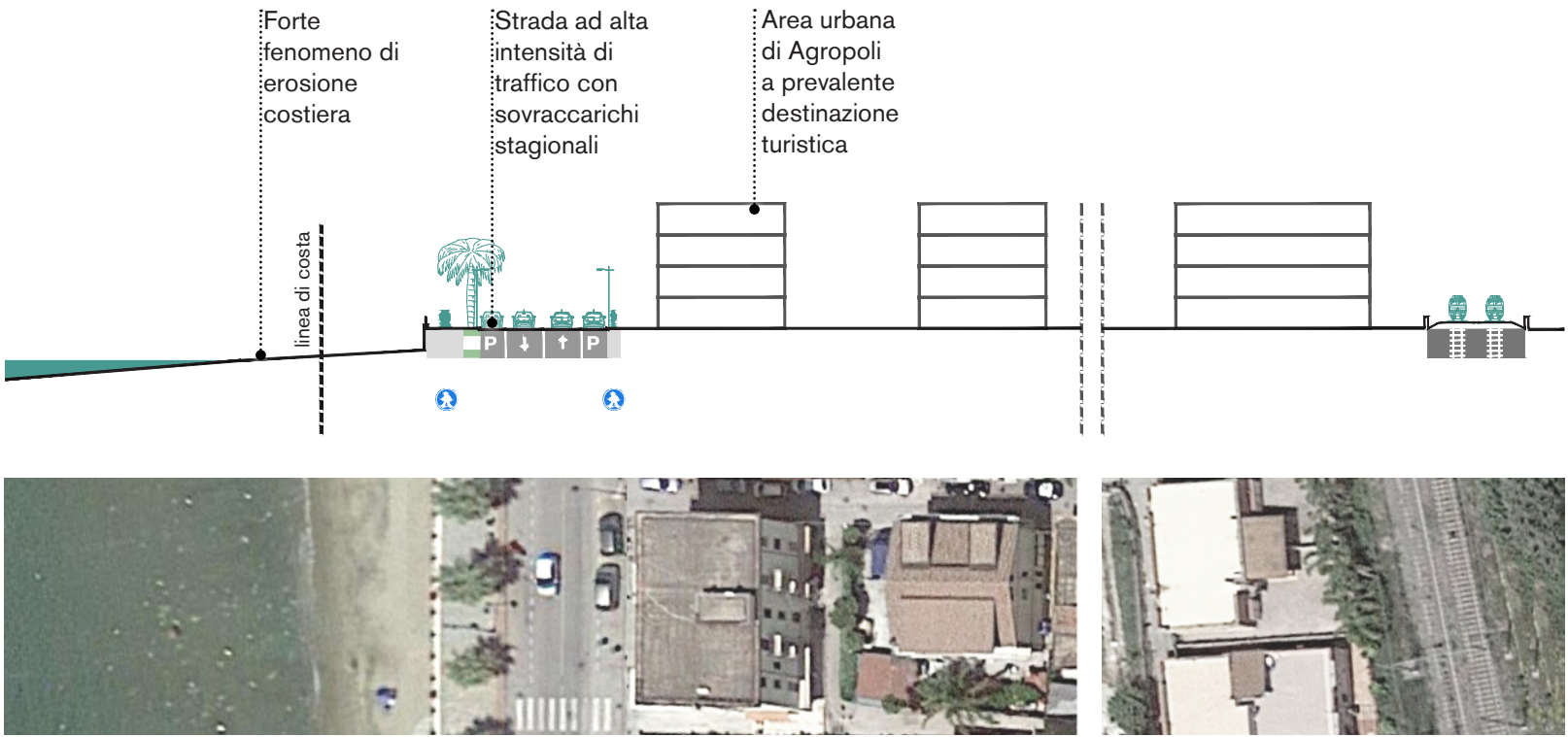
Obiettivi

- Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
- Miglioramento dell'accessibilità;
- Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
- Qualificazione dell'immagine e dell'offerta turistica del litorale.

Azioni

- 1.1.a Ripascimento;
- 1.2.c Ricostruzione ed estensione del sistema pinetale retrodunale;
- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento;
- 3.1.b Recupero di edifici dismessi e rifunionalizzazione in servizi destinati al turismo sostenibile;
- 3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici quali playground, piazzette, campi sportivi (per i centri urbani consolidati come Magazzino, Campolongo, Laura, Licinella);
- 4.1.d Proposte di sistemi ricettivi integrati alla pineta e al paesaggio quali campeggi, glamping, albergo diffuso;
- 4.3.a Introduzione di punti informativi / centri visitatori (anche in pineta).

AGROPOLI - VIA SAN MARCO
Litorale tratto urbano
Stato di fatto



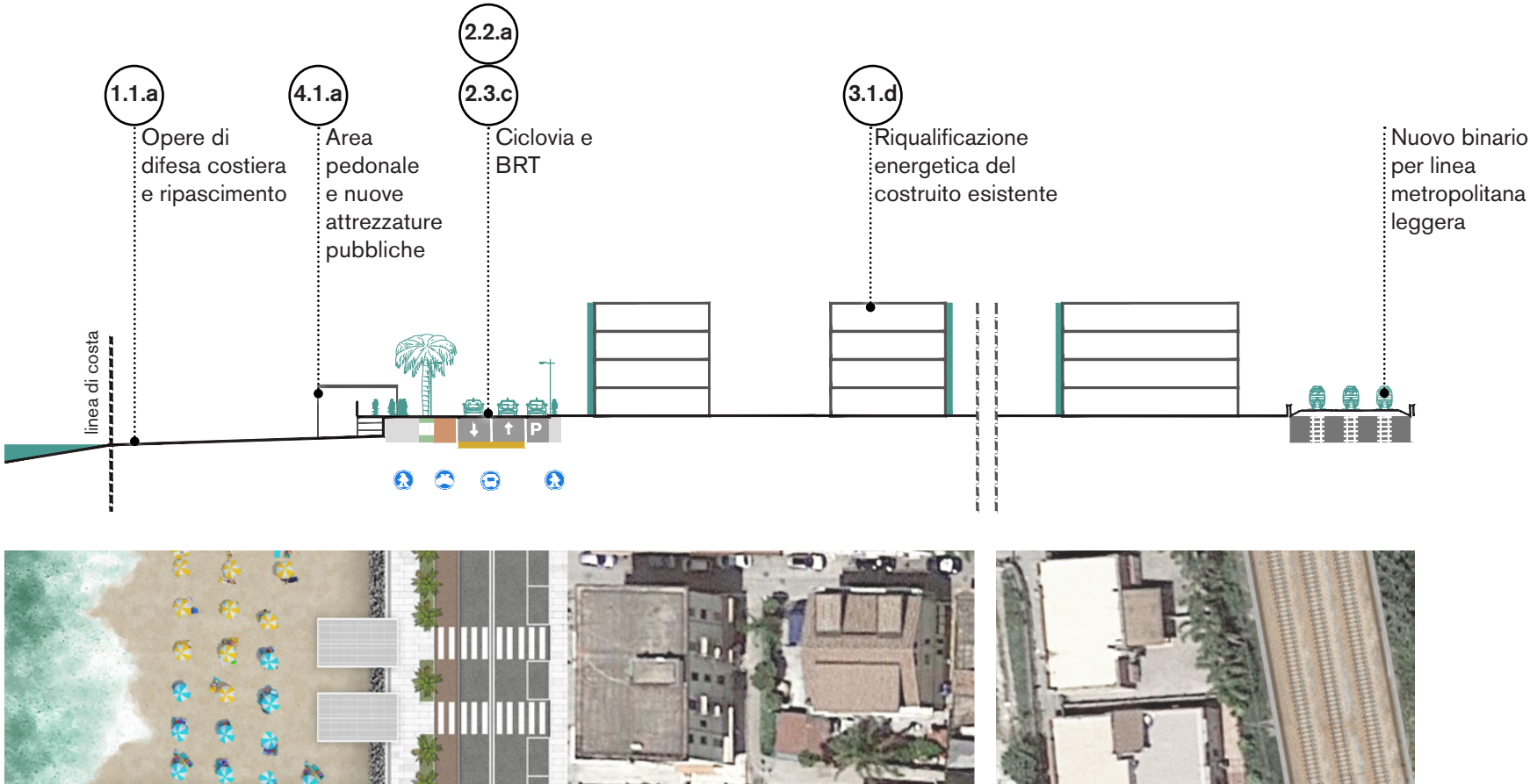
Descrizione

Superato il fiume Solofrone si entra in un altro sistema, preludio della penisola cilentana, in cui la strada litoranea si schiaccia in una stretta fascia infrastrutturale di cui fanno parte anche ferrovia e SS18, a causa delle mutate condizioni orografiche. C'è dunque una criticità legata allo spazio vitale lungo questa fascia e alla saturazione infrastrutturale, deducibile soprattutto all'ingresso nel tratto urbano di Agropoli, laddove l'arenile risulta quasi completamente eroso a ridosso della strada, costeggiata a sua volta dalle fitte abitazioni (soprattutto seconde case e resort). Il fronte urbano non sembra seguire una logica compositiva. La sezione stradale è tipicamente urbana con marciapiedi e parcheggi su entrambi i lati, senza una infrastrutturazione dedicata al turismo lento.

Criticità

- Forte fenomeno di erosione costiera;
- Strada ad alta intensità di traffico con sovraccarichi stagionali;
- Assenza di pista ciclabile e mancata promozione bike sharing;
- Mancanza di immagine coordinata e elementi pubblicitari non identitari sulla fascia litorale.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

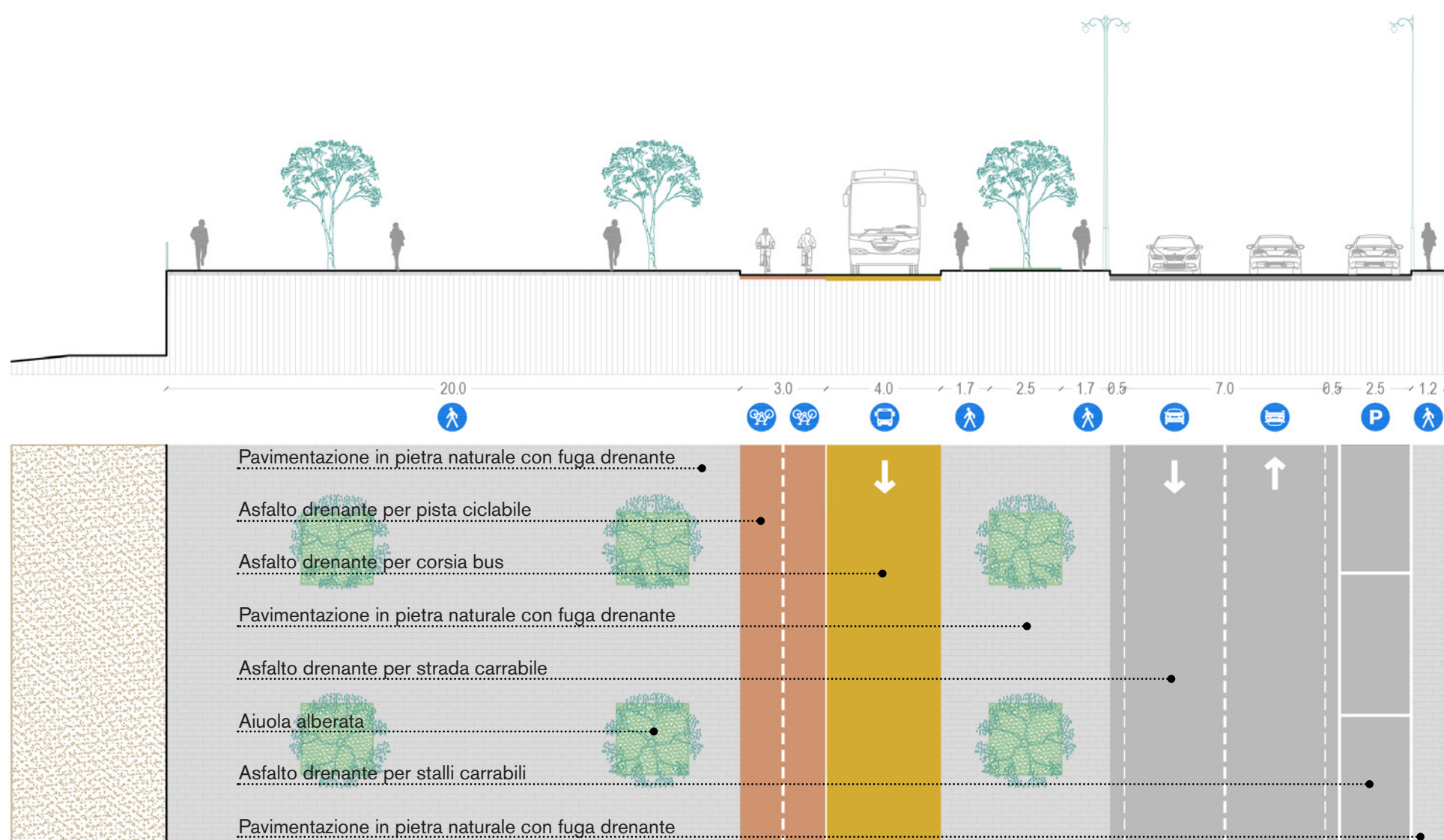
1. Ricostruzione, valorizzazione e potenziamento dell'habitat pineta litorale, riqualificazione di zone degradate o compromesse;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
4. Qualificazione dell'immagine e dell'offerta turistica del litorale.

Azioni

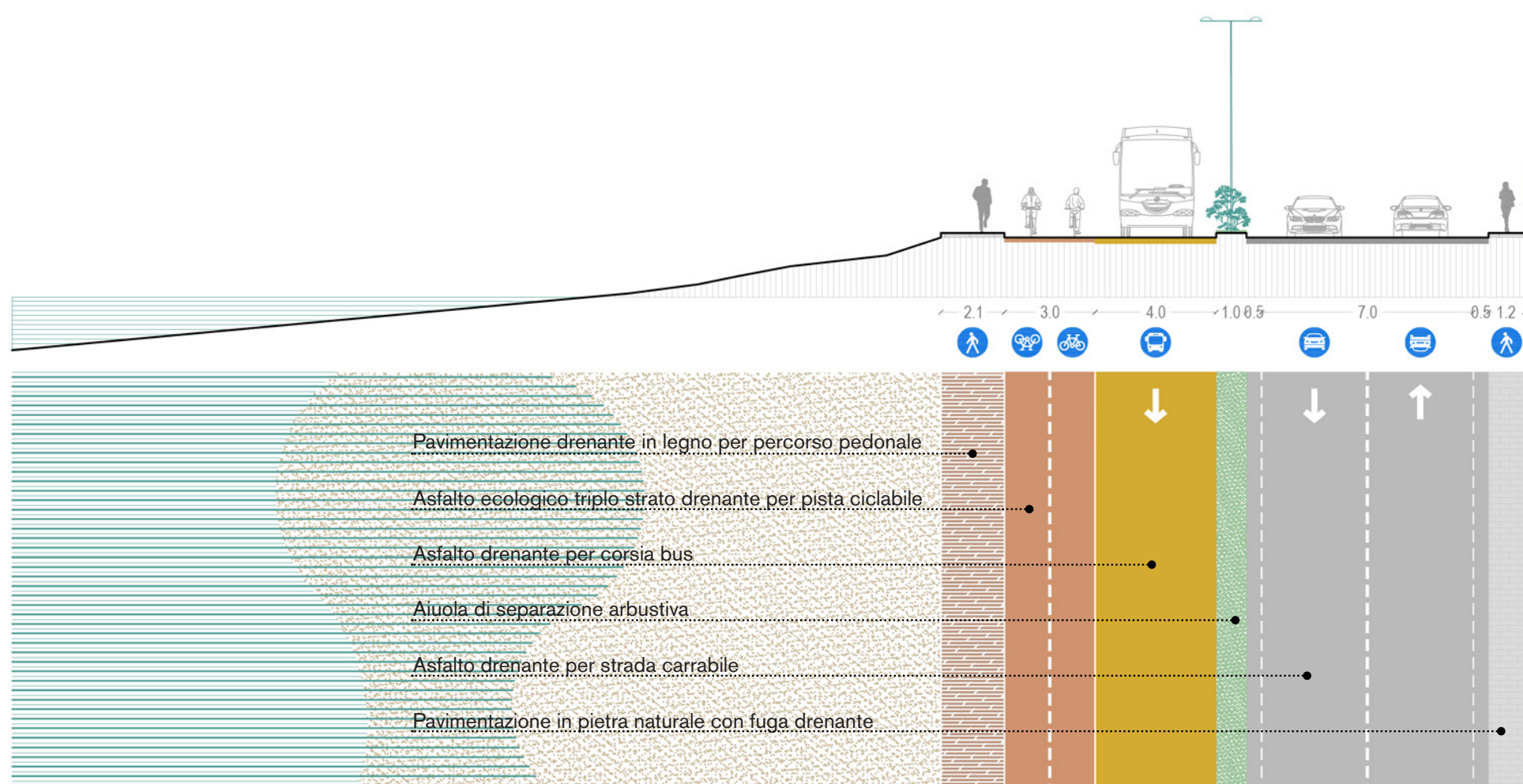
- 1.1.a Ripascimento;
- 2.2.a Riqualificazione della ciclabile litoranea esistente, suo potenziamento (sezione da 3 a 4 m) e completamento: inserimento all'interno del tracciato della Ciclovie del Sole (Eurovelo 7);
- 2.3.c Introduzione di una linea di Trasporto Pubblico Locale, Bus Rapid Transit in sede propria lungo la SP175 differenziata secondo la stagione. Versione annuale: 3 fermate (Hub Porta Sele Salerno, Parco Archeologico Paestum, Hub Porta Cilento Agropoli); versione estiva: ulteriori fermate nei pressi di località balneari;
- 3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici;
- 4.1.a Razionalizzazione dell'organizzazione di lidi e aree urbanizzate lungo il litorale per consentire il recupero di spazi naturali.

SEZIONI DI DETTAGLIO

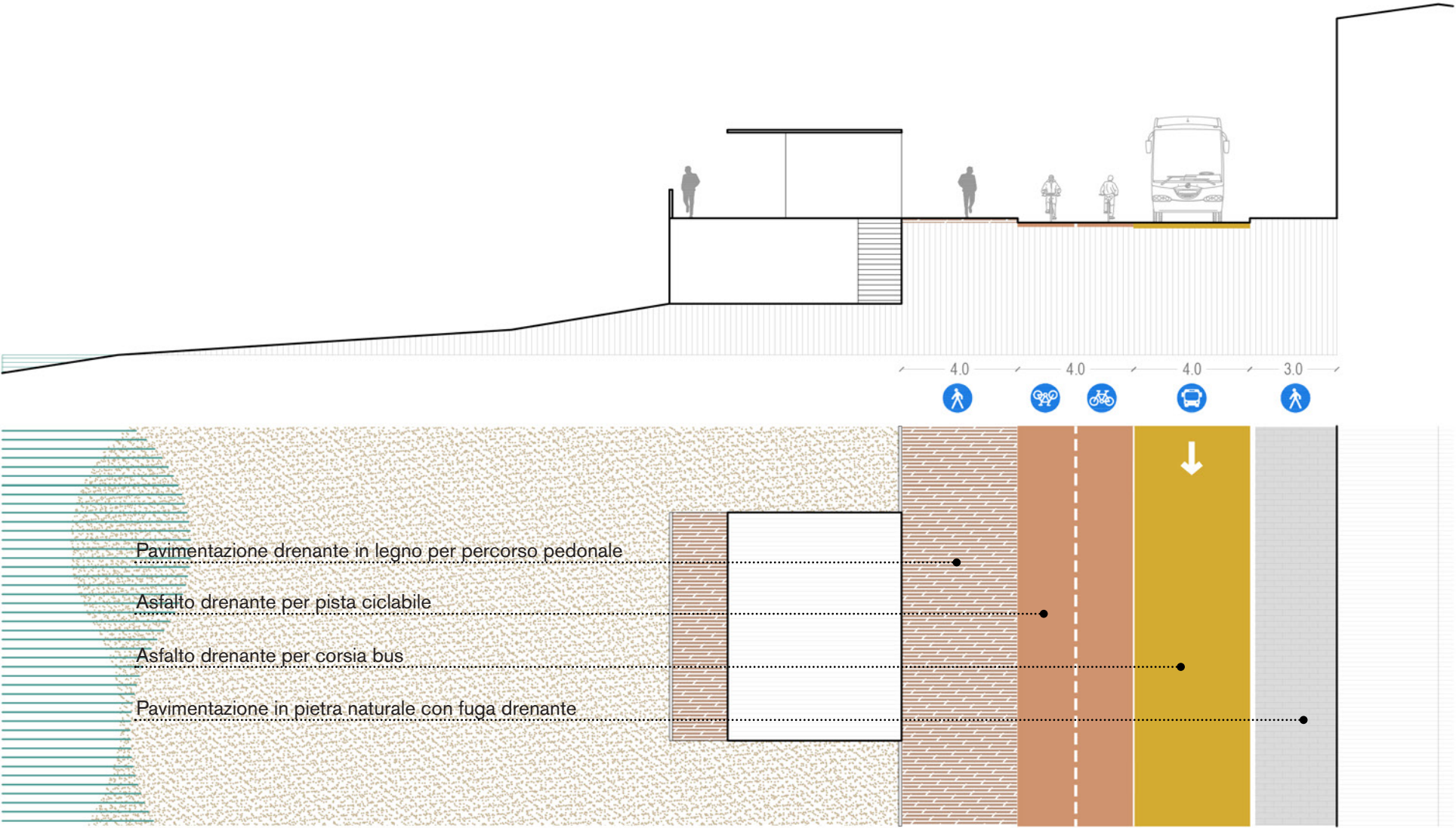
SALERNO - MERCATELLO
Via Leucosia - ambito urbano
 Stato di progetto



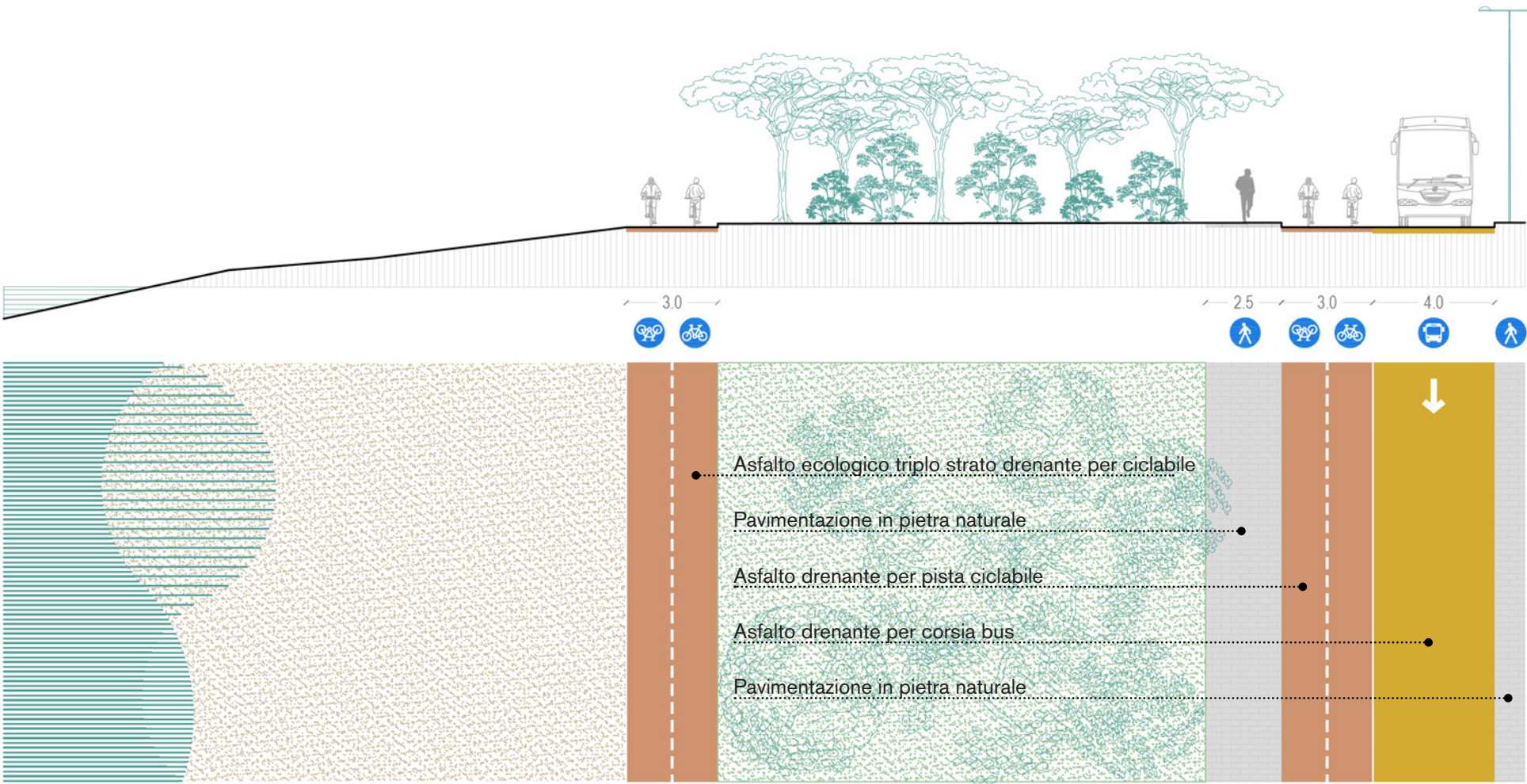
SALERNO - TRA ARECHI E AREA ASI
Via Allende - ambito periferico
 Stato di progetto



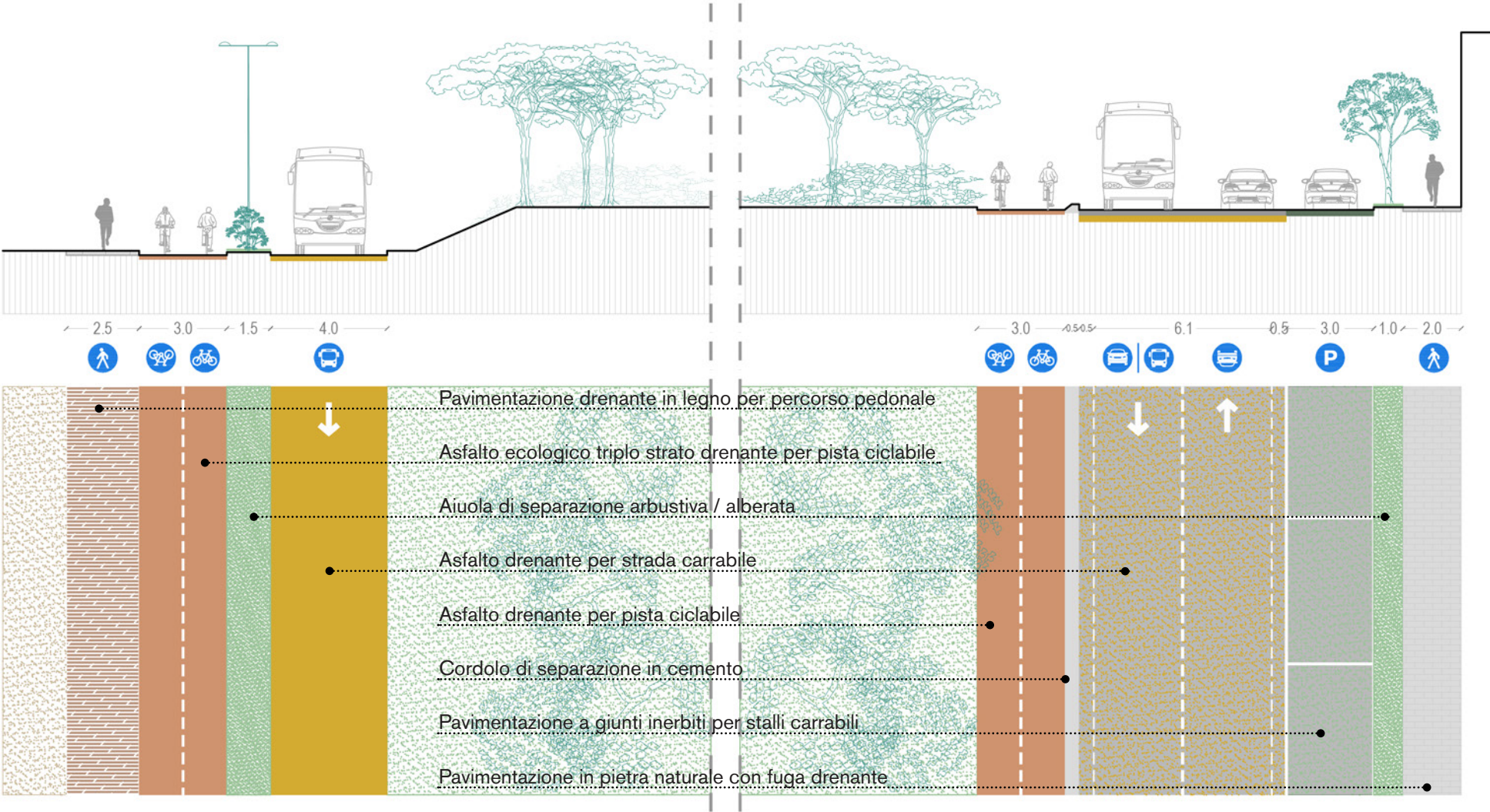
PONTECAGNANO
Via Mare Adriatico - Torrente Asa
Stato di progetto



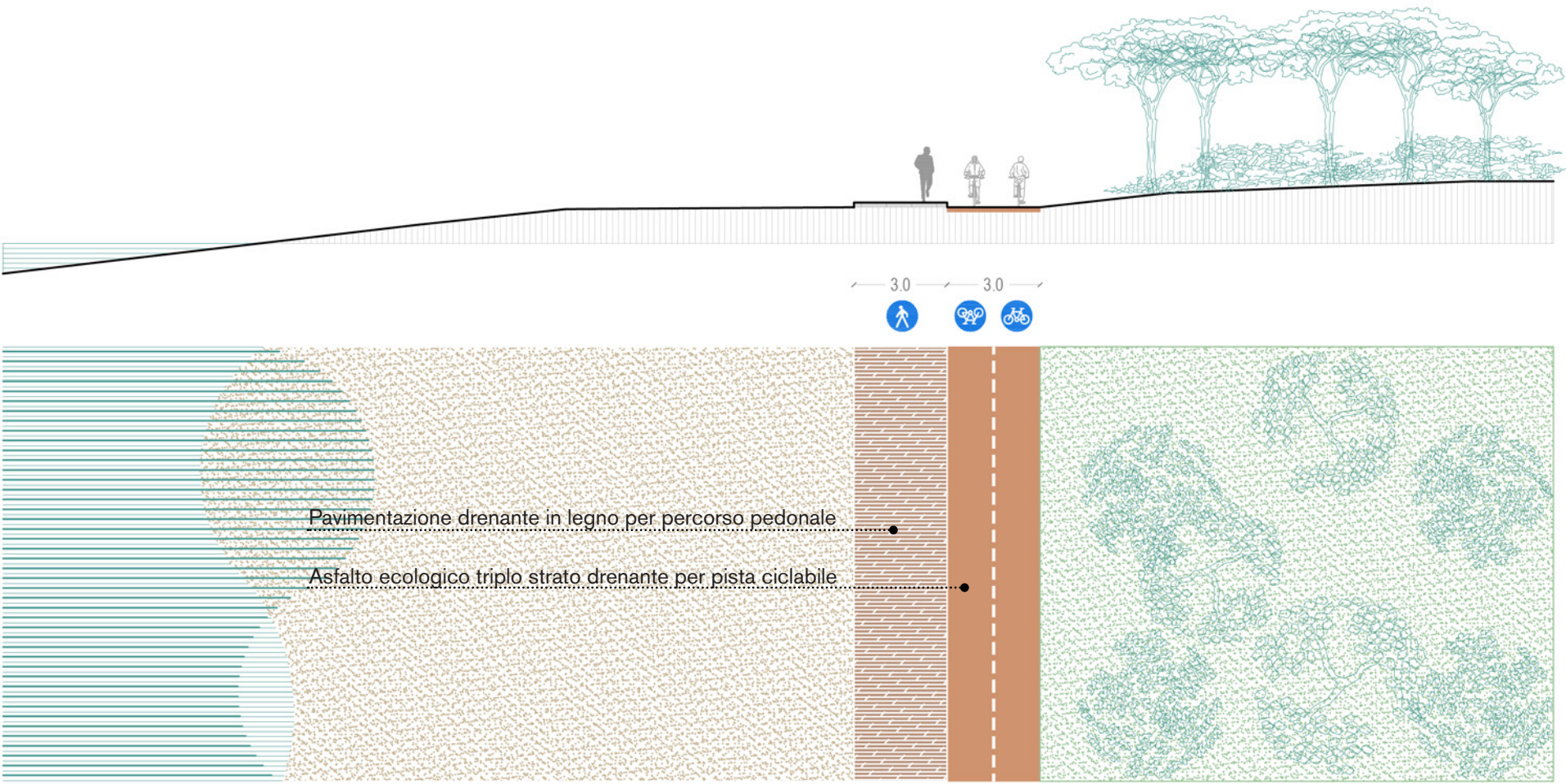
BATTIPAGLIA - SPINETA
Via Lago Trasimeno - Area ex Villaggio Iris
Stato di progetto



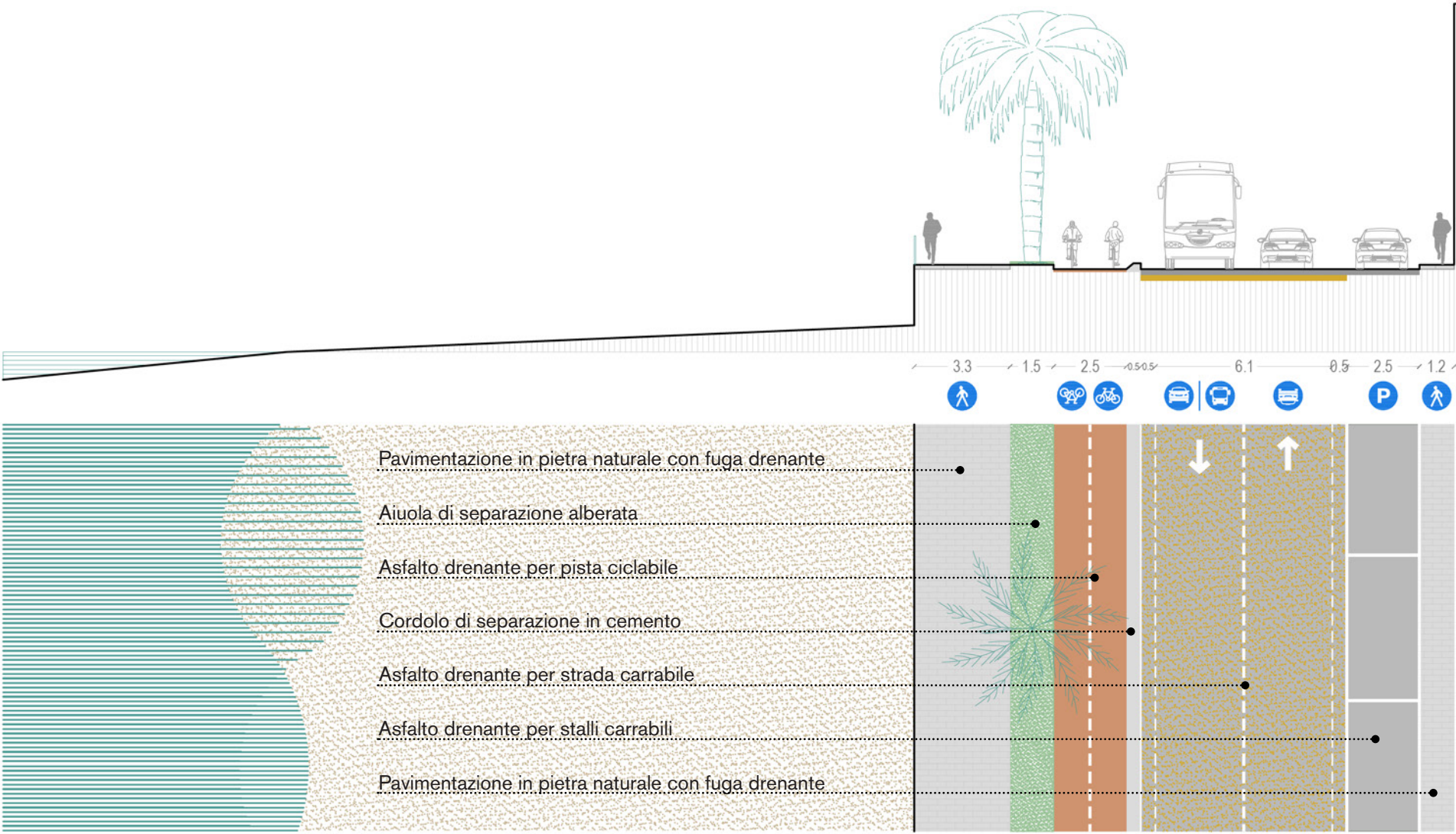
CAPACCIO - LAURA
Via Poseidonia
Stato di progetto



CAPACCIO - LICINELLA TORRE DI PAESTUM
zona Lido il Pescatore
Stato di progetto

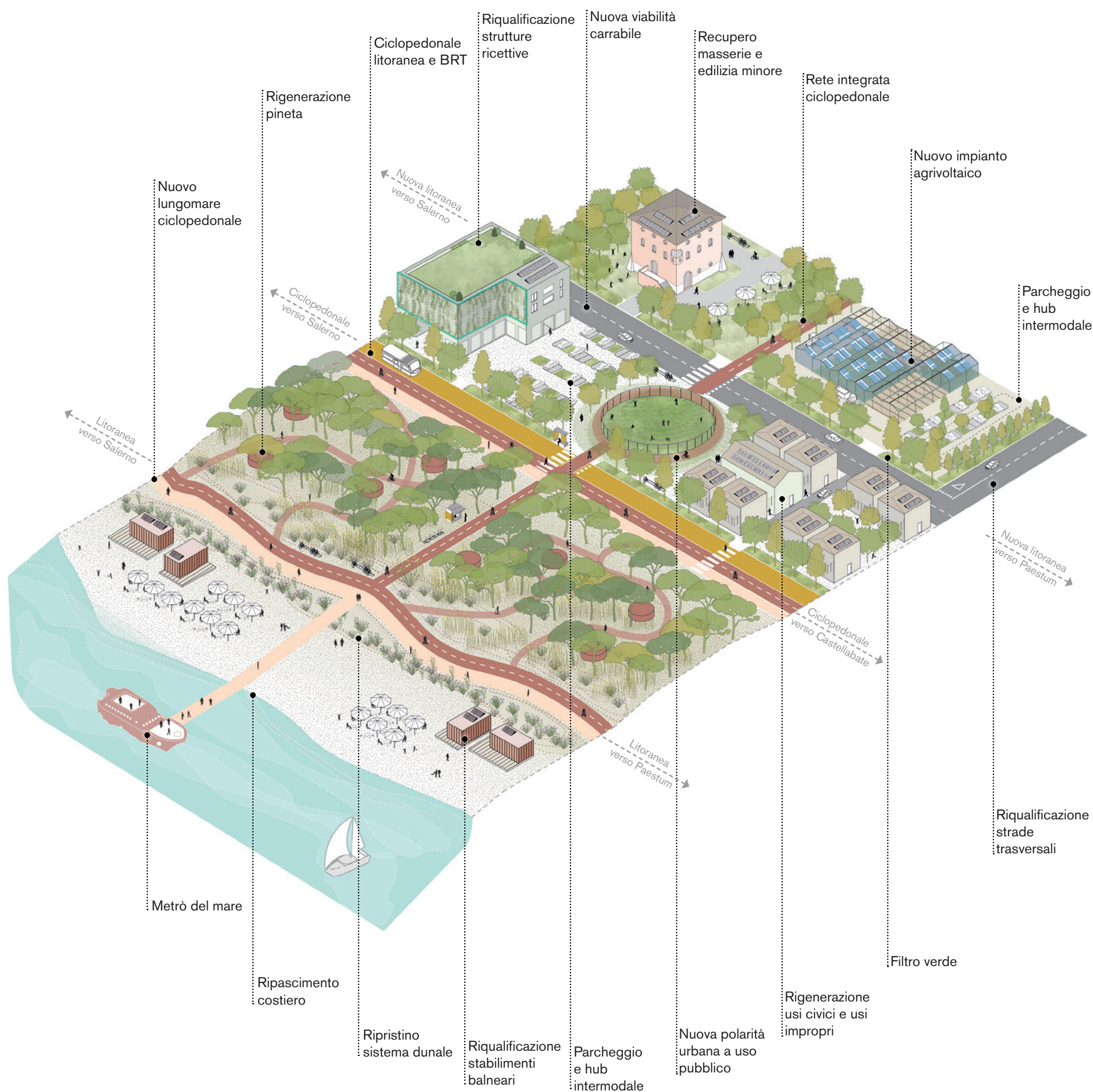


AGROPOLI- VIA SAN MARCO
Litorale tratto urbano
Stato di progetto



TASSONOMIA

LINEE GUIDA PARCO DELLE MARINE DEL SELE



04

LINEE GUIDA AGROPAESAGGI DELLA PIANA DEL SELE

PARCHI FLUVIALI

CRITICITÀ

IDRAULICA	AMBIENTALE	FRUIZIONE
Sezione e tiranti idraulici dei corsi d'acqua arginati non adeguati all'attuale normativa alla navigabilità e al contenimento delle piene	Interruzioni del corridoio ecologico dell'asta fluviale. Presenza di in manufatti dismessi o aree antropizzate in abbandono.	Carenza di percorsi strutturati per la mobilità dolce lungo le aste fluviali e di collegamento con il territorio circostante.
Sistemazioni idrauliche dentro l'alveo degradate e non più funzionanti.	Crescita incontrollata di vegetazione infestante. Conseguente perdita di habitat naturali e biodiversità.	Discontinuità dei "sentieri" o percorsi lungo gli argini, dovuta alla parziale assenza di alcune tratte.
Scarsa manutenzione delle sponde occupata da vegetazione infestante		Carenza di promozione e di sviluppo di forme di turismo sostenibile.

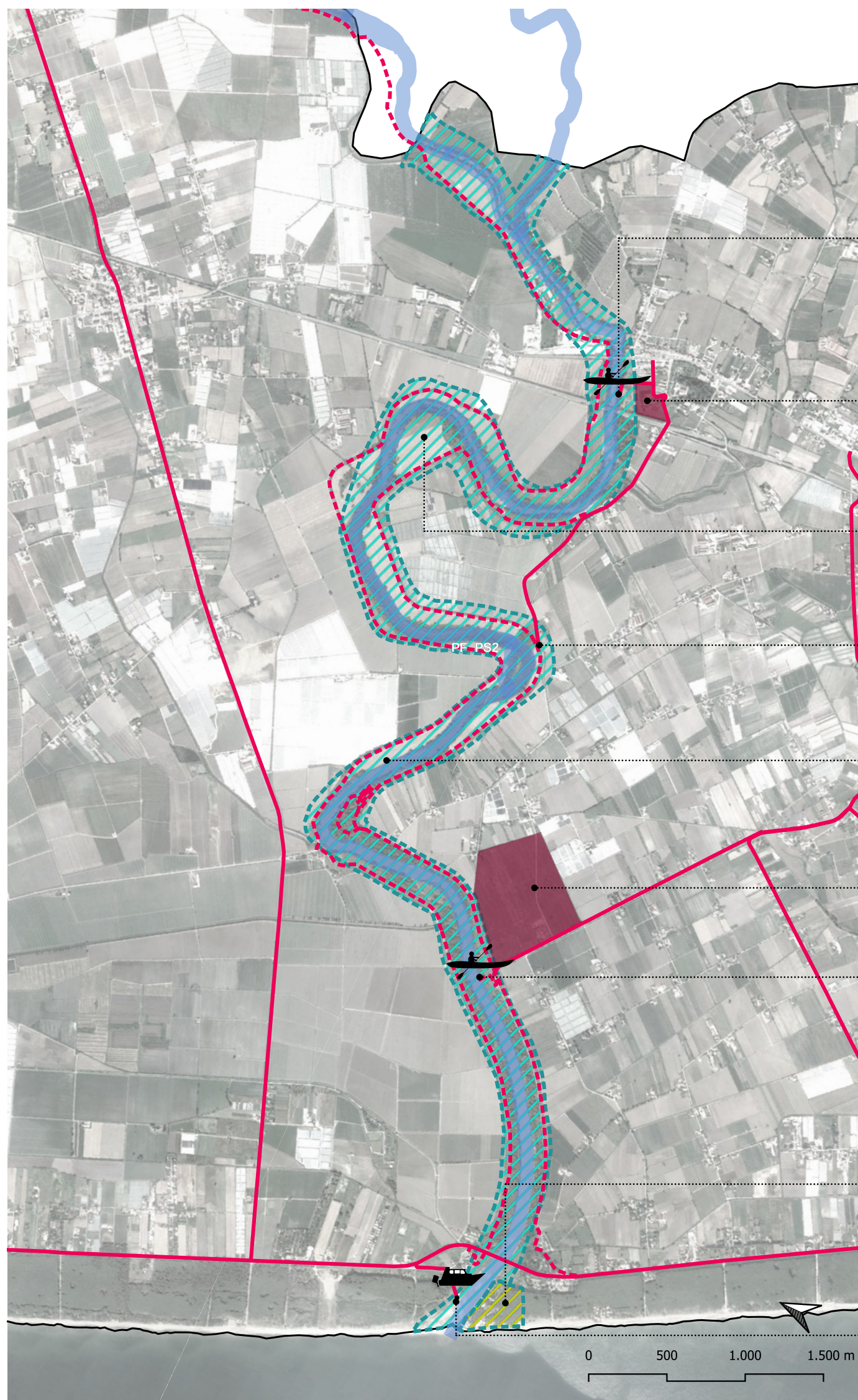
OBIETTIVI E AZIONI

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
1. Rinaturalizzazione delle aree naturali compromesse	1.2 Opere di mitigazione degli impatti determinati da insediamenti umani realizzati a ridosso delle aree con alti livelli di naturalità	Asta fluviale del Sele - Asta fluviale del Tusciano	1.2.a Realizzazione di aree boscate o formazioni lineari di mitigazione e contenimento della spinta antropica tra l'urbanizzato e le aste fluviali	A
			1.2.b Ripristino ambientale delle aree antropizzate abbandonate	
			1.2.c Eliminazione selettiva della vegetazione a carico delle specie infestanti.	
			1.2.d Interventi di rinaturalizzazione della foce attraverso la delocalizzazione delle strutture turistico ricettive esistenti (foce sinistra Sele)	
		Asta fluviale del Sele - Asta fluviale del Tusciano	1.2.e Rinaturalizzazione delle sponde - ampliamento della fascia fluviale e del corridoio ecologico (Trasformazione d'uso dei terreni agricoli in fase di abbandono - rafforzamento della fascia fluviale del fiume)	A-T
2. Mitigazione del rischio idraulico	2. 1 Interventi di sistemazione delle opere di difesa idraulica esistenti e di pulizia dell'alveo da vegetazione esistente.	Asta fluviale del Tusciano	1.2.f Creazione di oasi naturalistica - Ripristino ambientale (Riqualficazione naturalistica dell'ansa del fiume - Creazione di un'oasi naturalistica a scopo turistico ricreativo)	
		Asta fluviale del Sele - Asta fluviale del Tusciano	2. 1.a Innalzamento degli argini	
			2. 1.b Eliminazione di soglie e sbarramenti lungo l'alveo e sulla foce	
			2. 1.c Eliminazione della vegetazione infestante lungo le sponde (<i>Arundo donax</i> e rovo)	

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
3. Sviluppo di forme di turismo sostenibile	3. 1 Sviluppo di forme di turismo sostenibile	Asta fluviale del Tusciano	3.1.a Realizzazione di un itinerario cicloturistico lungo l'argine sinistro del Tusciano (Collegamento potenziale della costa con Battipaglia)	M-T
		Asta fluviale del Sele	3.1.b Realizzazione di itinerari cicloturistici lungo gli argini del Sele (Collegamento potenziale della costa con l'Oasi di Persano)	M-T
		Asta fluviale del Sele	3.1.c Valorizzazione area agricola dismessa Ponte Barizzo (Realizzazione di un parco urbano fluviale, Recupero e trasformazione degli edifici rurali abbandonati a funzione ricettiva, costruzione di un polo intermodale di ineterscambio tra metropolitana leggera - rete cicloturistica - rete fluviale navigabile)	A-T
		Asta fluviale del Sele	3.1.d Realizzazione di nuovi approdi per canoe e piccole imbarcazioni lungo il fiume Sele. Approdo area archeologica - Approdo parco fluviale Ponte Barizzo	T
		Asta fluviale del Sele	3.1.e Realizzazione di una nuova darsena in destra Sele. Realizzazione di un itinerario fluviale con spostamenti in piccole barche o canoe.	M-T
		Asta fluviale del Sele	3.1.f Valorizzazione dell'area archeologica "Heraion alla foce del Sele". Creazione di un nodo di interscambio tra mobilità ciclabile e fluviale (approdo e bike sharing)	M-T
4. Rigenerazione urbana	4.1 Trasformazione delle aree antropizzate dismesse in centri per la produzione di energia	Asta fluviale del Tusciano	4.1.a Riqualificazione dell'area industriale dismessa ex Peroni - realizzazione del polo energetico	A

INTERVENTI TIPOLOGICI SUL FIUME SELE

Ipotesi di applicazione delle linee guida - Parco fluviale del Sele



3.1.d Realizzazione di nuovi approdi per canoe e piccole imbarcazioni lungo il fiume Sele. Approdo parco fluviale Ponte Barizzo

3.1.c Valorizzazione area agricola dismessa Ponte Barizzo (Realizzazione di un parco urbano fluviale, Recupero e trasformazione degli edifici rurali abbandonati a funzione ricettiva, costruzione di un polo intermodale di interscambio tra metropolitana leggera -rete cicloturistica - rete fluviale navigabile)

1.2.f Creazione di oasi naturalistica - Ripristino ambientale (Riqualificazione naturalistica dell'ansa del fiume -Creazione di un'oasi naturalistica a scopo turistico ricre-ativo)

3.1.b Realizzazione di itinerari cicloturistici lungo gli argini del Sele (Collegamento potenziale della costa con l'Oasi di Persano e con la rete ciclabile di Masterplan)

1.2.e 1. Rinaturalizzazione delle aree naturali compromesse.

1.2.a **1.2.b** **1.2.c**

2.1.a **2.1.b** **2.1.c** 2. Mitigazione del rischio idraulico

3.1.f Valorizzazione dell'area archeologica "Heraion alla foce del Sele". Creazione di un nodo di interscambio tra mobilità ciclabile e fluviale (approdo e bike sharing)

3.1.d Realizzazione di nuovi approdi per canoe e piccole imbarcazioni lungo il fiume Sele. Approdo area archeologica.

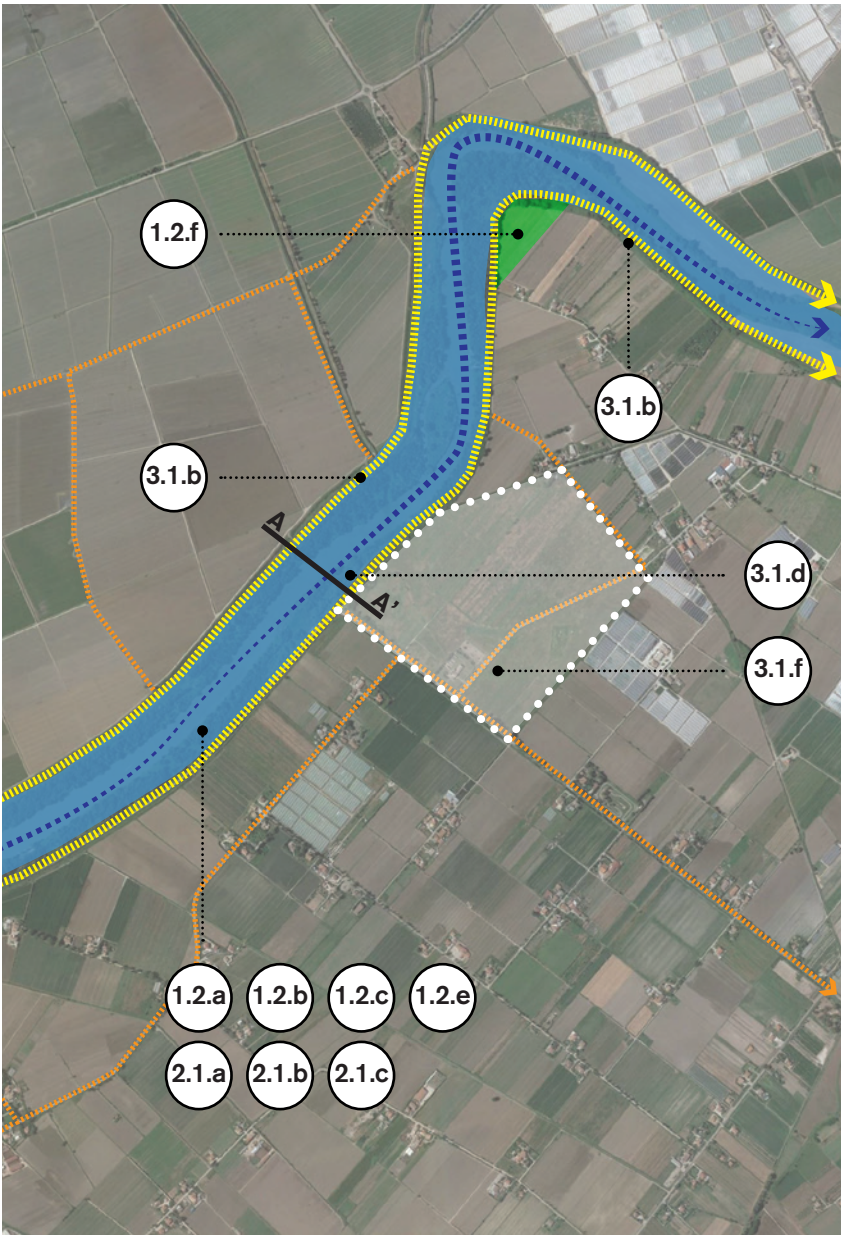
1.2.d Interventi di rinaturalizzazione della foce attraverso la delocalizzazione delle strutture turistico ricettive esi-stenti (foce sinistra Sele)

3.1.e Realizzazione di una nuova darsena in destra Sele. Realizzazione di un itinerario fluviale con spostamenti in piccole barche o canoe.

Obiettivi specifici

1. Opere di mitigazione degli impatti determinati da insediamenti umani realizzati a ridosso delle aree con alti livelli di naturalità;
2. Interventi di sistemazione delle opere di difesa idraulica esistenti e di pulizia dell'alveo da vegetazione esistente;
3. Sviluppo di nuove forme di turismo sostenibile. Vie navigabili e ciclovie.

AREA ARCHEOLOGICA “HERAION ALLA FOCE DEL SELE”

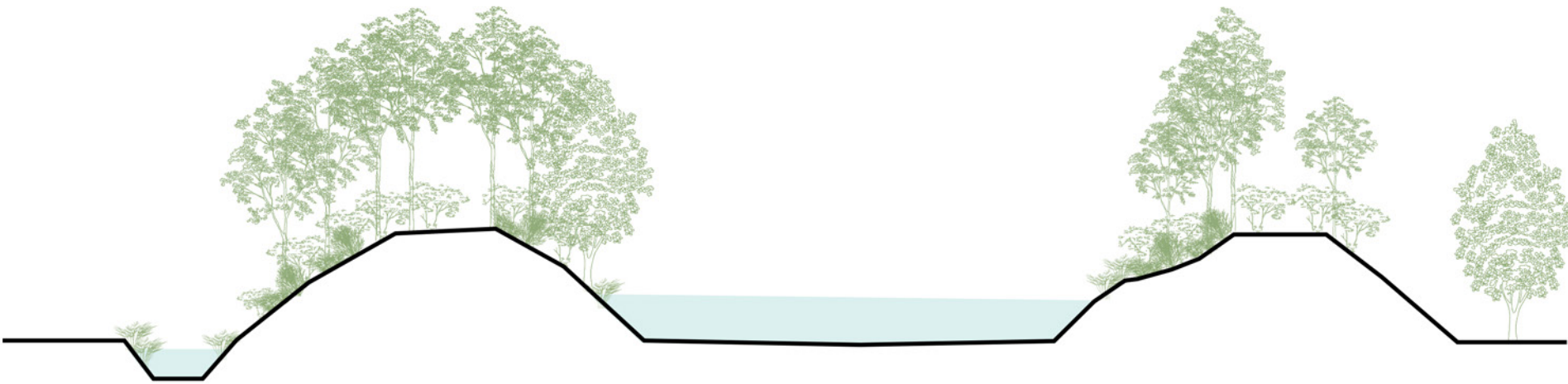


Descrizione
Il sistema idrografico che attraversa l'area offre l'opportunità di realizzare una rete multifunzionale potendo ospitare ed integrare la rete ecologica con servizi ecosistemici e strutture per la loro fruibilità. L'obiettivo è quello di adottare soluzioni integrate che possano perseguire il miglioramento della sicurezza idraulica, della dotazione e qualità del sistema vegetazionale, della fruibilità con inserimento di aree attrezzate, percorsi pedonali e ciclabili e infrastrutture per favorirne la navigabilità con finalità turistico-ricreative. L'ipotesi progettuale ha cercato di creare “sistema” tra i punti di forza che costellano le aste fluviali connettendoli grazie ad un nuovo sistema di mobilità dolce che sfrutterà le banchine degli argini, sui quali si prevede l'inserimento di spazi attrezzati ed arredi. Questi interventi si caratterizzeranno per l'impiego di tecnologie e materiali naturali compatibili con il contesto paesaggistico e con i vincoli dettati dalla normativa sulla sicurezza idraulica.

- Percorso cicloturistico lungo il Fiume Sele
- Percorso cicloturistico nel paesaggio agrario
- - - - - Percorso Navigabile sul Fiume Sele
- Sistemazione idraulica e mitigazione del rischio



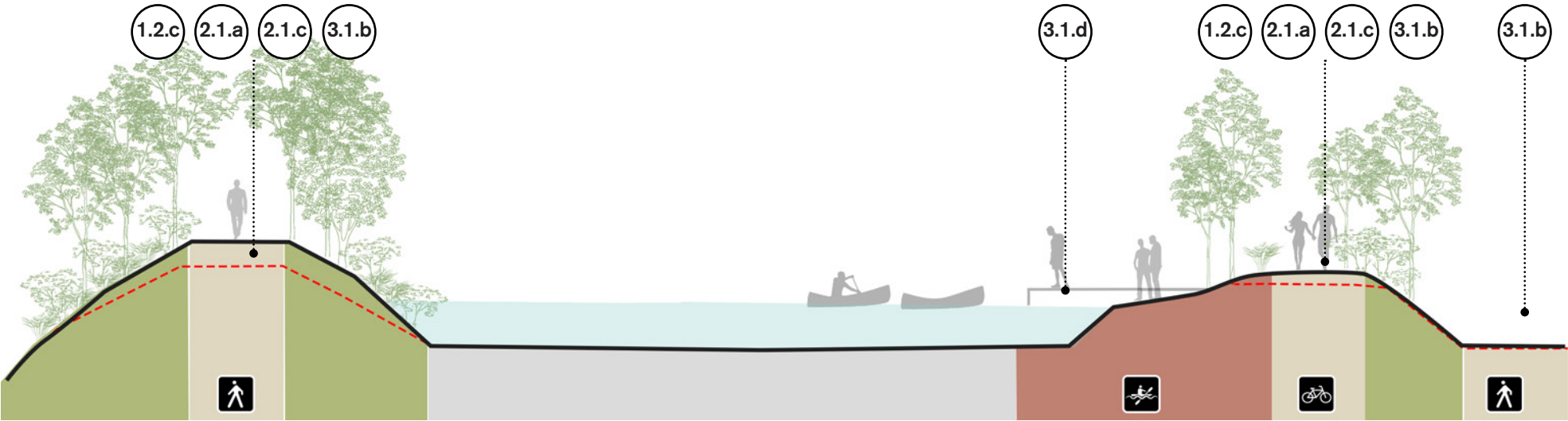
Sezione AA' - Stato di fatto



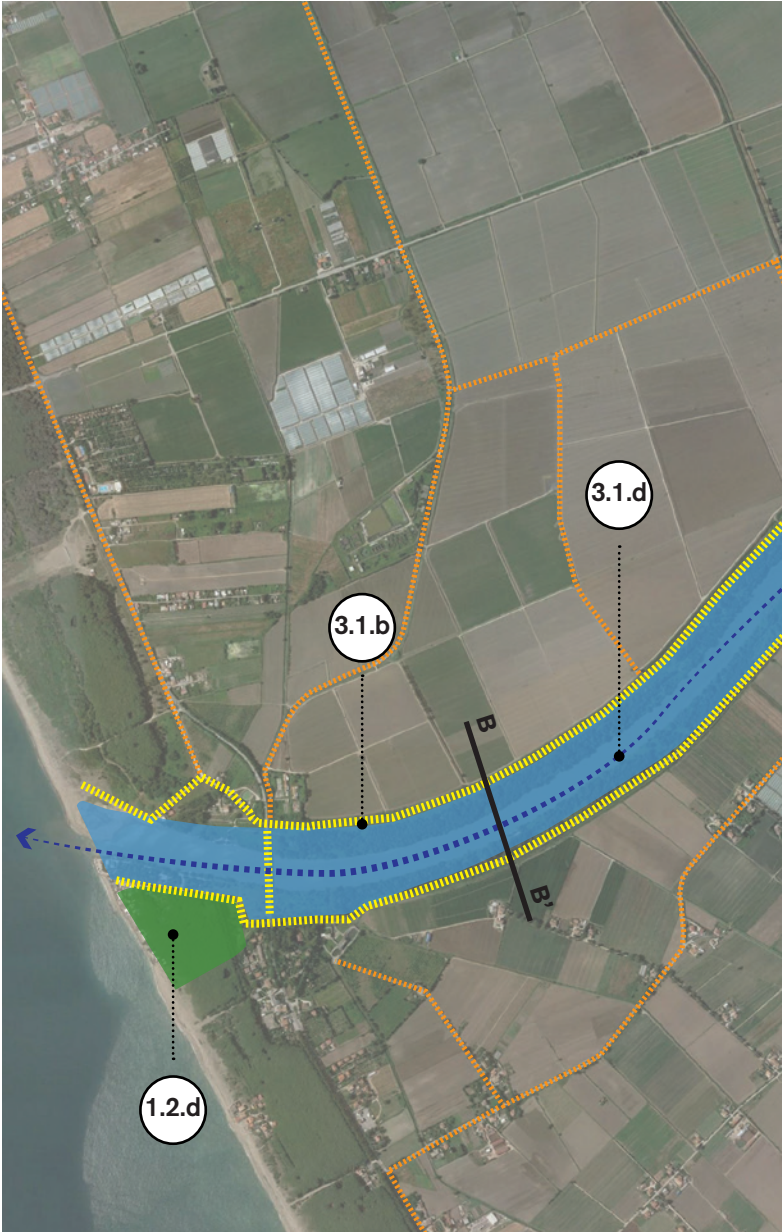
Ipotesi di applicazione delle linee guida

- Criticità**
- Carenza di infrastrutture per la mobilità dolce e scarsa accessibilità al fiume;
 - Presenza di vegetazione infestante e inaccessibilità delle sponde;
 - Sezione e tiranti idraulici dei corsi d'acqua arginati non adeguati all'attuale normativa a navigabilità e contenimento delle piene.

- Obiettivi**
- Realizzazione di itinerari turistici. Vie navigabili e ciclovie;
 - Valorizzazione dell'area archeologica “Heraion alla foce del Sele”. Creazione di un nodo di interscambio tra mobilità ciclabile e fluviale (approdo e bike sharing)
 - Rinaturalizzazione delle aree naturali e dei corridoi ecologici compromessi;
 - Mitigazione del rischio idraulico.



FOCE DEL SELE

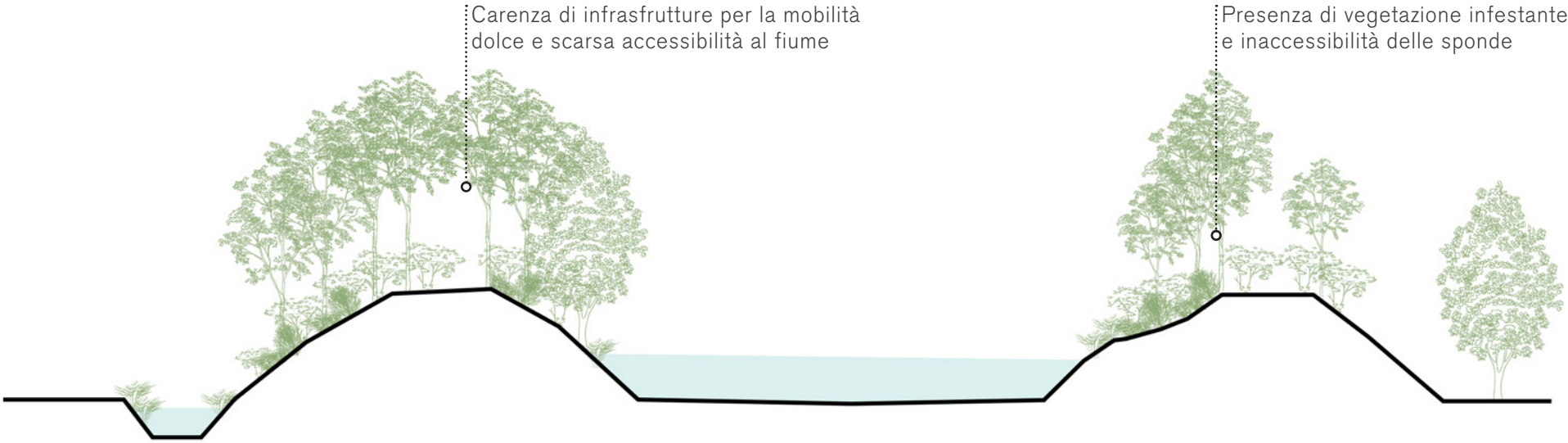


- Percorso cicloturistico lungo il Fiume Sele
- Percorso cicloturistico nel paesaggio agrario
- Percorso Navigabile sul Fiume Sele
- Rinaturalizzazione della foce e sistemazione idraulica
- Sistemazione idraulica e mitigazione del rischio



Delta del Po "Bike&Boat"

Sezione BB' - Stato di fatto



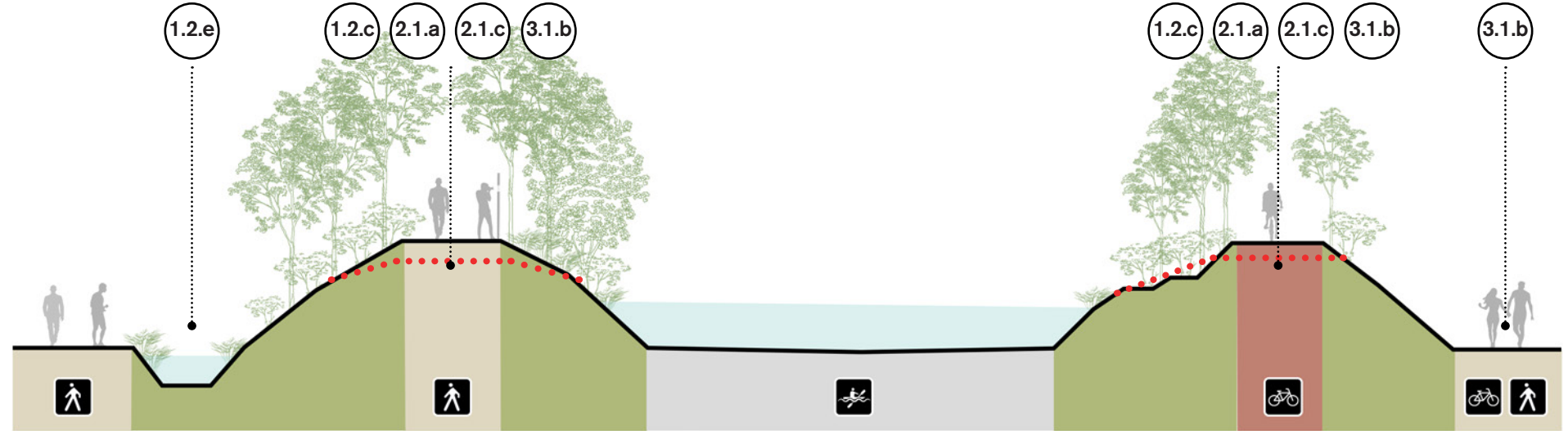
Ipotesi di applicazione delle linee guida

Criticità

- Carenza di infrastrutture per la mobilità dolce e scarsa accessibilità al fiume;
- Presenza di vegetazione infestante e inaccessibilità delle sponde;
- Sezione e tiranti idraulici dei corsi d'acqua arginati non adeguati all'attuale normativa alla navigabilità e al contenimento delle piene.

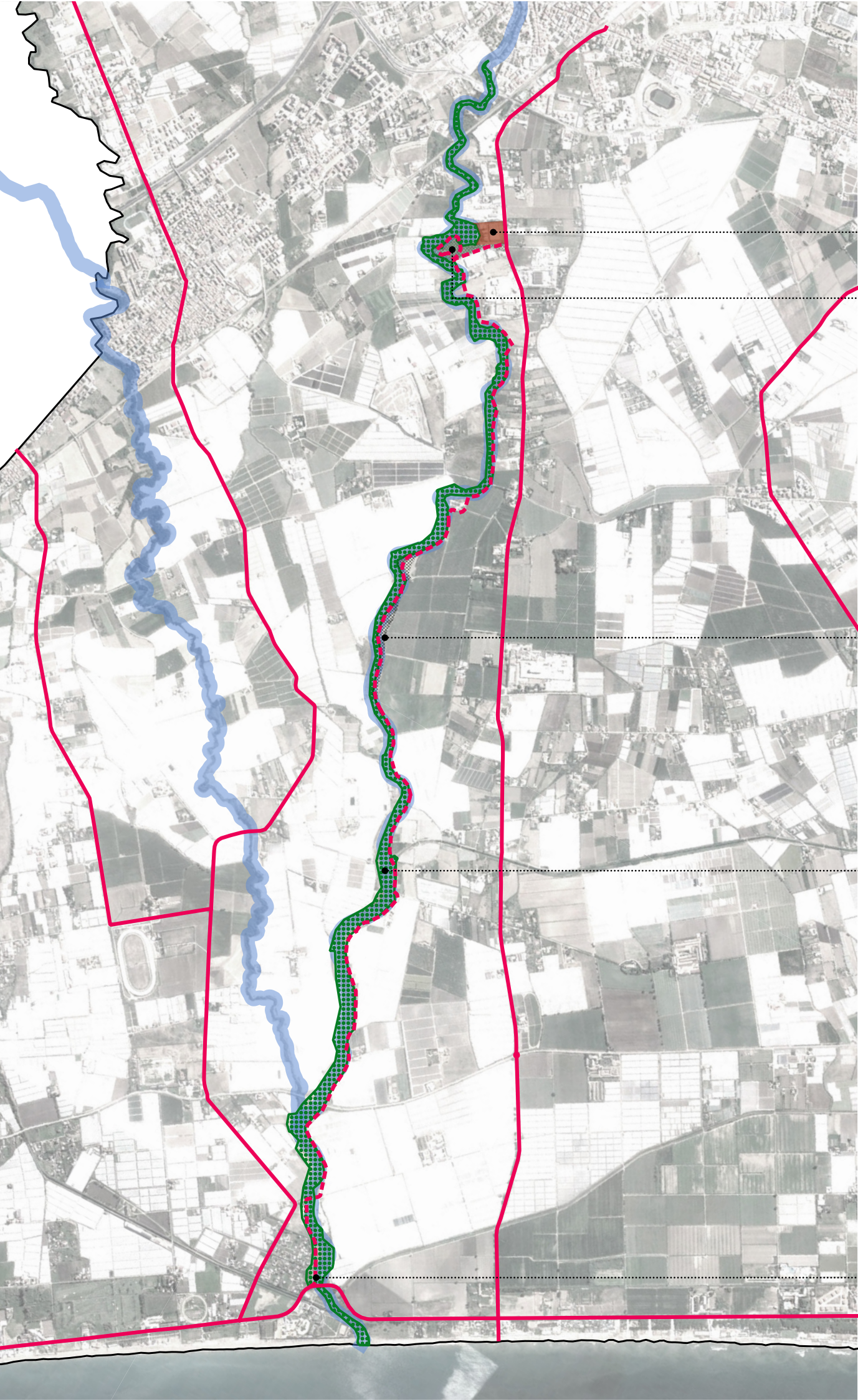
Obiettivi

- Realizzazione di itinerari turistici. Ciclovie
- Rinaturalizzazione delle aree naturali e dei corridoi ecologici compromessi;
- Mitigazione del rischio idraulico.



INTERVENTI TIPOLOGICI SUL FIUME TUSCIANO

Ipotesi di applicazione delle linee guida - Parco fluviale del Tusciano



4.1.a Riqualificazione dell'area industriale dismessa ex Peroni - realizzazione del polo energetico

1.2.f Creazione di oasi naturalistica - Ripristino ambientale (Riqualificazione naturalistica dell'ansa del fiume Creazione di un'oasi naturalistica a scopo turistico ricreativo).

1.2.e Rinaturalizzazione delle sponde - ampliamento della fascia fluviale e del corridoio ecologico (Trasformazione d'uso dei terreni agricoli in fase di abbandono - rafforzamento della fascia fluviale del fiume)

1.2.c Eliminazione selettiva della vegetazione a carico delle specie infestanti.

3.1.a Realizzazione di un itinerario cicloturistico lungo l'argine sinistro del Tusciano (Collegamento potenziale della costa con Battipaglia e con la rete ciclabile di Masterplan)

Obiettivi specifici

- 1. Opere di mitigazione degli impatti determinati da insediamenti umani realizzati a ridosso delle aree con alti livelli di naturalità;
- 2. Interventi di sistemazione delle opere di difesa idraulica esistenti e di pulizia dell'alveo da vegetazione esistente;
- 3. Sviluppo di nuove forme di turismo sostenibile. Ciclovie;
- 4. Trasformazione delle aree antropizzate dismesse in centri per la produzione di energia.

AREA INDUSTRIALE DISMESSA EX PERONI



- Fiume Tusciano
- Rete ciclopedonale
 - Itinerario ciclabile
 - Pista ciclabile
- Progetti strategici
 - Pulizia dell'alveo dalla vegetazione infestante
 - Riqualificazione naturalistica - Creazione di oasi naturalistica
 - Riqualificazione aree industriali dismesse - Creazione polo energetico



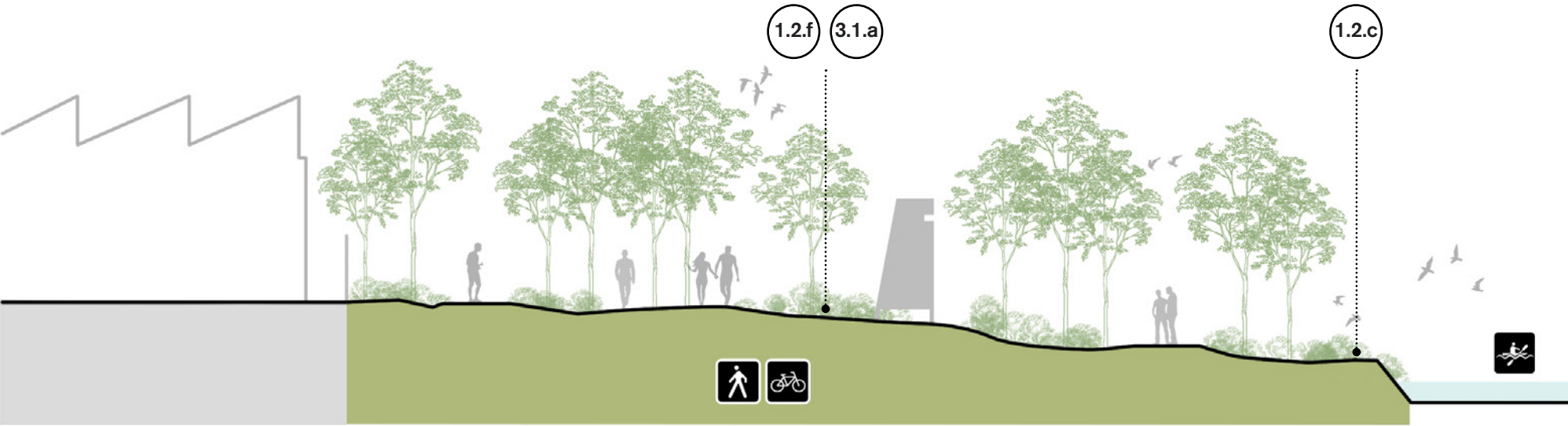
Sezione AA' - Stato di fatto



Ipotesi di applicazione delle linee guida

- Criticità**
- Interruzioni del corridoio ecologico dell'asta fluviale. Presenza di aree industriali dismesse manufatti in abbandono;
 - Presenza di elementi di degrado. Sviluppo incontrollato di vegetazione infestante.

- Obiettivi**
- Rinaturalizzazione delle sponde. Eliminazione della vegetazione infestante;
 - Ampliamento della fascia fluviale e del corridoio ecologico. Ripristino ambientale delle aree degradate
 - Creazione di oasi naturalistica - Ripristino ambientale (Riqualificazione naturalistica dell'ansa del fiume - Creazione di un'oasi naturalistica a scopo turistico ricreativo).

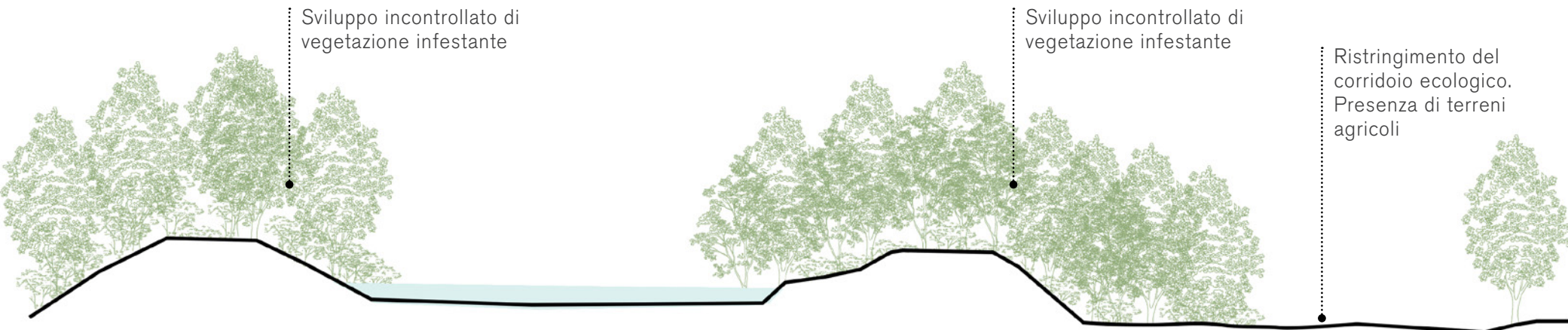




- Fiume Tusciano
- Rete ciclopedonale
- Itinerario ciclabile
- Pista ciclabile
- Progetti strategici
- Pulizia dell'alveo dalla vegetazione infestante
 - Rinaturalizzazione delle sponde - ampliamento fascia fluviale e corridoio ecologico



Sezione BB' - Stato di fatto



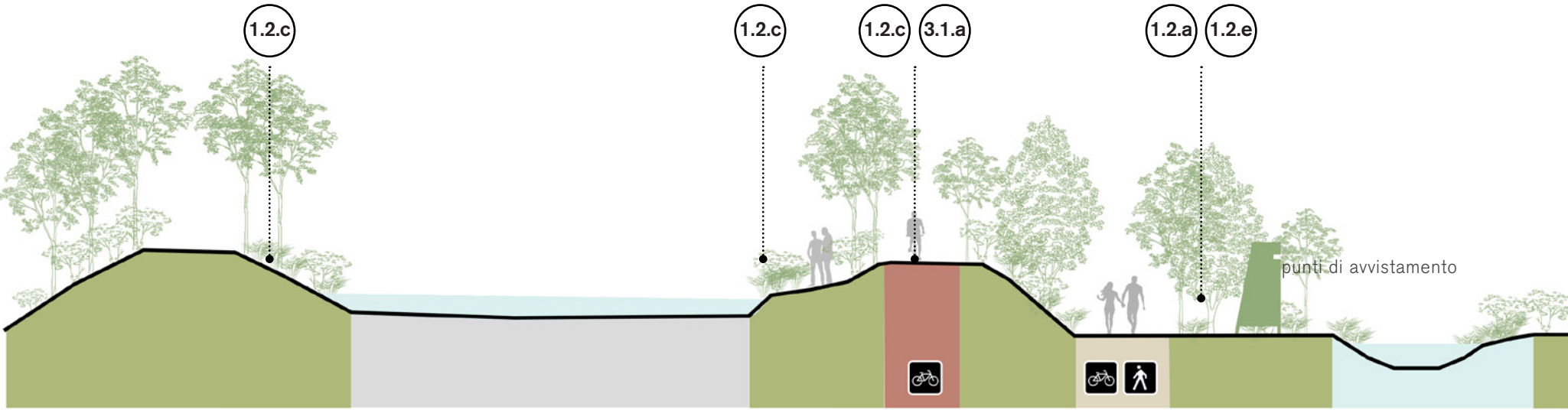
Ipotesi di applicazione delle linee guida

Criticità

- Sviluppo incontrollato di vegetazione infestante;
- Ristringimento del corridoio ecologico. Presenza di aree agricole in abbandono.

Obiettivi

- Rinaturalizzazione delle sponde. Eliminazione della vegetazione infestante;
- Ampliamento della fascia fluviale e del corridoio ecologico (Trasformazione d'uso dei terreni agricoli in fase di abbandono - rafforza-manto della fascia fluviale del fiume)
- Creazione di oasi naturalistica - Ripristino ambientale (Riqualficazione naturalistica dell'ansa del fiume -Creazione di un'oasi naturalistica a scopo turistico ricreativo).



Sezione BB'

aree umide

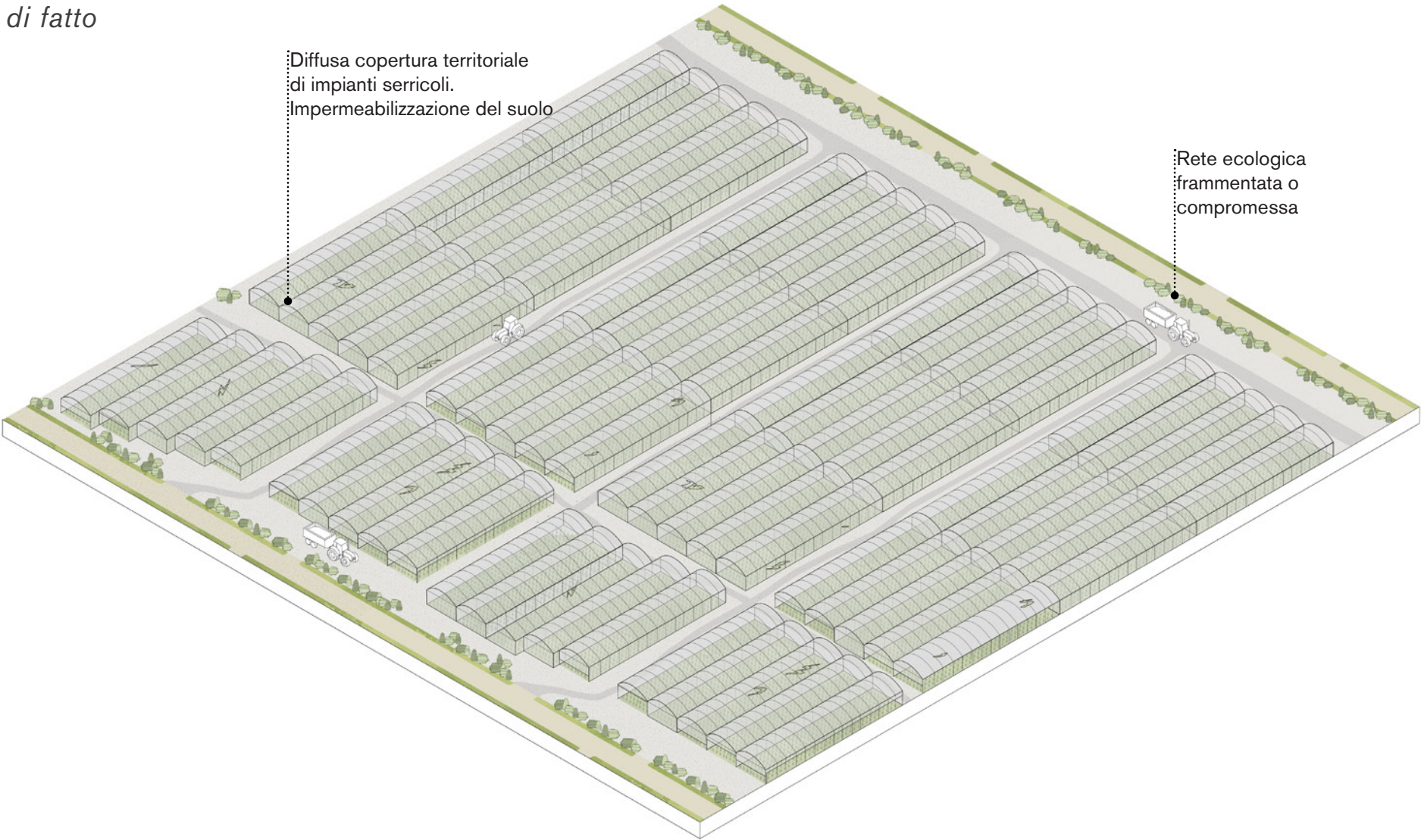
CENTRI DI PRODUZIONE AGRICOLA

CRITICITÀ

AMBIENTALE	FUNZIONALE
Basso valore ecologico diffuso	Sfruttamento del territorio esclusivamente a scopo agricolo intensivo
Forte pressione antropica sugli habitat con alto valore ecologico limitrofi	Eccessivo utilizzo di impianti serricoli
Rete ecologica frammentata	
Diffusa copertura territoriale di impianti serricoli. Impermeabilizzazione del suolo.	

OBIETTIVI E AZIONI

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
1. Sviluppare una filiera agroalimentare sostenibile	1.1 Mitigazione degli impatti derivati dall'eccessivo sfruttamento dei suoli e integrazione con la rete ecologica territoriale	Piana del Sele. Impianti serricoli	1.1.a Diminuzione degli impianti serricoli tradizionali attraverso la sostituzione delle attuali serre con strutture scorrevoli che possano alternare la produzione agricolo in serra con quella in campo aperto	A
			1.1.b Ritorno alla coltivazione in piano campo con rotazione delle colture.	
			1.1.c Realizzazione di nuovi corridoi ecologici sui confini di proprietà. Realizzazione di filari, siepi e formazioni lineari arboreo arbustive	
	1.2 Produzione energetica e agricola	Piana del Sele. Impianti serricoli	1.2.a Sostituzione delle attuali serre con coperture fotovoltaiche 1.2.b Realizzazione di digestori consortili per il conferimento e lo smaltimento del materiale organico di scarto derivato dalle coltivazioni.	A-E



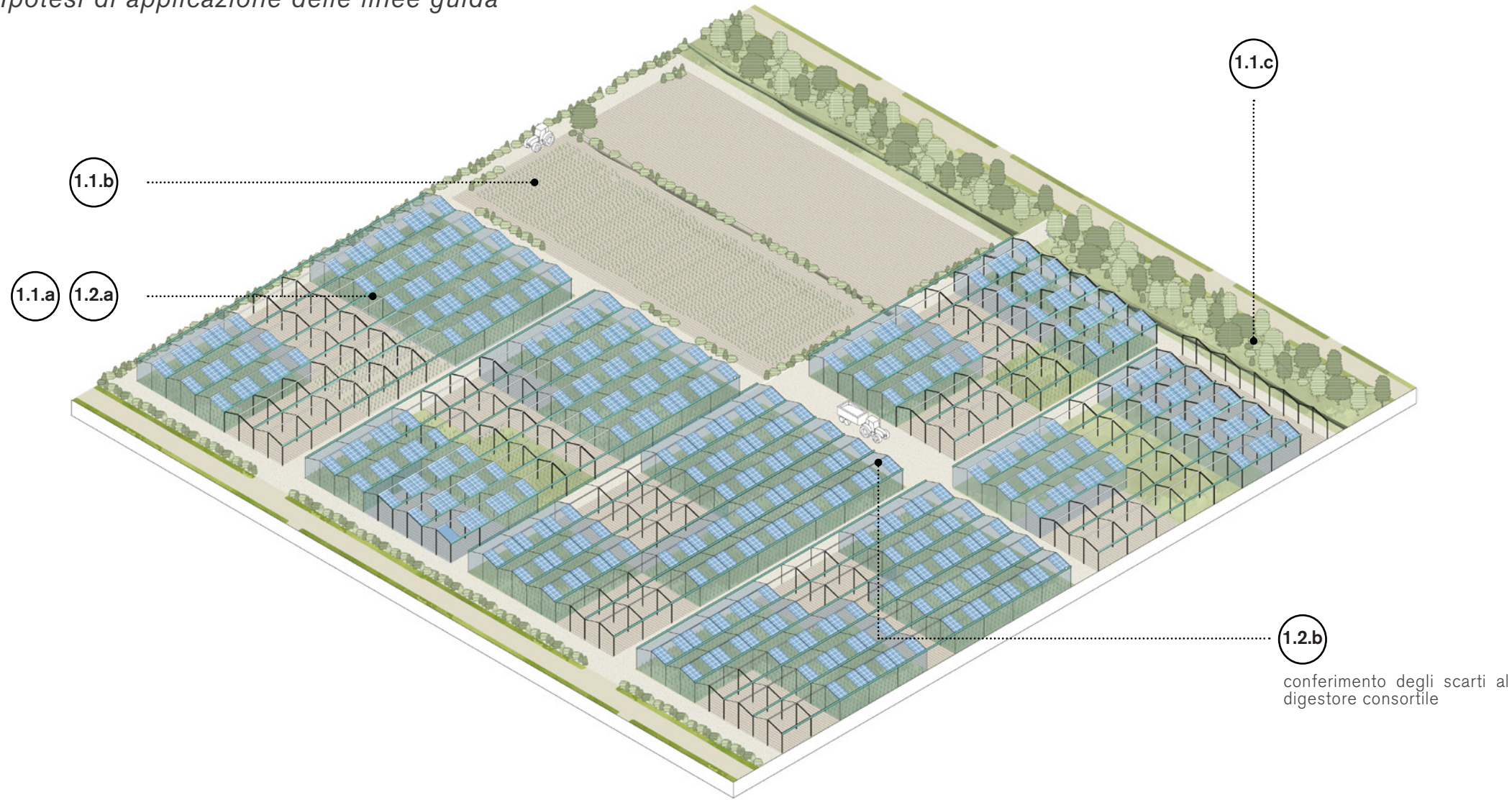
Descrizione

La forte estensione del sistema serraicolo comporta importanti ripercussioni ambientali dovute all'impermeabilizzazione dei suoli, all'interruzione della rete ecologica e alla pressione antropica sugli habitat limitrofi. Si può potenziare e riqualificare la filiera agricola trasformando le criticità in risorse ad esempio, attraverso l'adozione di sistemi di produzione di energia ad alta sostenibilità (serre di tipo agrivoltaico) che possano sostituire le tradizionali.

Criticità

- Basso valore ecologico diffuso;
- Forte pressione antropica sugli habitat con alto valore ecologico limitrofi;
- Rete ecologica frammentata;
- Diffusa copertura territoriale di impianti serraicoli. Impermeabilizzazione del suolo;
- Sfruttamento del territorio esclusivamente a scopo agricolo intensivo;
- Eccessivo utilizzo di impianti serraicoli.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

1. Mitigazione degli impatti derivati dall'eccessivo sfruttamento dei suoli e integrazione con la rete ecologica territoriale
2. Produzione energetica e agricola

Azioni

- 1.1.a Diminuzione degli impianti serraicoli tradizionali attraverso la sostituzione delle attuali serre con strutture scorrevoli che possano alternare la produzione agricola in serra con quella in campo aperto;
- 1.1.b Ritorno alla coltivazione in piano campo con rotazione delle colture;
- 1.1.c Realizzazione di nuovi corridoi ecologici sui confini di proprietà. Realizzazione di filari, siepi e formazioni lineari arboreo arbustive;
- 1.2.a Sostituzione delle attuali serre con coperture fotovoltaiche;
- 1.2.b Realizzazione di digestori consortili per il conferimento e lo smaltimento del materiale organico di scarto derivato dalle coltivazioni.

CENTRI PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA INTEGRATA ALL'ATTIVITÀ AGRICOLA

CRITICITÀ

AMBIENTALE	FUNZIONALE
Inquinamento dei suoli.	Smaltimento dei reflui zootecnici
	Adeguamento alle nuove norme e direttive nitrati comunitarie.

OBIETTIVI E AZIONI

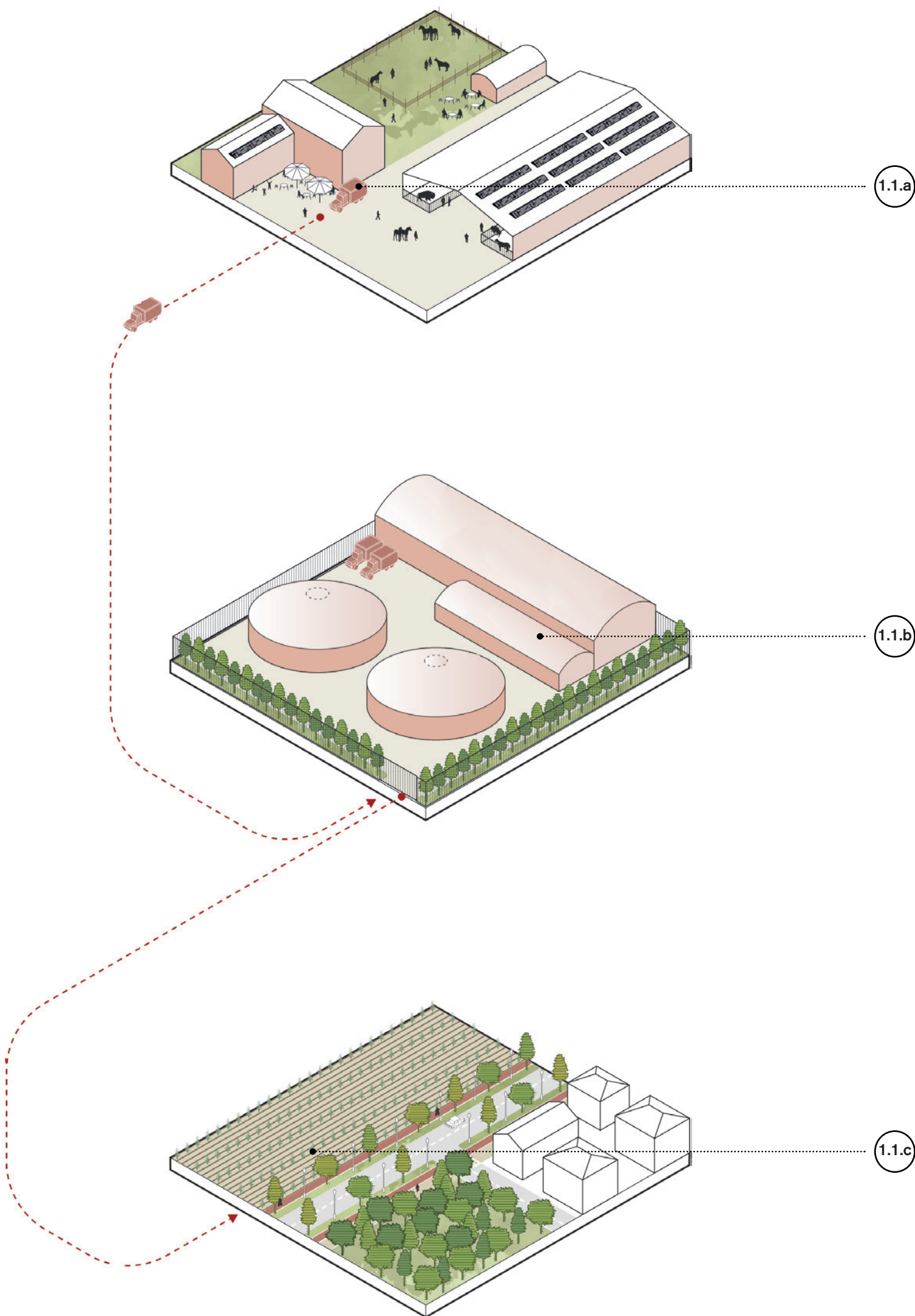
OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
1. Realizzazione di un sistema di produzione dell'energia integrato all'attività agricola	1.1 Riduzione dell'inquinamento dei suoli tramite il riutilizzo dei reflui per la produzione di energia	Piana del Sele. Allevamenti zootecnici	Realizzazione di impianti tecnologici avanzati improntati ad un'economia circolare in cui i reflui siano trasformati in risorsa per gli allevatori nel rispetto e tutela dell'ambiente. 1.1.a - I reflui zootecnici saranno raccolti e conferiti all'impianto tecnologico territoriale. 1.1.b - L'impianto prevede una prima digestione dei reflui zootecnici per la produzione di energia elettrica e calore. 1.1.c Grazie all'utilizzo dell'energia prodotta l'impianto procede all'essiccamento di parte del digestato per la produzione di fertilizzante pellettato da ridistribuire nei campi.	A-E
	1.2 Produzione di prodotti fertilizzanti di alta qualità, sia solidi sia liquidi, che possono essere utilizzati in aree adiacenti a quella interessata dal progetto ed in particolare nelle attività agricole			
	1.3 Mantenimento della filiera zootecnica evitando il rischio di riduzione del numero di capi allevati al fine di rispettare le normative ambientali vigenti			
	1.4 contribuire alla creazione di valore economico aggiunto per gli allevatori ed aziende agricole e zootecniche			

Descrizione

Il settore zootecnico produce importanti ripercussioni ambientali soprattutto per quanto riguarda il livello di concentrazione dei nitrati nell'acqua di falda. Si può potenziare e riqualificare la filiera zootecnica trasformando le criticità in risorse ad esempio, convertendo i reflui zootecnici in fertilizzanti ad uso agricolo, incentivando un'economia circolare e allo stesso tempo per la produzione di energia.

Criticità

- Inquinamento dei suoli;
- Smaltimento dei reflui zootecnici;
- Adeguamento alle nuove norme e direttive nitrati comunitarie.



Obiettivi

1. Riduzione dell'inquinamento dei suoli tramite il riutilizzo dei reflui per la produzione di energia;
2. Produzione di prodotti fertilizzanti di alta qualità, sia solidi sia liquidi, che possono essere utilizzati in aree adiacenti a quella interessata dal progetto ed in particolare nelle attività agricole;
3. Mantenimento della filiera zootecnica evitando il rischio di riduzione del numero di capi allevati al fine di rispettare le normative ambientali vigenti;
4. ontribuire alla creazione di valore economico aggiunto per gli allevatori ed aziende agricole e zootecniche

Azioni

- Realizzazione di impianti tecnologici avanzati improntati ad un'economia circolare in cui i reflui siano trasformati in risorsa per gli allevatori nel rispetto e tutela dell'ambiente;
- 1.1.a - I reflui zootecnici saranno raccolti e conferiti all'impianto tecnologico territoriale;
- 1.1.b - L'impianto prevede una prima digestione dei reflui zootecnici per la produzione di energia elettrica e calore;
- 1.1.c Grazie all'utilizzo dell'energia prodotta l'impianto procede all'essiccamento di parte del digestato per la produzione di fertilizzante pellettato da ridistribuire nei campi.

RETE DEL PATRIMONIO CULTURALE

Il frammentario patrimonio culturale del litorale Salerno Sud viaggia su due binari apparentemente paralleli.

Da un lato i valori intrinsecamente legati alla storia dell'umanità (i siti archeologici di Paestum e Pontecagnano), agli insediamenti storici e ai capoluoghi (i centri storici e il loro portato architettonico e culturale), dall'altro un patrimonio minore costituito sostanzialmente dai sistemi produttivi dell'agro: le masserie e i tabacchifici.

La grande polarità dell'area è indubbiamente rappresentata dal **sito UNESCO di Paestum**: uno degli intenti del Masterplan è di puntare su questo attrattore principale quale **volano per il patrimonio minore** e diffuso dell'area target, a cominciare proprio dal contraltare storico alla colonia greca, ovvero l'insediamento etrusco di Picentia.

Le due polarità, antitetiche sia da un punto di vista di origine storica, sia dal punto di vista geografico, **trovano nuovo collegamento nel Masterplan attraverso la dorsale ciclabile della SS18** e attraverso l'estensione della metropolitana leggera, vere e proprie spine dorsali della rete del patrimonio culturale. Da questi assi, infatti, si dirama una maglia di fruizione lenta del territorio (cfr. pagg. 24 e 94 di *D02 Relazione tecnico illustrativa*) che connette i due fulcri del patrimonio culturale ai centri storici, ai centri d'interesse più periferici e al patrimonio minore degli ex tabacchifici e masserie dell'agro.

L'attuale attrattività culturale dell'area (cfr. pagg. 46-53 di *D01 - Analisi dei territori*) è legata quasi esclusivamente al sito di Paestum e al suo Museo Archeologico Nazionale, con prevalenza di una tipologia di turismo di passaggio e non stanziale. Uno degli obiettivi del Masterplan è la messa a sistema del patrimonio culturale e la sua connessione attraverso una rete di turismo lento per moltiplicare le occasioni di fruizione dell'area e **rilanciare un tipo di turismo esperienziale e itinerante ma stanziale sull'area**.

Si tratta di un progetto ambizioso dalle ampie ricadute sulla qualità della vita sul territorio, perché si tratta di sprovvincializzare significati e significanti, creando **una nuova centralità diffusa** su tutta l'area target, avvicinando realtà diverse e di per sé periferiche: ad esempio il turista potrà visitare il Museo Etrusco e l'area archeologica di Pontecagnano al mattino, pranzare in una delle diverse masserie della rete, partecipare a un evento al tabacchificio di Battipaglia nel pomeriggio e assistere a uno spettacolo teatrale tra i templi di Paestum in serata, per poi ripartire l'indomani per scoprire qualcosa di più sul fiume Sele oppure addentrarsi tra i percorsi del Tresino tra Agropoli e Castellabate.

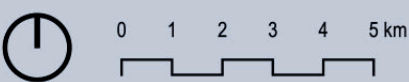


Rete turistica

- Rete ciclopedonale primaria
- Rete ciclopedonale secondaria
- Rete interpoderale e sentieristica
- Itinerario Via Silente

Capisaldi della rete turistico-culturale

- Centri storici
- ▨ Aree archeologiche
- 🏛️ Principali musei dell'area
- 🏰 Castelli e torri
- ▲ Masserie
- ◆ Punti d'interesse
- ☼ Ex Tabacchifici



CENTRI DI PRODUZIONE CULTURALE: MASSERIE

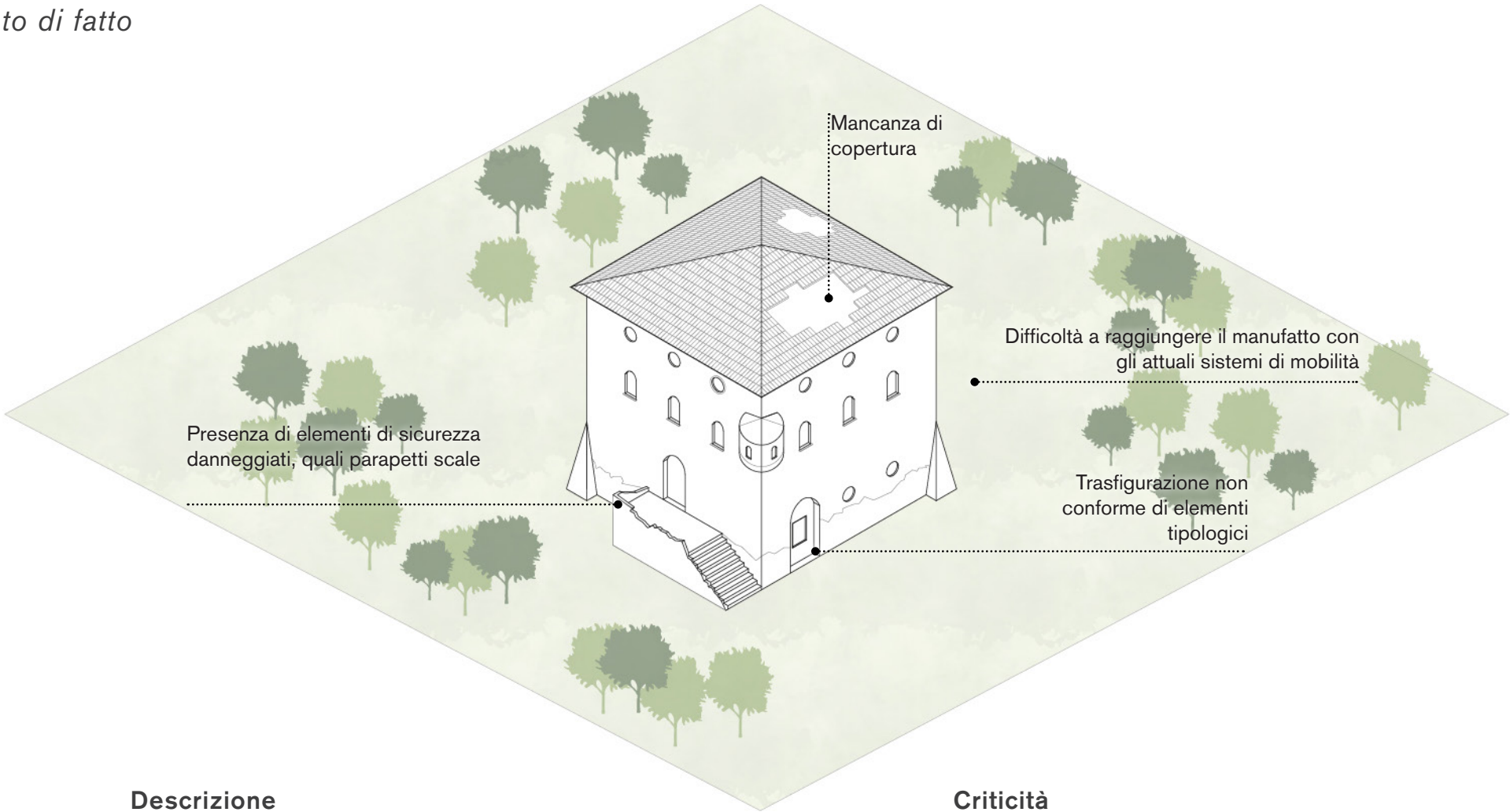
CRITICITÀ

FORMALI	FUNZIONALI	ACCESSIBILITÀ	PROMOZIONE
Pericolosità dovuta a dissesti strutturali	Obsolescenza funzionale (abbandono)	Difficoltà a raggiungere il manufatto	Scarsa conoscenza del patrimonio rurale esistente
Gravi mancanze o presenza elementi ammalorati	Problemi di incompatibilità funzionale	Carenza di sistemi di mobilità dolce che connettono l'edificio	Assenza di politiche di promozione della conoscenza del manufatto
Mancanza di elementi di copertura			Mancanza di una messa a sistema del manufatto in un circuito conoscitivo
Degrado superficiale dei manufatti dovuti a scarsa manutenzione			
Mancanza di riconoscibilità identitaria dovuta alla presenza di superfetazioni, elementi incompatibili o nuove costruzioni in aderenza			
Mancanza di riconoscibilità delle morfologie rurali dovuta alla trasfigurazione non conforme di elementi tipologici			

OBIETTIVI E AZIONI

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	TEMI
1. Analisi conoscitive del manufatto e del suo contesto rurale e successivo miglioramento delle caratteristiche strutturali, formali ed energetiche	1.1 Interventi volti al miglioramento dello stato di conservazione del manufatto	1.1.a Interventi volti alla messa in sicurezza di manufatti che presentano dissesti strutturali	R
		1.1.b Ripristino di gravi mancanze (es. elementi di copertura ammalorati)	
		1.1.c Interventi volti all'eliminazione del degrado superficiale, alla pulitura e alla conservazione delle parti esterne	
	1.2 Interventi volti al miglioramento della lettura del manufatto	1.2.a Rimozione di gravi superfetazioni illegittime che impediscono la lettura del manufatto.	R
		1.2.b Conferma dei caratteri tipologici ed architettonici del manufatto, intervenendo, dove necessario, nella mitigazione di elementi incongrui	
		1.2.c Interventi di recupero o ripristino di elementi tipologici esterni danneggiati (es. aperture, scale)	
		1.2.d Conservazione e restauro di tutti gli elementi architettonici originali, escludendone la sostituzione (cornici, lesene, soglie, davanzali, fregi, ornamenti, decori, ecc.)	
	1.3 Interventi volti al miglioramento prestazionale del manufatto	1.3.a Adeguamento tecnologico ed igienico sanitario, nel rispetto della morfologia edilizia	R-E
		1.3.b Miglioramento delle prestazioni dell'involucro edilizio e riqualificazione energetica	
2. Ripristino di una compatibilità funzionale		2.a Incentivazione al ripristino delle funzioni produttive originarie o nuove attività produttive legate alla filiera agroalimentare locale	R
		2.b Indicazione di destinazioni d'uso non produttive ma compatibili con l'identità culturale del bene	
		2.c Concessione di recupero abitativo di piani semiterrati e sottotetti, dotati di particolari prescrizioni igienico-sanitarie	
3. Miglioramento dell'accessibilità e incentivazione della promozione del bene	3.1 Miglioramento accessibilità a fini turistici	3.1.a Miglioramento dell'accessibilità al bene attraverso la manutenzione e la messa in sicurezza delle strade e strade bianche esistenti	M-T
		3.1.b Proposta di una mobilità dolce che lambisca il bene	
	3.2 Attività di valorizzazione e promozione	3.2.a Attivazione di politiche di promozione della conoscenza del manufatto e dell'edilizia rurale: produzione di materiali informativi, sitografia dedicata.	
		3.2.b Promozione alla partecipazione attiva dei proprietari attraverso politiche e incentivi locali	
		3.2.c Proposta di una messa a sistema del manufatto in un circuito conoscitivo	

Masseria tipo
Stato di fatto



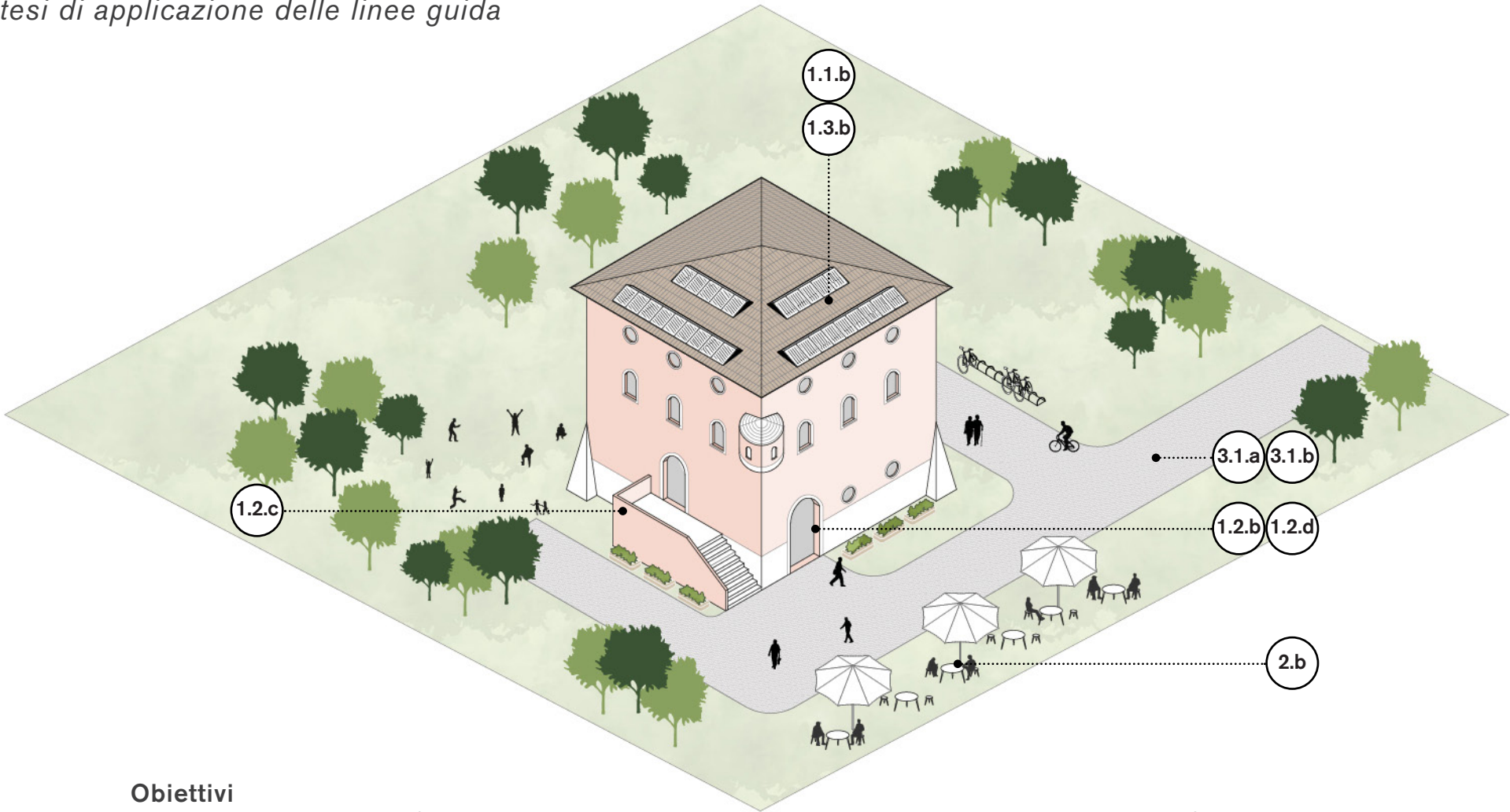
Descrizione

Le masserie possono essere considerate spazi della cultura materiale locale. Il territorio in esame conserva oggi splendidi esempi di architettura rurale, che risultano spesso in stato di avanzato degrado materico, oppure presentano dissesti strutturali o gravi mancanze di elementi di copertura o di sicurezza. In tali manufatti risultano non più leggibili i caratteri tipologici originari, sostituiti nel tempo da elementi incongrui dovuti ad un cambio di destinazione d'uso, non più legata alla funzione produttiva originaria. Questo patrimonio risulta oggi poco conosciuto a causa della mancanza di politiche di promozione o partecipazione o messa a sistema in un circuito conoscitivo più articolato, che si possa esplicitare anche attraverso il miglioramento dell'accessibilità.

Criticità

- Gravi mancanze o presenza elementi ammalorati;
- Mancanza di elementi di copertura;
- Mancanza di riconoscibilità delle morfologie rurali dovuta alla trasfigurazione non conforme di elementi tipologici;
- Difficoltà a raggiungere il manufatto;
- Carenza di sistemi di mobilità dolce che connettono l'edificio;
- Mancanza di una messa a sistema del manufatto in un circuito conoscitivo.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

1. Analisi conoscitive del manufatto e del suo contesto e successivo miglioramento delle caratteristiche strutturali, formali e energetiche;
2. Ripristino di una compatibilità funzionale;
3. Miglioramento dell'accessibilità e incentivazione della promozione.

Azioni

- 1.1.b Ripristino di gravi mancanze (es. elementi di copertura ammalorati);
- 1.2.b Conferma dei caratteri tipologici ed architettonici del manufatto, intervenendo nella mitigazione di elementi incongrui;
- 1.2.c Interventi di recupero o ripristino di elementi tipologici esterni danneggiati (es. aperture, scale);
- 1.2.d Conservazione e restauro di tutti gli elementi architettonici originali, escludendone la sostituzione (cornici, lesene, soglie, davanzali, fregi, ornamenti, decori, ecc.);
- 1.3.b Miglioramento delle prestazioni dell'involucro edilizio e riqualificazione energetica;
- 2.b Indicazione di destinazioni d'uso non produttive ma compatibili con l'identità culturale del bene;
- 3.1.a-b Miglioramento dell'accessibilità al bene attraverso la manutenzione e la messa in sicurezza delle strade e strade bianche esistenti e proposta di una mobilità dolce.

CENTRI DI PRODUZIONE CULTURALE: EX-TABACCHIFICI

CRITICITÀ

FORMALI	FUNZIONALI	PROMOZIONE
Pericolosità dovuta a dissesti strutturali	Obsolescenza funzionale (abbandono)	Scarsa conoscenza del patrimonio produttivo esistente
Gravi mancanze o presenza elementi ammalorati	Problemi di riconversione funzionale dovuta alle caratteristiche del manufatto produttivo	Assenza di politiche di promozione della conoscenza del manufatto
Mancanza di elementi di copertura		Mancanza di una messa a sistema del manufatto in un circuito conoscitivo
Degrado superficiale dei manufatti dovuti a scarsa manutenzione e abbandono		

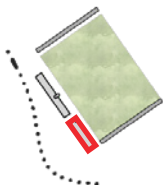
OBIETTIVI E AZIONI

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	TEMI
1. Analisi conoscitive del manufatto e del suo contesto rurale e successivo miglioramento delle caratteristiche strutturali, formali ed energetiche	1.1 Interventi volti al miglioramento dello stato di conservazione del manufatto	1.1.a Censimento e redazione di schede conoscitive sulla storia e sullo stato attuale dei tabacchifici	R
		1.1.b Interventi volti alla messa in sicurezza di tabacchifici che presentano dissesti strutturali o gravi mancanze (es. eventuale ripristino di elementi di copertura ammalorati)	
		1.1.c Interventi volti all'eliminazione del degrado superficiale, alla pulitura e alla conservazione delle parti esterne e interne	
		1.1.d Interventi volti al restauro di elementi originali e alla conferma di caratteri architettonici tipologici con la mitigazione di elementi incongrui	
	1.2 Interventi volti all'adeguamento tecnologico, all'abbattimento delle barriere architettoniche e al miglioramento delle prestazioni energetiche del manufatto	1.2.a Adeguamento tecnologico ed igienico sanitario, nel rispetto della morfologia edilizia	R-E
		1.2.b Interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche per una più ampia fruizione del manufatto per servizi pubblici	
		1.2.c Miglioramento delle prestazioni energetico tecnologiche dell'edificio	
2. Ripristino di una compatibilità funzionale	2.1 Incentivazione alla rifunzionalizzazione dei tabacchifici quali hub multifunzione e per pubblici servizi	2.1.a Rifunzionalizzazione in auditorium, sala riunioni o congressi, anche finalizzati alla partecipazione per la gestione o l'uso dei tabacchifici	R
		2.1.b Rifunzionalizzazione in sale espositive, mostre temporanee o permanenti, anche finalizzate alla promozione della conoscenza dei tabacchifici	
		2.1.c Rifunzionalizzazione in uffici di pubblica utilità, anche relativi alla gestione della governance della comunità energetica	
		2.1.d Rifunzionalizzazione in "condomini agricoli" per il ricovero, l'assistenza e la condivisione per i lavoratori agricoli	
3. Miglioramento dell'accessibilità e incentivazione della promozione del bene	3.1 Attività di valorizzazione e promozione	3.1.a Attivazione di politiche di promozione della conoscenza del manufatto e dell'archeologia industriale anche attraverso accordi-quadro con le università locali o istituzioni scientifiche e tecnologiche	T
		3.1.b Promozione della partecipazione attiva dei proprietari attraverso politiche e incentivi locali.	
		3.1.c Proposta di una messa a sistema del manufatto in un circuito conoscitivo di tabacchifici	
		3.1.d Progetto di immagine coordinata e introduzione di segnaletica brandizzata per la rete dei tabacchifici Piana del Sele	

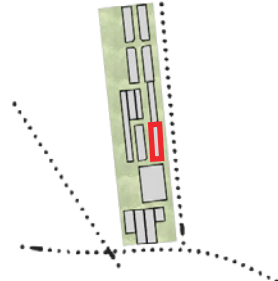
Tabacchificio Centola,
Pontecagnano



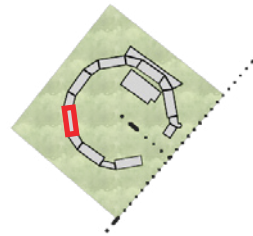
Tabacchificio La
Picciola, Pontecagnano



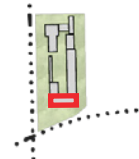
Tabacchificio Farina,
Battipaglia



Tabacchificio Salvati,
Le Fioche, Eboli

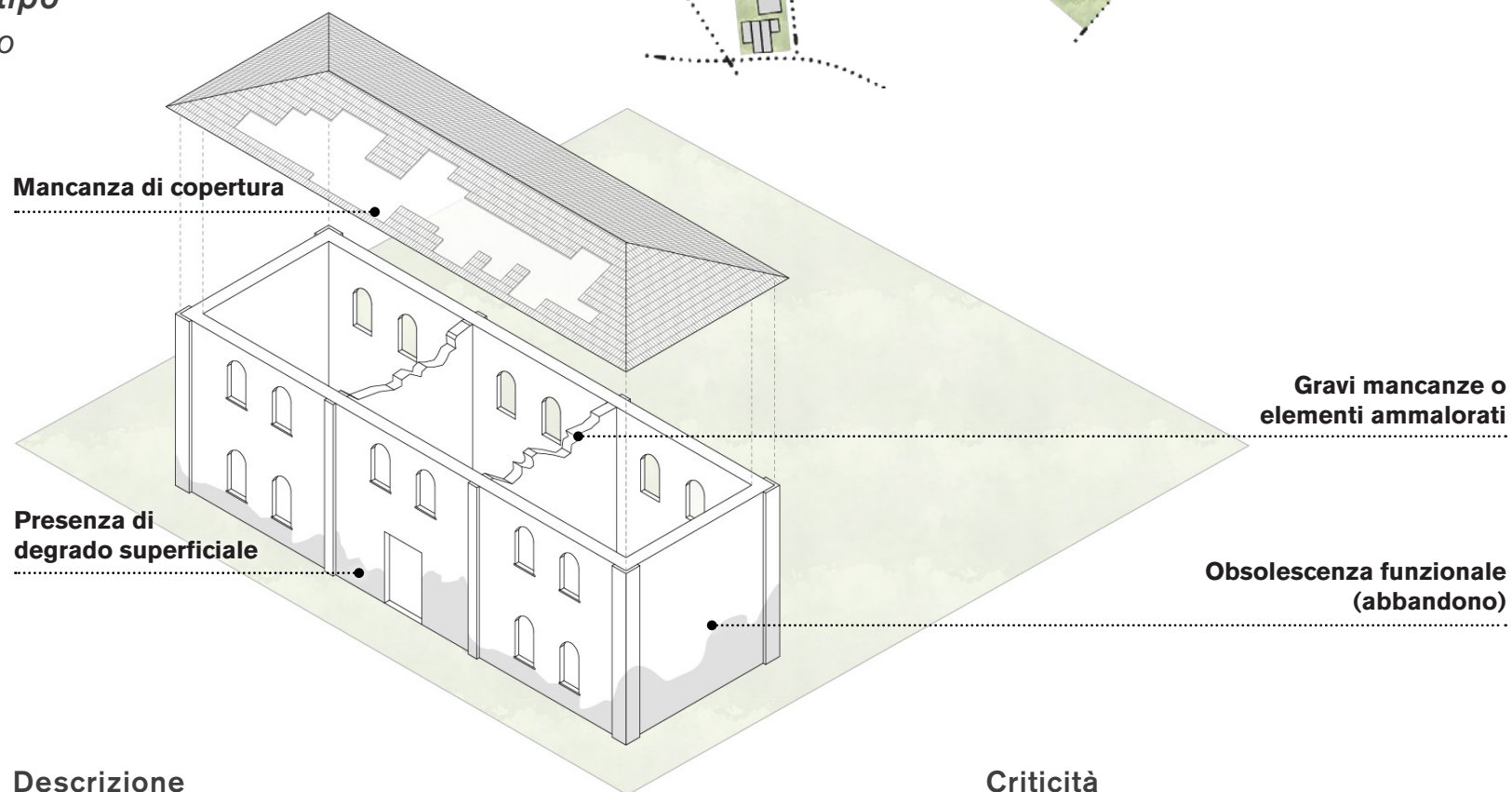


Tabacchificio Cafasso,
Capaccio Paestum



Padiglione tipo

Stato di fatto



Descrizione

I tabacchifici presenti nella Piana del Sele costituiscono delle vere e proprie archeologie industriali, strutture industriali produttive, una volta isolate nel territorio.

Essi risultano planimetricamente diversi tra loro ma presentano elementi in comune:

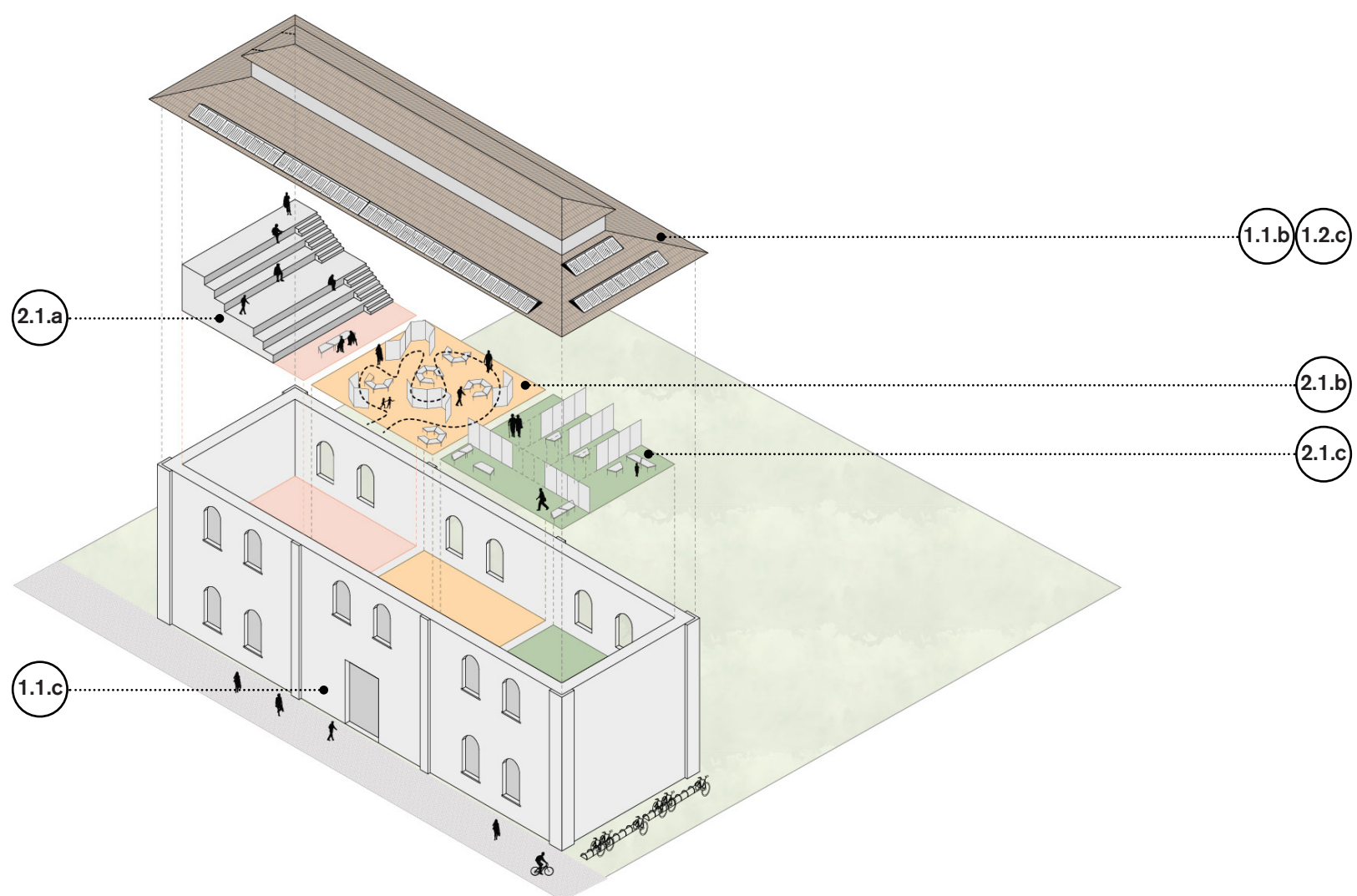


- a. un involucro, composto da un padiglione a pianta rettangolare allungata;
- b. un involucro, composto da un padiglione a pianta rettangolare allungata;
- c. uno spazio aperto o un cortile esterno.

Criticità

- Obsolescenza funzionale (abbandono);
- Gravi mancanze o elementi ammalorati;
- Mancanza di elementi di copertura;
- Degrado superficiale dovuto a scarsa manutenzione e abbandono.

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

1. Analisi conoscitive del manufatto e del suo contesto rurale e successivo miglioramento delle caratteristiche strutturali, formali ed energetiche;
2. Ripristino di una compatibilità funzionale;
3. Miglioramento dell'accessibilità e incentivazione della promozione del bene

Azioni

- 1.1.b Interventi volti alla messa in sicurezza di tabacchifici che presentano dissesti strutturali o gravi mancanze (es. eventuale ripristino di elementi di copertura ammalorati);
- 1.1.c Interventi volti all'eliminazione del degrado superficiale, alla pulizia e alla conservazione delle parti esterne e interne;
- 1.2.c Miglioramento delle prestazioni energetico tecnologiche dell'edificio;
- 2.a Incentivazione alla rifunzionalizzazione dei tabacchifici quali hub multifunzione e per pubblici servizi, ad es. auditorium, spazi espositivi, uffici pubblici governance comunità energetica;
- 3.1.c Proposta di una messa a sistema del manufatto in un circuito conoscitivo di tabacchifici.

ABACO TIPOLOGICO DELLE STRADE TRASVERSALI

CRITICITÀ

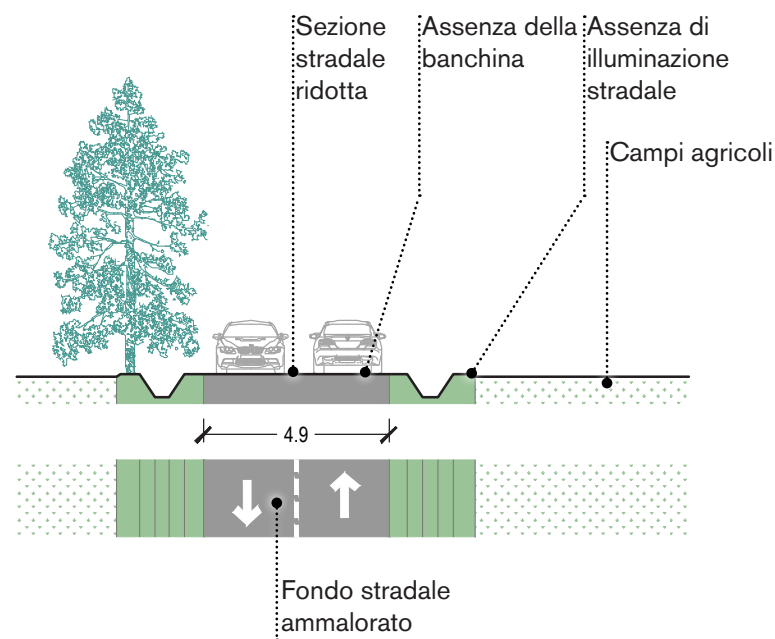
SICUREZZA STRADALE
Sezione stradale ridotta in alcuni tratti o lungo l'intero sviluppo
Accessi diretti a case, proprietà, campi. Talvolta cancelli di abitazioni presenti direttamente a bordo strada
Manufatti per irregimentazione dell'acqua paralleli alla strada, su uno o entrambi i lati. Spesso in condizioni di degrado
Presenza di vecchi manufatti per l'irregimentazione dell'acqua inutilizzati
Presenza di recinzioni (muretti, reti, paletti) a filo strada
Presenza di tralicci elettrici in legno o cemento e cabine servizi
Assenza d'illuminazione pubblica
Stato disordinato della vegetazione
Tratti con fondo stradale ammalorato
Ambiti di degrado puntuale (sversamento di rifiuti e simili)
Larghezza della banchina limitata e mancanza di corsie ciclabili

OBIETTIVI E AZIONI

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	TEMI
Miglioramento e potenziamento dei collegamenti trasversali tra la costa e l'interno	1 Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale	1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m) a una corsia per senso di marcia: - larghezza corsia: compresa tra 2,75 e 3,00 m - larghezza banchine: 0,50 m - velocità di progetto: 40-60 km/h	
		1.2 Arretramento delle recinzioni in un range compreso tra 1 e 5 m (previo esproprio) dal bordo stradale e fornitura di un abaco di soluzioni costruttive tipologiche delle stesse	
		1.3 Delocalizzazione dei tralicci in legno per l'alta tensione	
		1.4 Demolizione di manufatti obsoleti per l'irregimentazione delle acque e di quelli incongruenti	
		1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati: priorità agli incroci, rotonde, accessi	
		1.6 Utilizzo di asfalti con polverino di gomma recuperato da pneumatici fuori uso e/o fresato riciclato	
	2 Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte: per turisti, frontisti e braccianti	2.1 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto (con o senza cordolo di separazione) in giustapposizione alla carreggiata stradale: larghezza minima corsia 2,5 m	
		2.2 Formazione di percorso ciclabile in sede propria (largh 2,5 m) in asfalto bianco o stabilizzato, previo esproprio di fascia di terreni agricoli oltre il canale di scolo	
		2.3 In caso d'impossibilità di esproprio, formazione di percorso ciclabile in sede propria (largh 2-2,5 m) in lastre di calcestruzzo ispezionabili (e/o grigliato) su canaline trapezoidali o di altra forma in calcestruzzo per il convogliamento delle acque meteoriche e superficiali	
		2.4 Nei tratti urbani: sostituzione di una fila di parcheggi in linea con ciclabile in sede propria (largh 2,5 m) o ciclopeditonale (largh 3,5 m)	
		2.5 Messa in sicurezza o allargamento dei percorsi ciclopeditonali esistenti	
	3 Efficientamento delle reti di sottoservizi	3.1 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls contenenti reti di Bassa e Media Tensione, cavidotte per telecomunicazioni e fibra ottica, rete di distribuzione idrica, rete fognaria e vasche puntuali di raccolta acque meteoriche per riuso a fini irrigui: sotto la carreggiata stradale	
		3.2 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls contenenti reti di Bassa e Media Tensione, cavidotte per telecomunicazioni e fibra ottica, rete di distribuzione idrica, rete fognaria e vasche puntuali di raccolta acque meteoriche per riuso a fini irrigui: sotto il percorso ciclopeditonale ispezionabile	

PONTECAGNANO - SP 311 VIA ABATE CONFORTI - VIA FLAVIO GIOIA

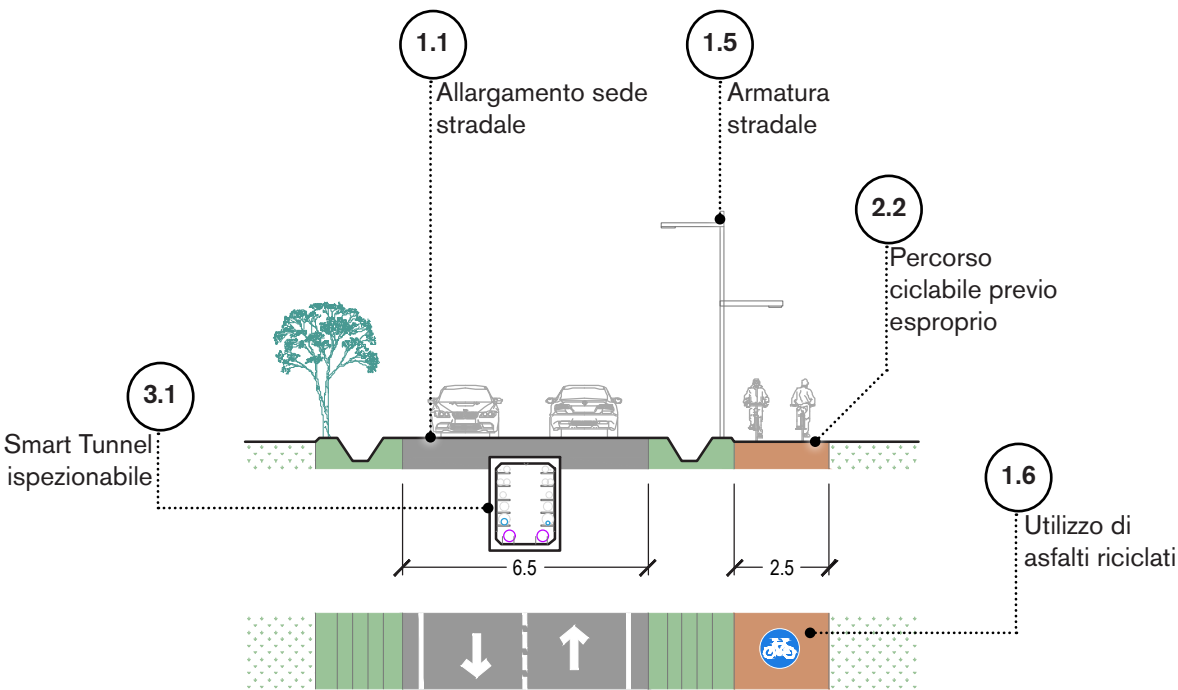
Stato di fatto



Criticità

- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
- Assenza d'illuminazione pubblica
- Stato disordinato della vegetazione
- Tratti con fondo stradale ammalorato
- Assenza di banchina e corsie ciclabili

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

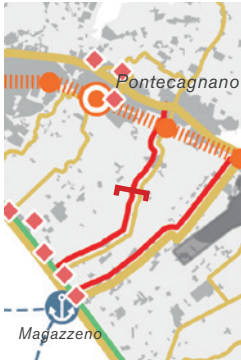
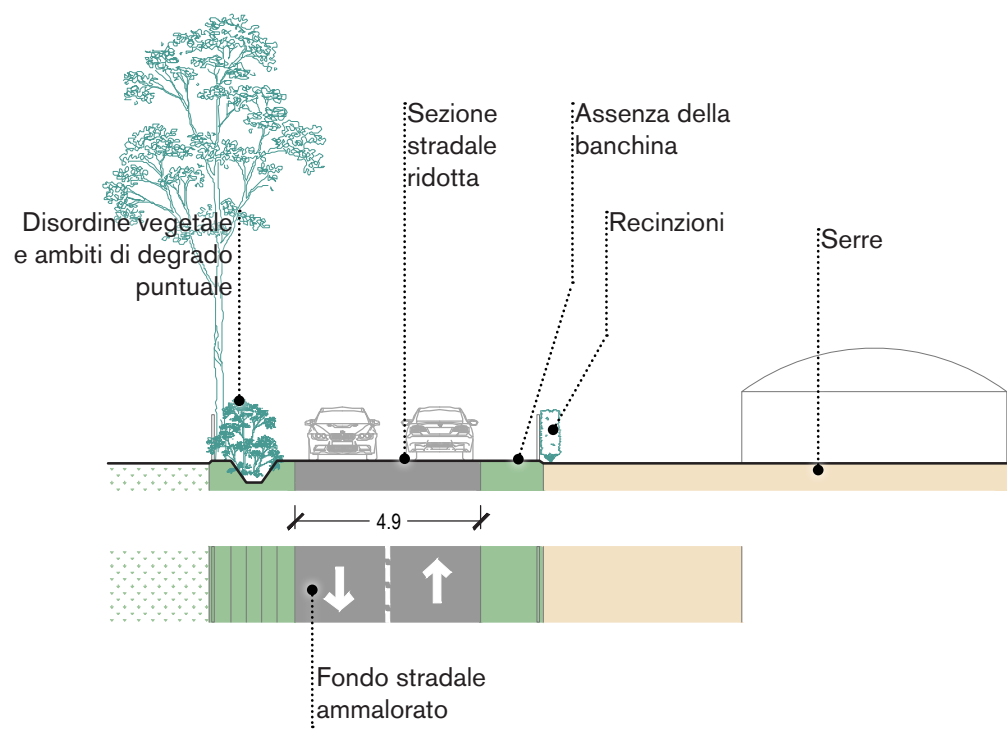
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

Azioni

- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
- 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
- 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
- 2.2 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto bianco o stabilizzato, previo esproprio di fascia di terreni agricoli oltre il canale di scolo;
- 3.1 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto la carreggiata stradale

PONTECAGNANO - SP 311 VIA ABATE CONFORTI - VIA FLAVIO GIOIA

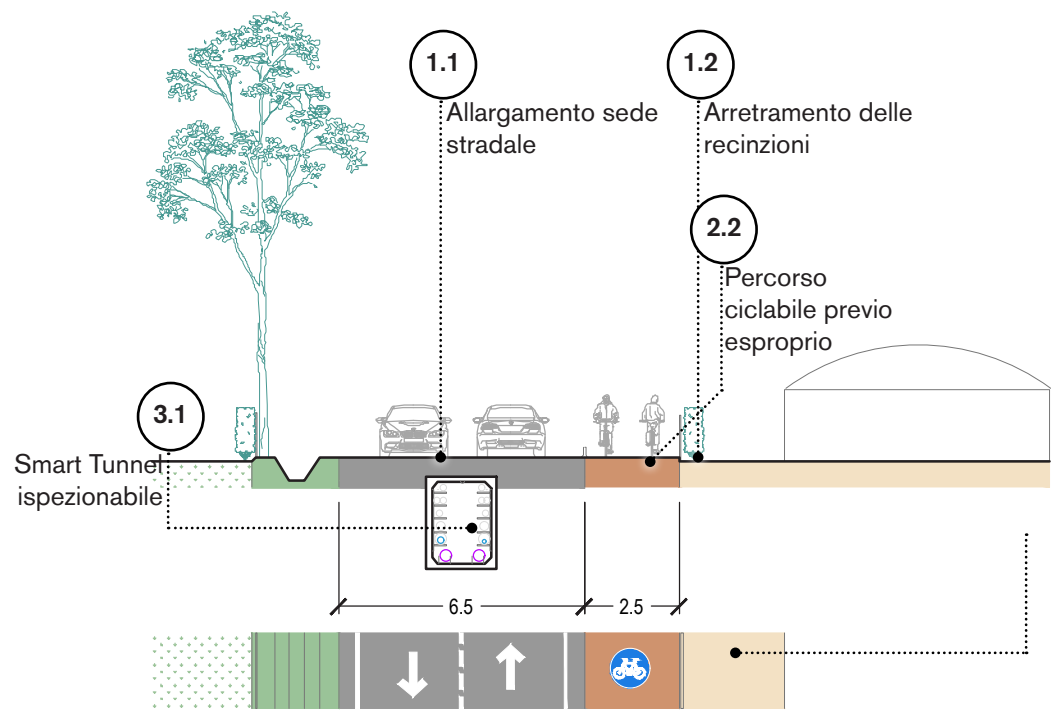
Stato di fatto



Criticità

- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
- Stato disordinato della vegetazione
- Ambiti di degrado puntuale
- Tratti con fondo stradale ammalorato
- Assenza di banchina e corsie ciclabili
- Presenza di recinzioni a filo strada

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

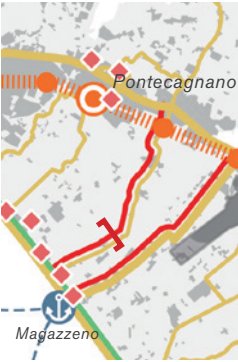
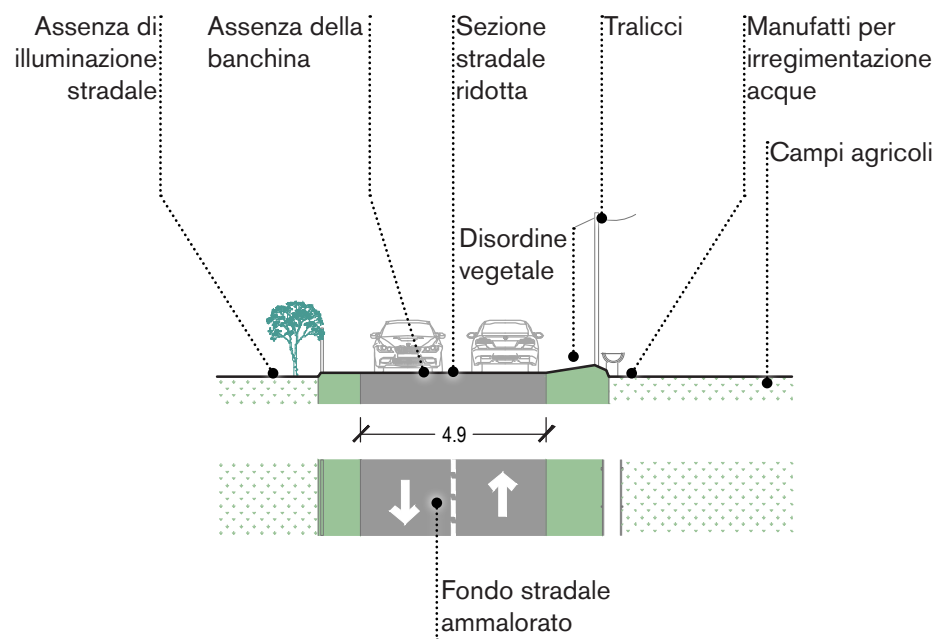
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

Azioni

- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
- 1.2 Arretramento delle recinzioni
- 2.2 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto bianco o stabilizzato, previo esproprio di fascia di terreni agricoli oltre il canale di scolo;
- 3.1 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto la carreggiata stradale

PONTECAGNANO - SP 311 VIA ABATE CONFORTI - VIA FLAVIO GIOIA

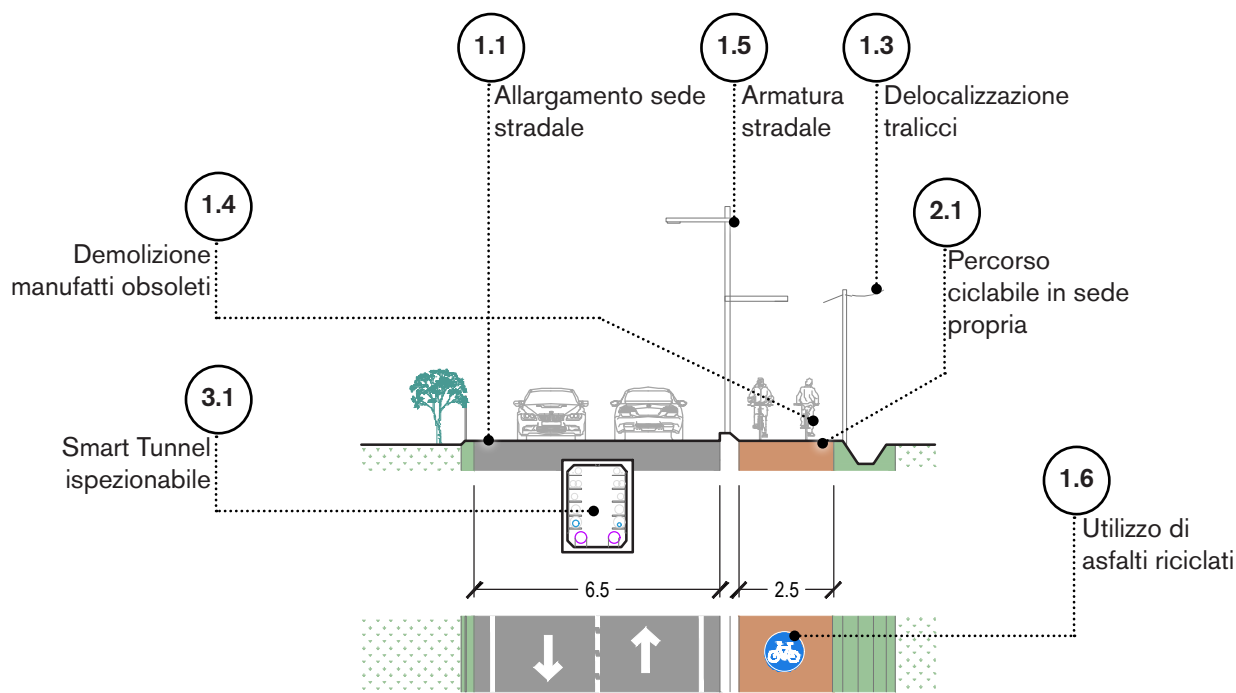
Stato di fatto



Criticità

- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
- Assenza d'illuminazione pubblica
- Manufatti per irregimentazione delle acque in condizioni di degrado o inutilizzati
- Stato disordinato della vegetazione
- Tratti con fondo stradale ammalorato
- Assenza di banchina e corsie ciclabili

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

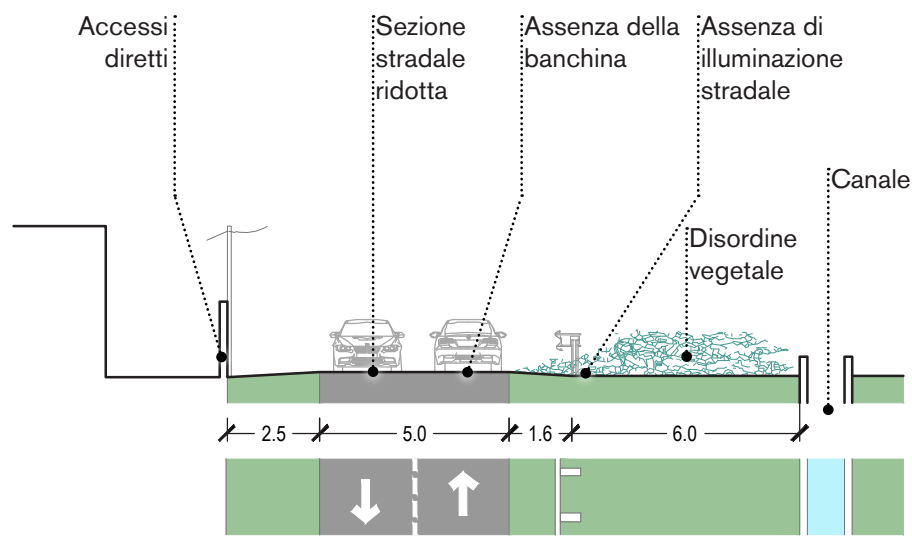
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

Azioni

- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
- 1.3 Delocalizzazione dei tralicci in legno per l'alta tensione;
- 1.4 Demolizione di manufatti obsoleti o incongruenti per irregimentazione delle acque;
- 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
- 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
- 2.1 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto;
- 3.1 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto la carreggiata stradale

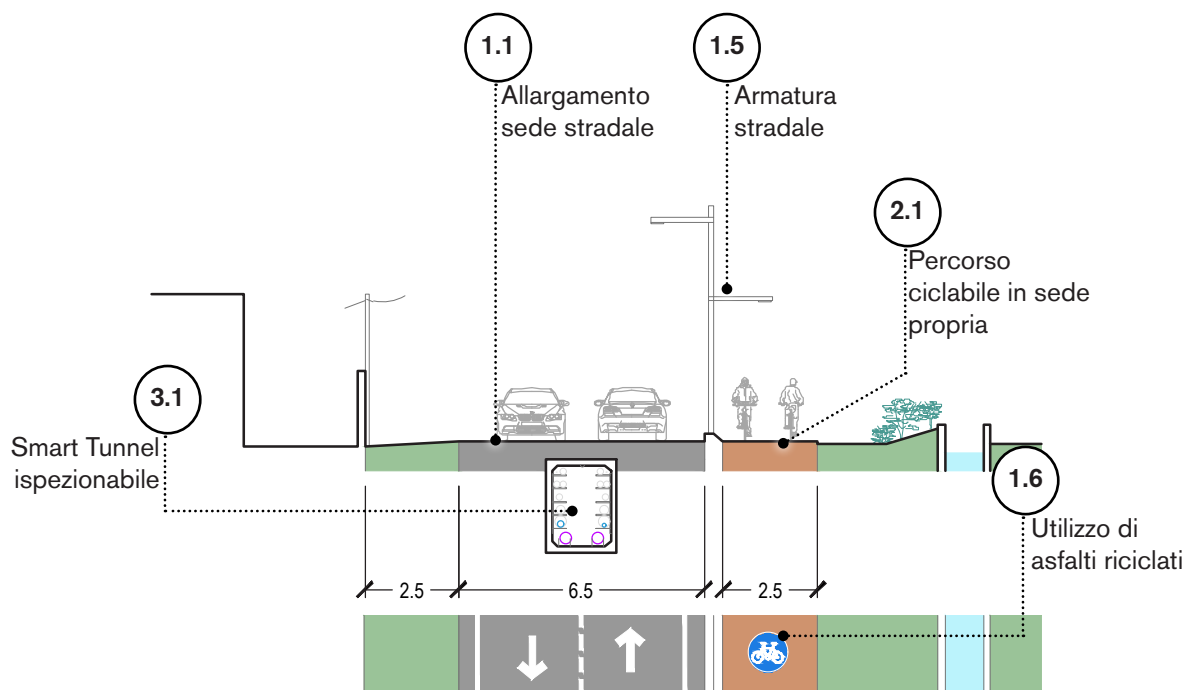
PONTECAGNANO - SP 311 VIA ABATE CONFORTI - VIA FLAVIO GIOIA

Stato di fatto



- Criticità**
- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
 - Assenza d'illuminazione pubblica
 - Stato disordinato della vegetazione
 - Assenza di banchina e corsie ciclabili
 - Accessi diretti a case, proprietà, campi

Ipotesi di applicazione delle linee guida

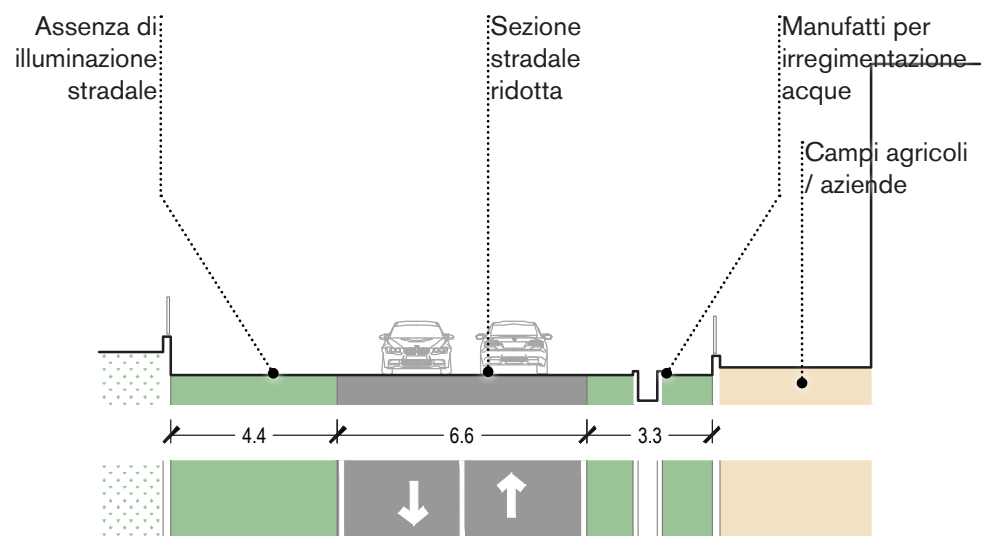


- Obiettivi**
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
 2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
 3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

- Azioni**
- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
 - 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
 - 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
 - 2.1 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto;
 - 3.1 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto la carreggiata stradale

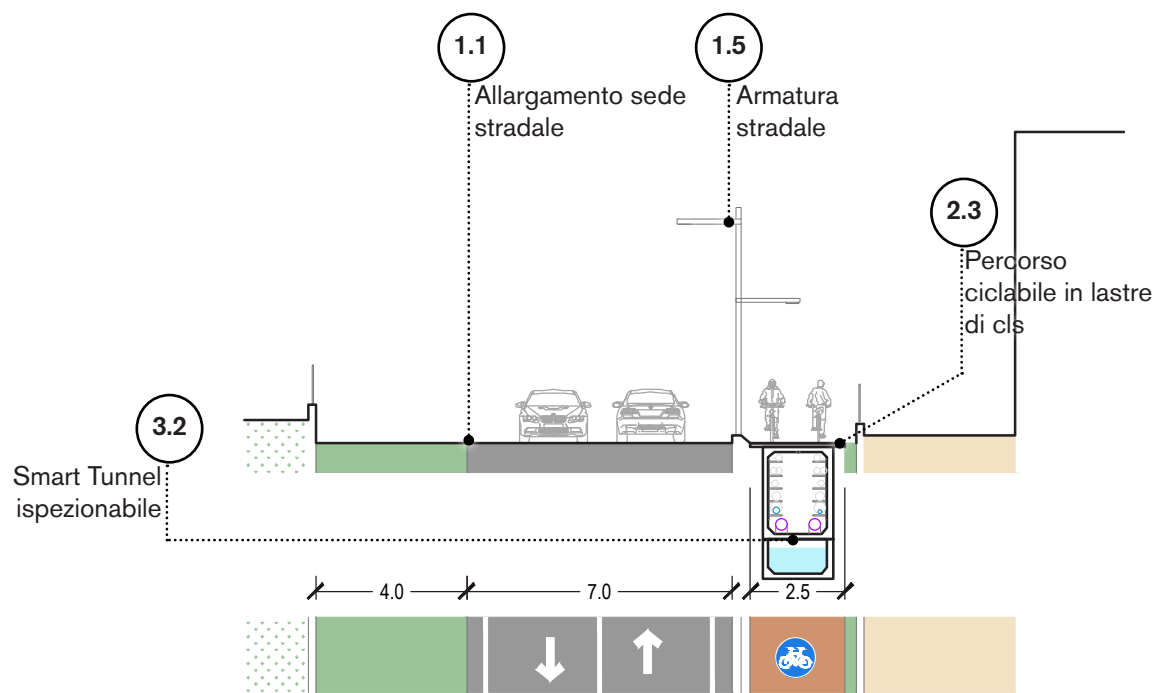
BATTIPAGLIA - SP 135 VIA SPINETA

Stato di fatto



- Criticità**
- Sezione stradale ridotta lungo un tratto
 - Assenza d'illuminazione pubblica
 - Manufatti per irregimentazione delle acque in condizioni di degrado o inutilizzati
 - Assenza di banchina e corsie ciclabili

Ipotesi di applicazione delle linee guida

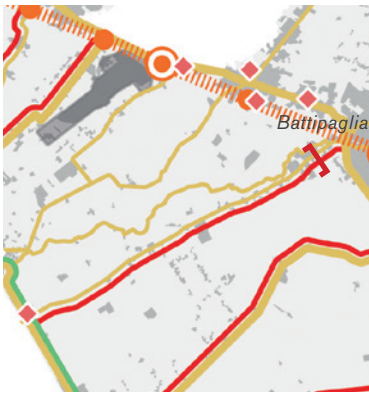
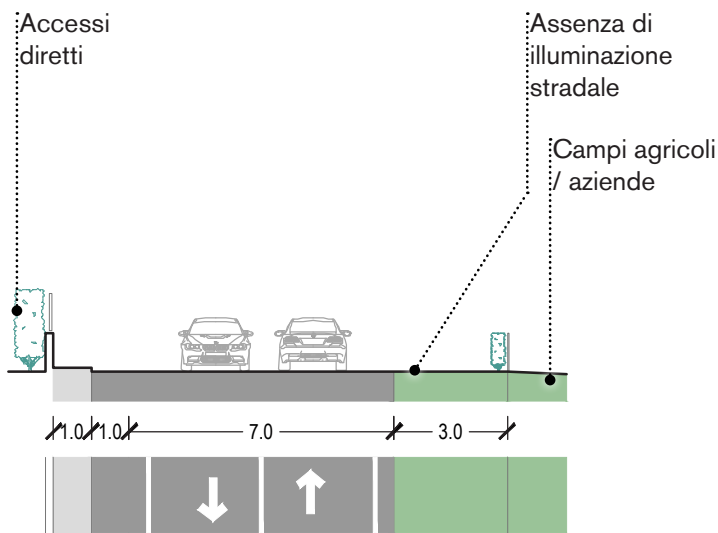


- Obiettivi**
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
 2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
 3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

- Azioni**
- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
 - 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
 - 2.3 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in lastre di cls su canaline trapezoidali o altra struttura in cls;
 - 3.2 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto il percorso ciclopedonale ispezionabile

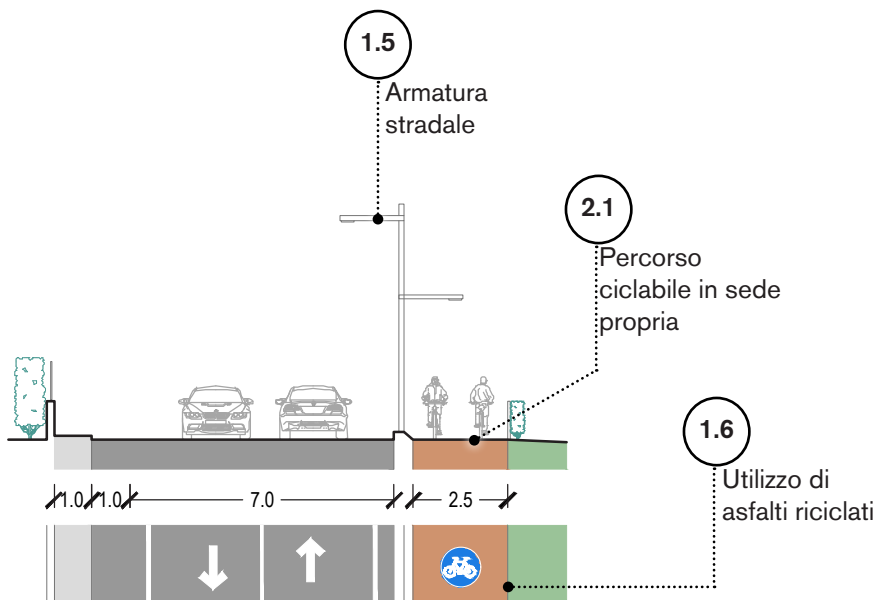
BATTIPAGLIA - SP 135 VIA SPINETA

Stato di fatto



- Criticità**
- Assenza d'illuminazione pubblica
 - Assenza di banchina e corsie ciclabili
 - Accessi diretti a case, proprietà, campi

Ipotesi di applicazione delle linee guida

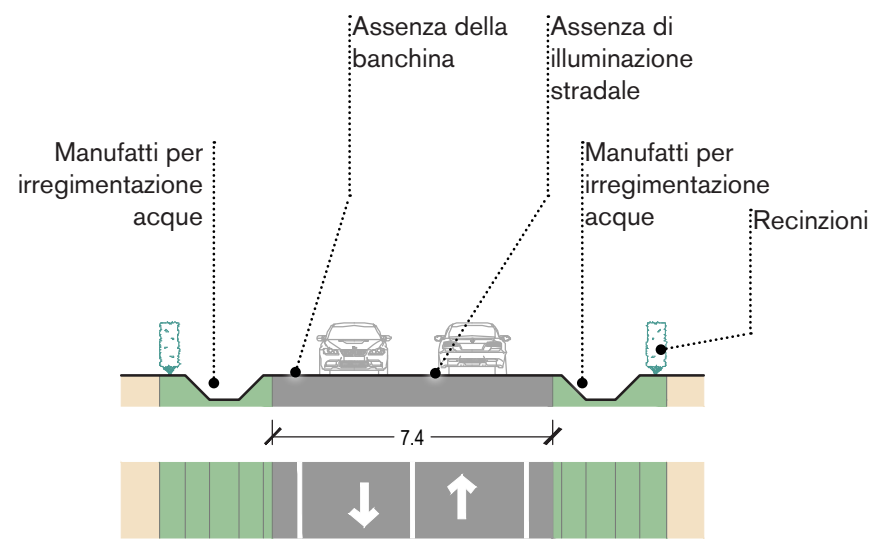


- Obiettivi**
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
 2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte.

- Azioni**
- 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
 - 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
 - 2.1 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto

BATTIPAGLIA - SP 135 VIA SPINETA

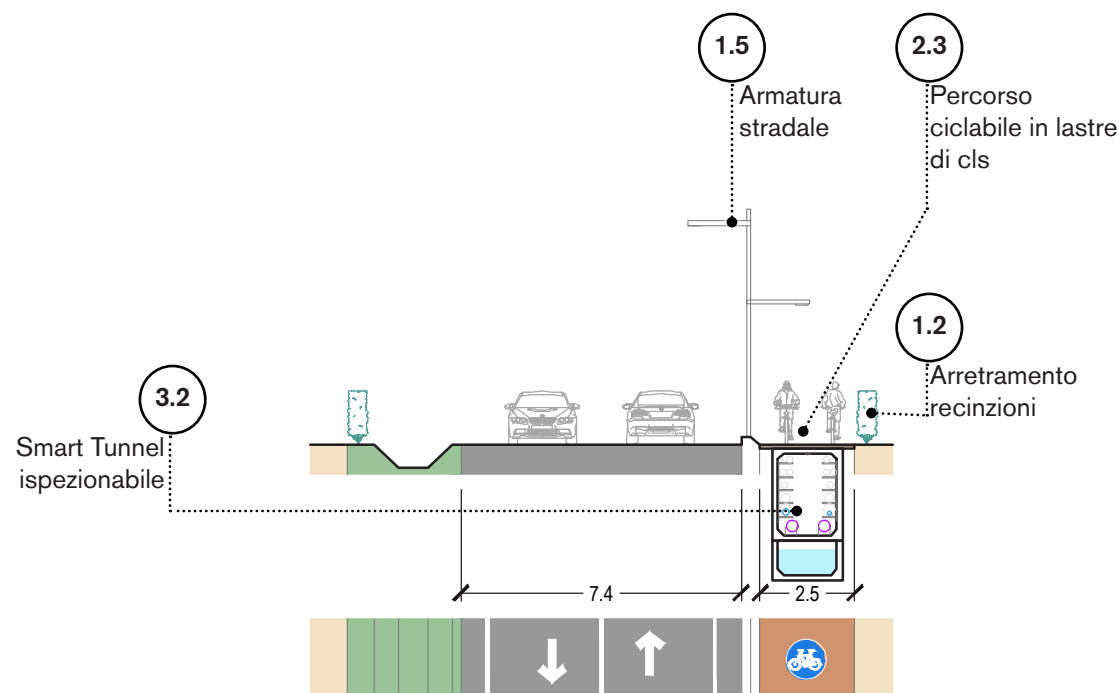
Stato di fatto



Criticità

- Assenza d'illuminazione pubblica
- Manufatti per irregimentazione delle acque in condizioni di degrado o inutilizzati
- Presenza di recinzioni, muretti a bordo strada
- Assenza di banchina e corsie ciclabili

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

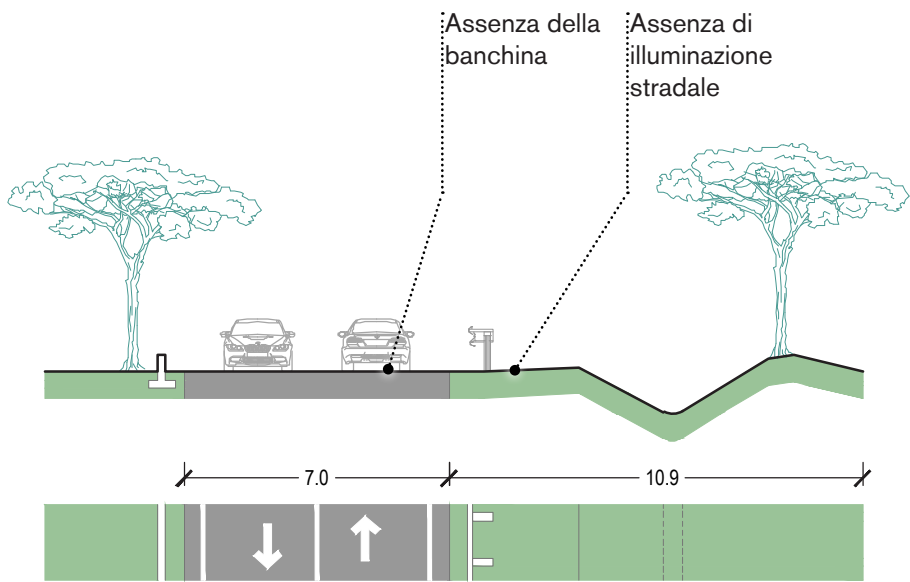
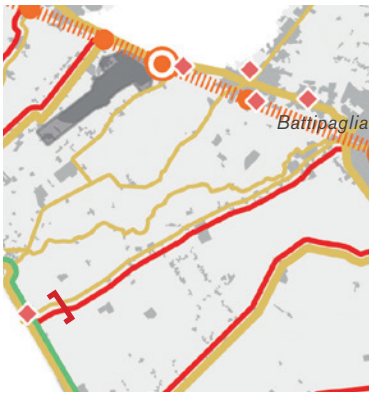
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

Azioni

- 1.2 Arretramento delle recinzioni in un range compreso tra 1 e 5 m previo esproprio;
- 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
- 2.3 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in lastre di cls su canaline trapezoidali o altra struttura in cls;
- 3.2 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto il percorso ciclopedonale ispezionabile

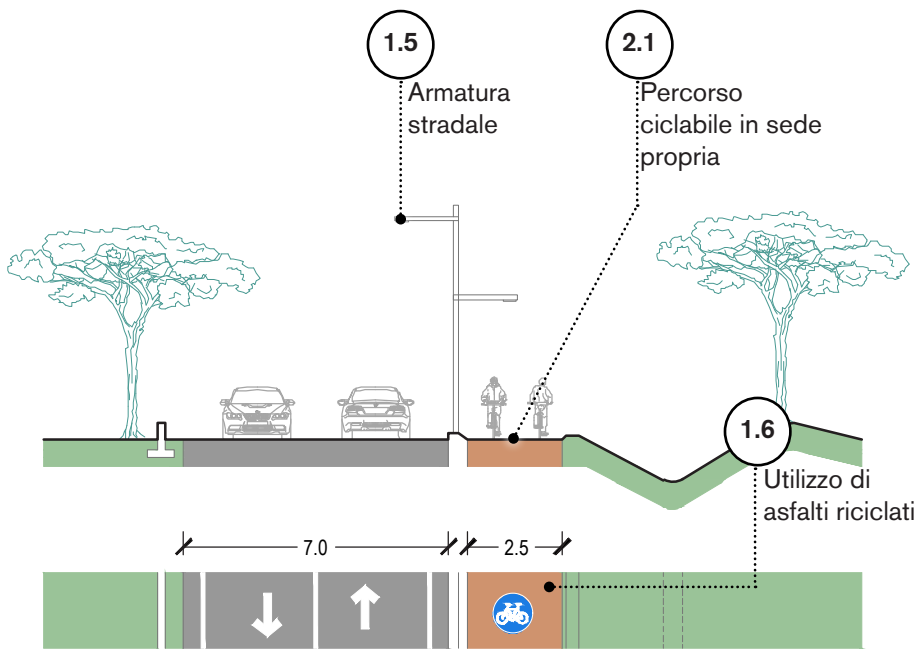
BATTIPAGLIA - SP 135 VIA SPINETA

Stato di fatto



- Criticità**
- Assenza d'illuminazione pubblica
 - Assenza di banchina e corsie ciclabili

Ipotesi di applicazione delle linee guida

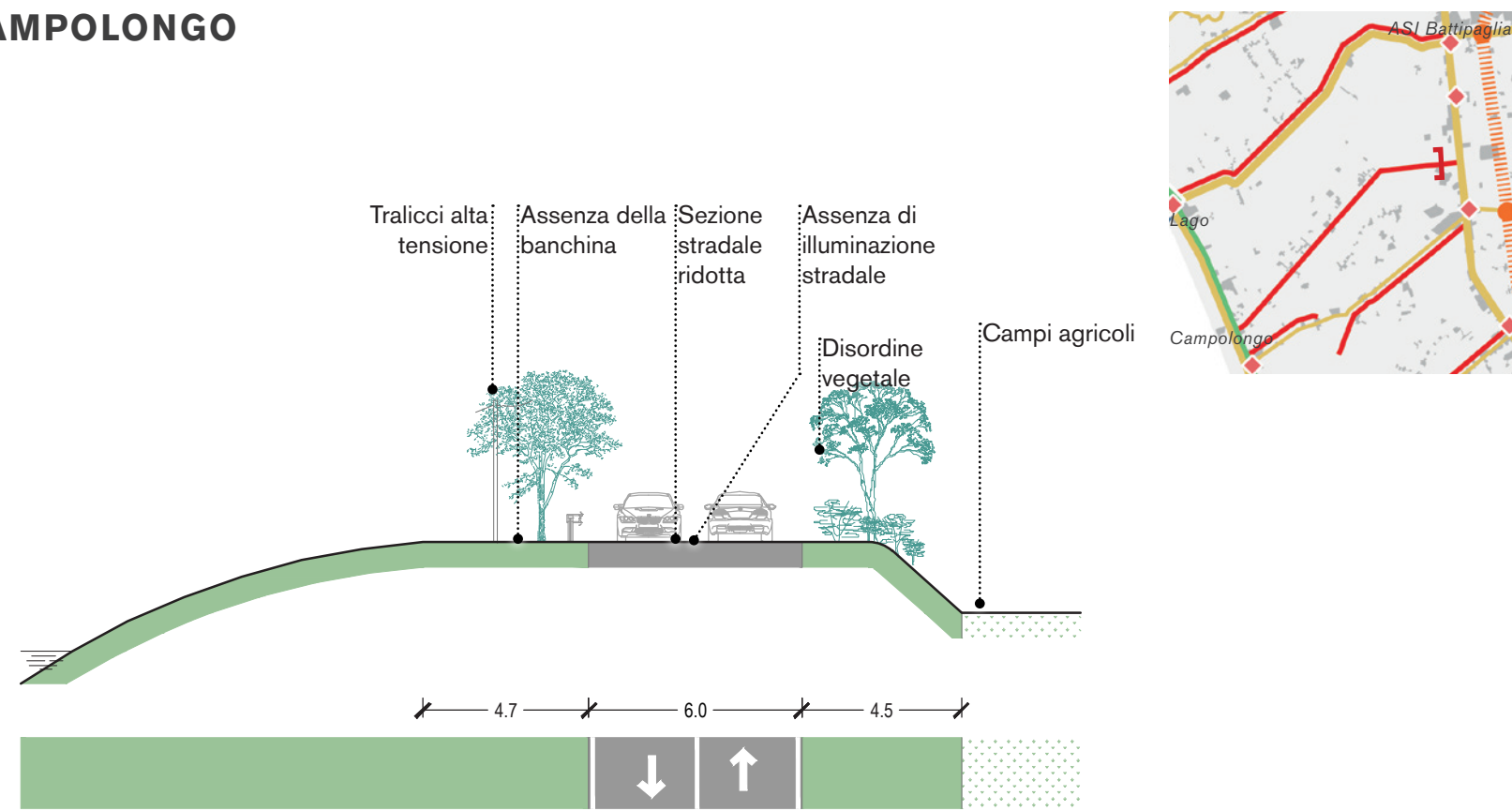


- Obiettivi**
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
 2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
 3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

- Azioni**
- 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
 - 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
 - 2.1 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto

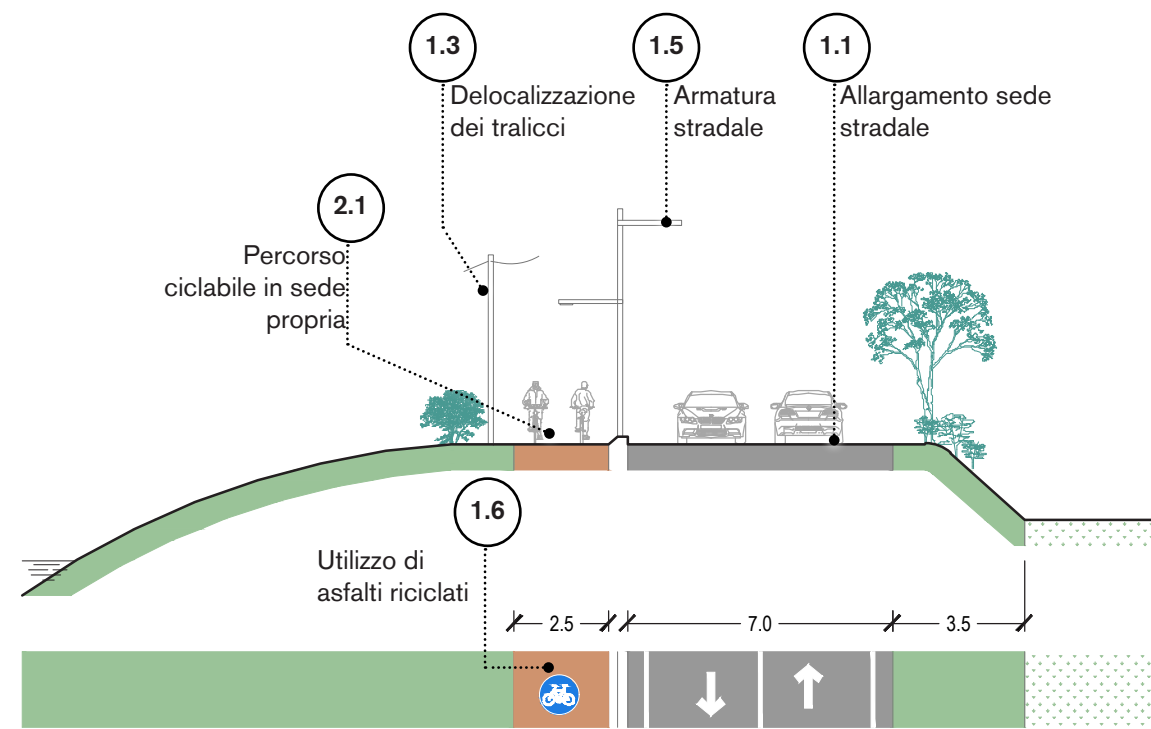
EBOLI - SP 262 VIA CAMPOLONGO

Stato di fatto



- Criticità**
- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
 - Assenza d'illuminazione pubblica
 - Stato disordinato della vegetazione
 - Tralicci dell'alta tensione
 - Assenza di banchina e corsie ciclabili

Ipotesi di applicazione delle linee guida

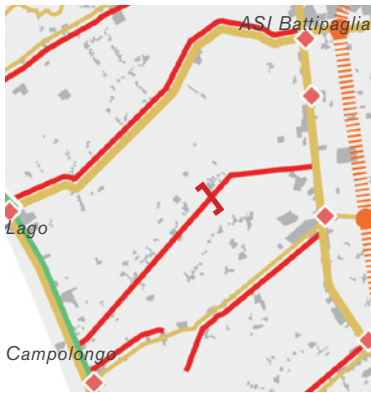
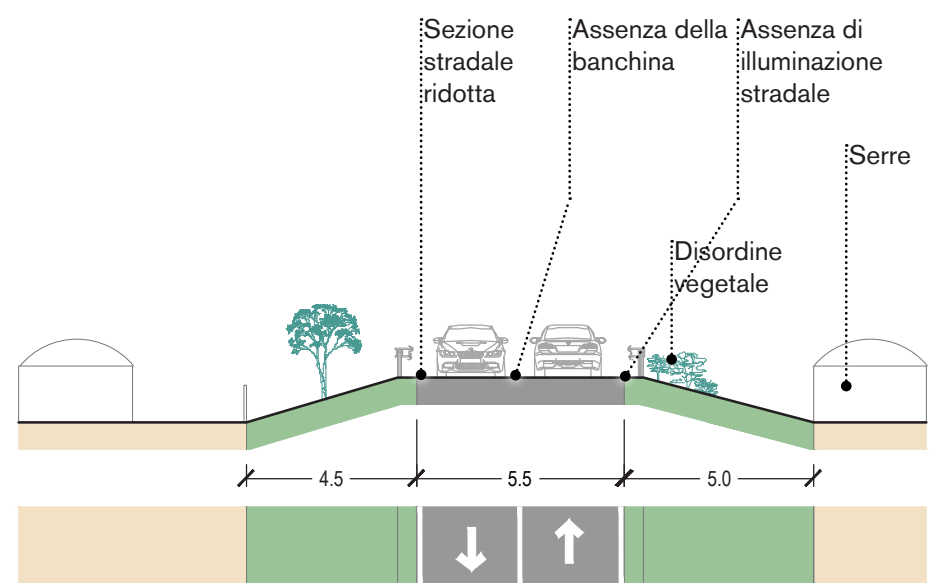


- Obiettivi**
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
 2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
 3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

- Azioni**
- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
 - 1.3 Delocalizzazione dei tralicci in legno per l'alta tensione;
 - 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
 - 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
 - 2.1 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto

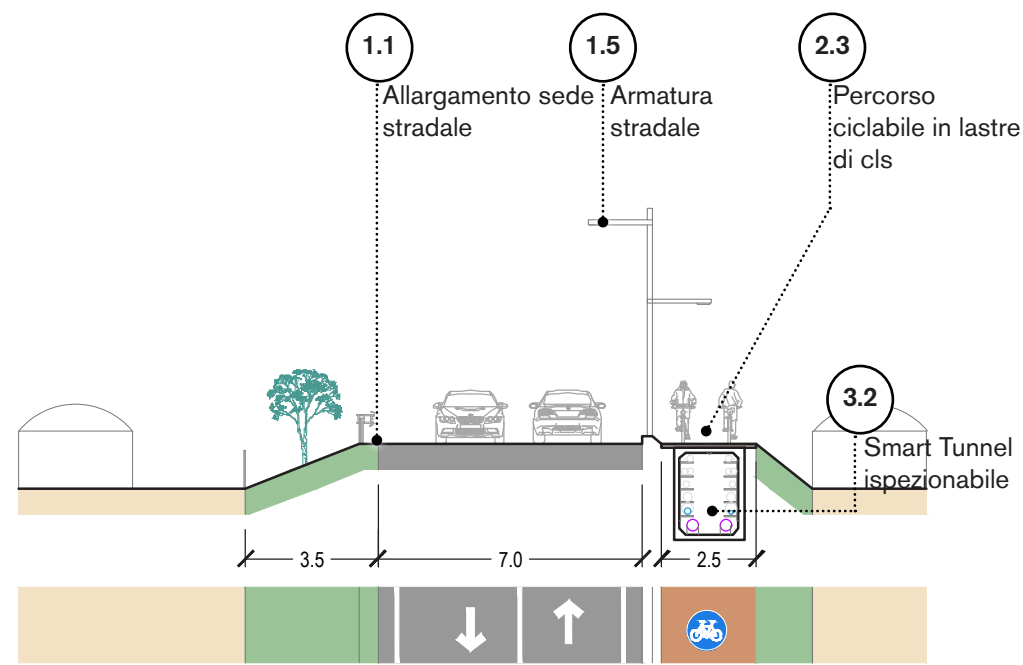
EBOLI - SP 262 VIA CAMPOLONGO

Stato di fatto



- Criticità**
- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
 - Assenza d'illuminazione pubblica
 - Stato disordinato della vegetazione
 - Assenza di banchina e corsie ciclabili
 - Accessi diretti a case, proprietà, campi

Ipotesi di applicazione delle linee guida

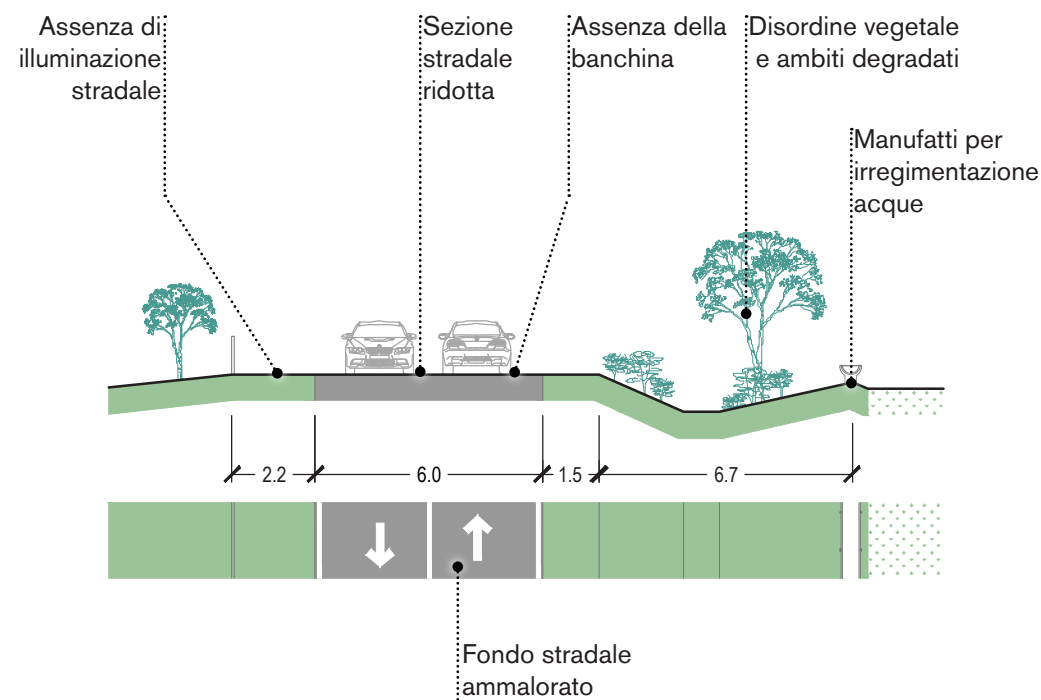


- Obiettivi**
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
 2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
 3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

- Azioni**
- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
 - 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
 - 2.3 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in lastre di cls su canaline trapezoidali o altra struttura in cls;
 - 3.2 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto il percorso ciclopedonale ispezionabile

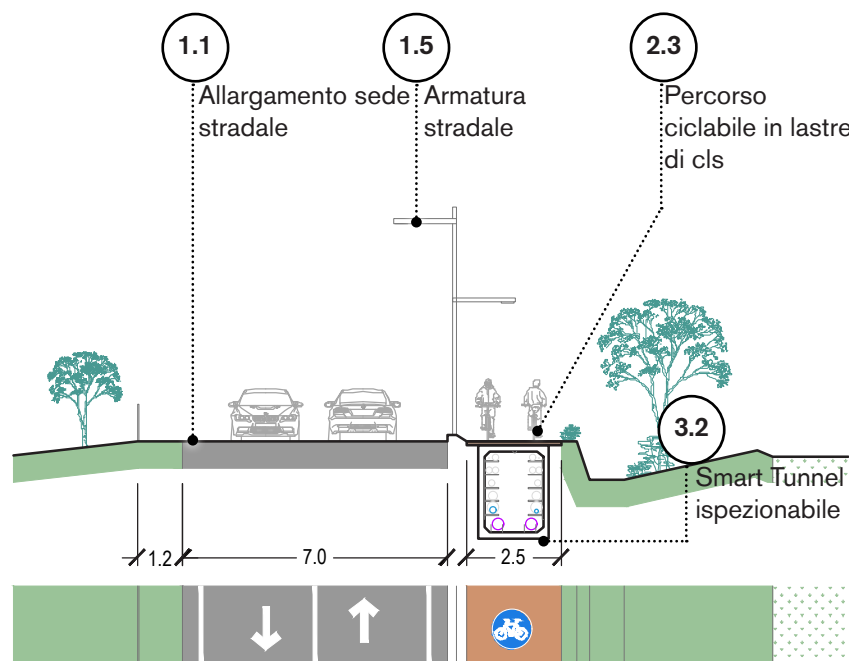
EBOLI - SP 262 VIA CAMPOLONGO

Stato di fatto



- Criticità**
- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
 - Assenza d'illuminazione pubblica
 - Manufatti per irregimentazione delle acque in condizioni di degrado o inutilizzati
 - Stato disordinato della vegetazione
 - Tratti con fondo stradale ammalorato
 - Assenza di banchina e corsie ciclabili

Ipotesi di applicazione delle linee guida

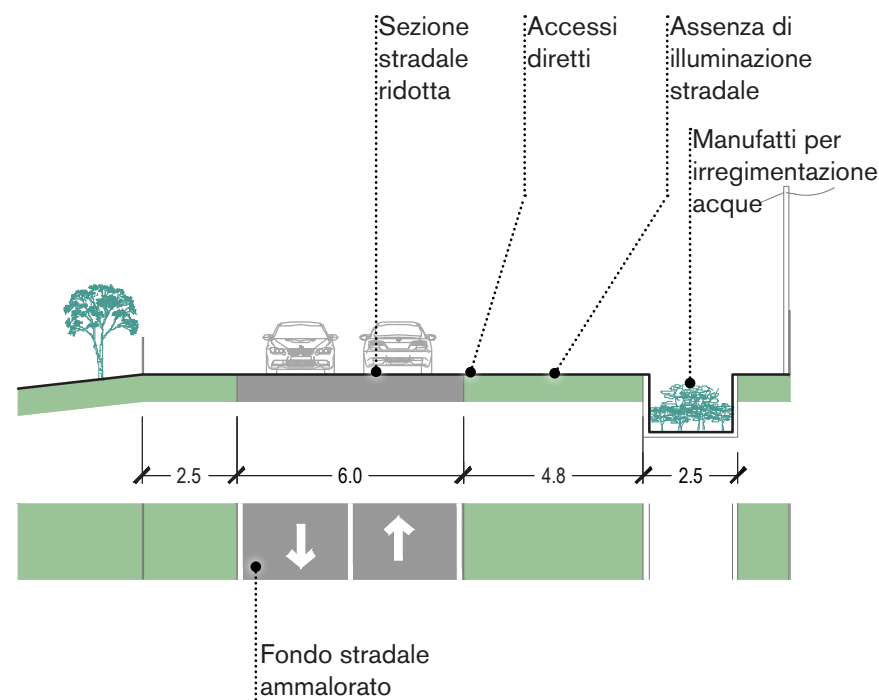


- Obiettivi**
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
 2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
 3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

- Azioni**
- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
 - 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
 - 2.3 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in lastre di cls su canaline trapezoidali o altra struttura in cls;
 - 3.2 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto il percorso ciclopedonale ispezionabile

EBOLI - SP 262 VIA CAMPOLONGO

Stato di fatto



Criticità

- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
- Assenza d'illuminazione pubblica
- Manufatti per irregimentazione delle acque in condizioni di degrado o inutilizzati
- Assenza di banchina e corsie ciclabili
- Accessi diretti a case, proprietà, campi

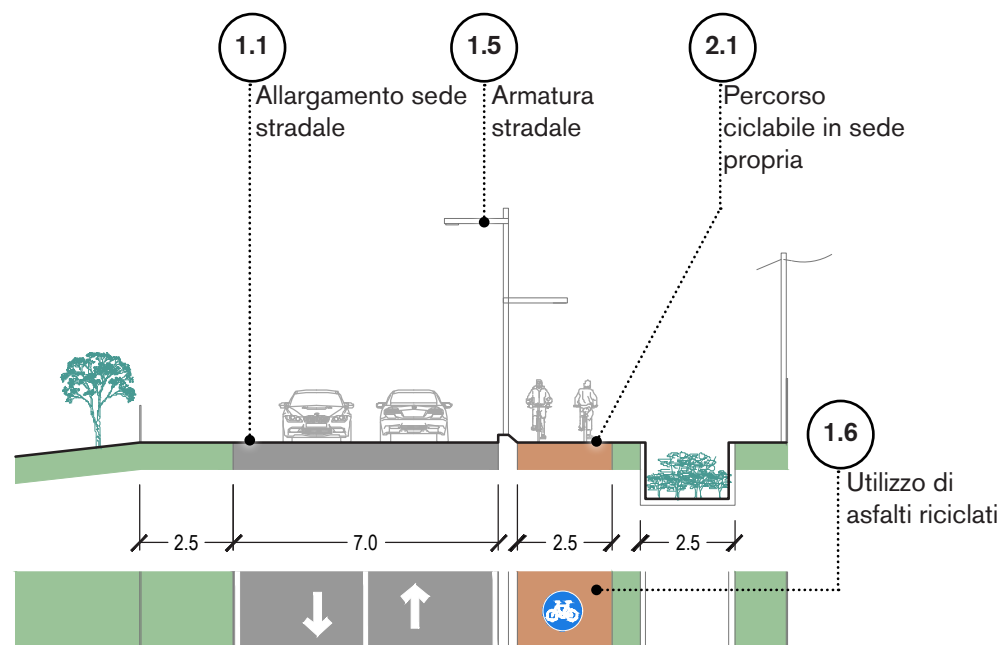
Ipotesi di applicazione delle linee guida

Obiettivi

1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte;
3. Efficientamento delle reti di sottoservizi.

Azioni

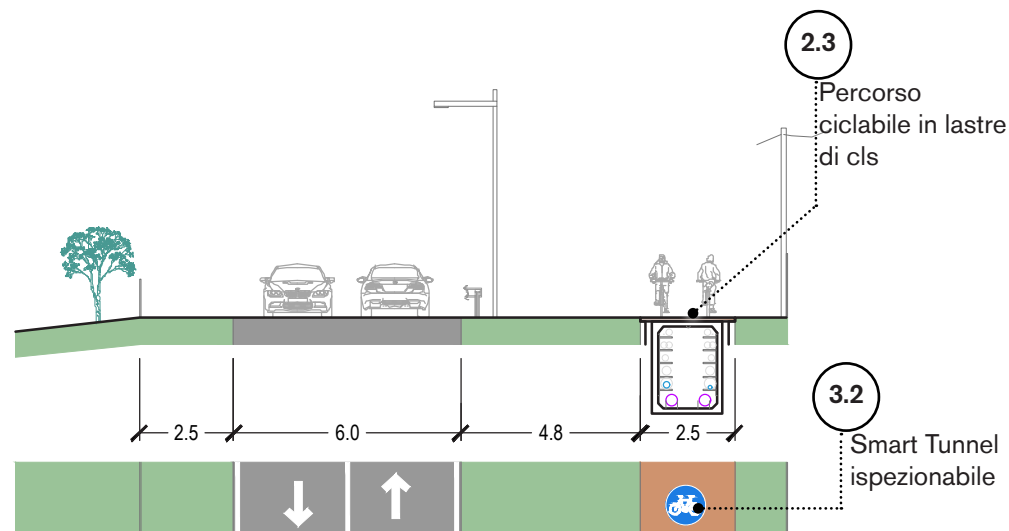
- 1.1 Allargamento della sede stradale per ottenere uno standard di larghezza (6,5 - 7 m tot) a una corsia per senso di marcia;
- 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
- 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
- 2.1 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto



Sezione alternativa

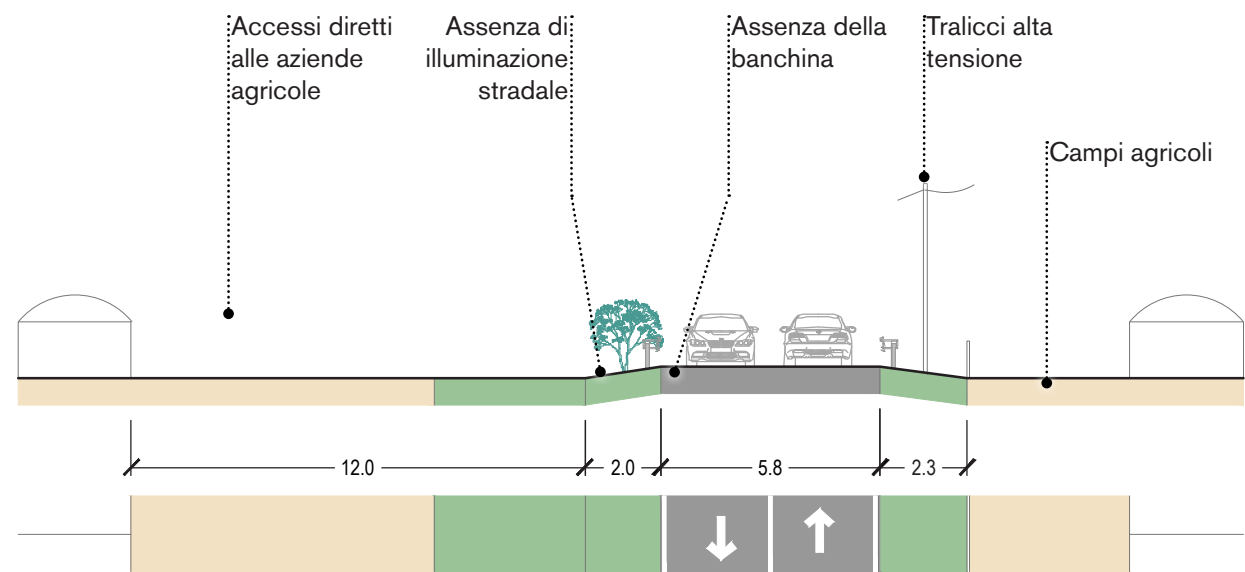
Azioni

- canaline trapezoidali o altra struttura in cls;
- 3.2 Formazione di Smart Tunnel ispezionabili in cls sotto il percorso ciclopedonale ispezionabile



EBOLI - SP 262 VIA CAMPOLONGO

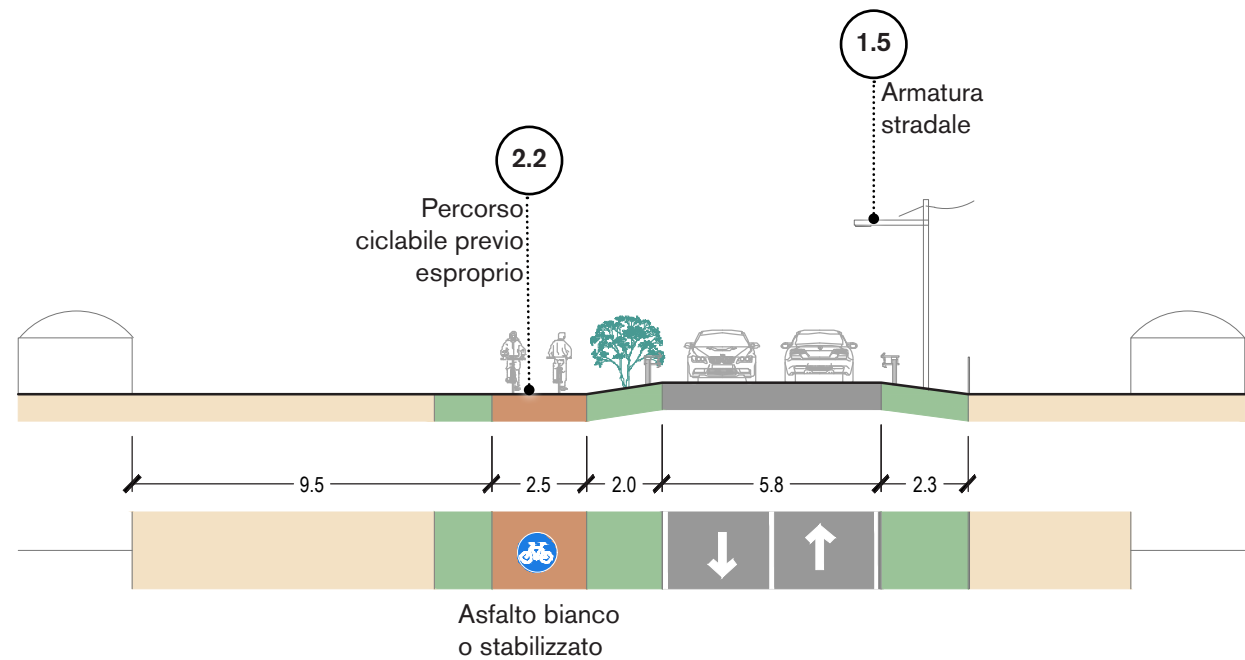
Stato di fatto



Criticità

- Sezione stradale ridotta lungo l'intero sviluppo
- Assenza d'illuminazione pubblica
- Tralicci alta tensione
- Assenza di banchina e corsie ciclabili
- Accessi diretti alle aziende agricole

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

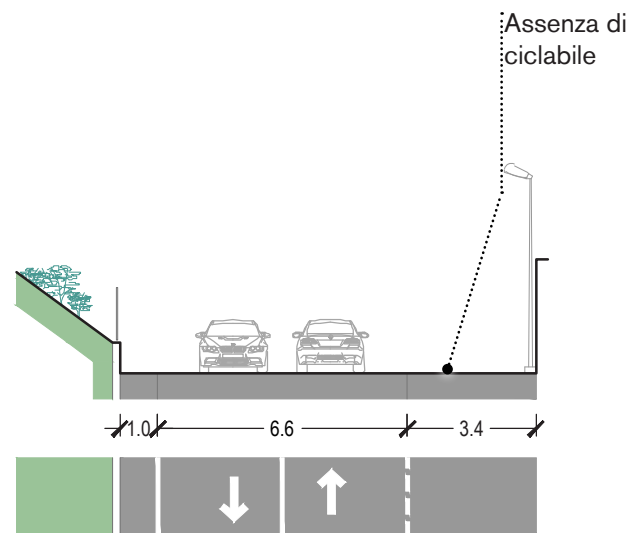
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte

Azioni

- 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
- 2.2 Formazione di percorso ciclabile in sede propria in asfalto bianco o stabilizzato, previo esproprio di fascia di terreni agricoli oltre il canale di scolo

CAPACCIO - SP 277 VIALE DELLA REPUBBLICA

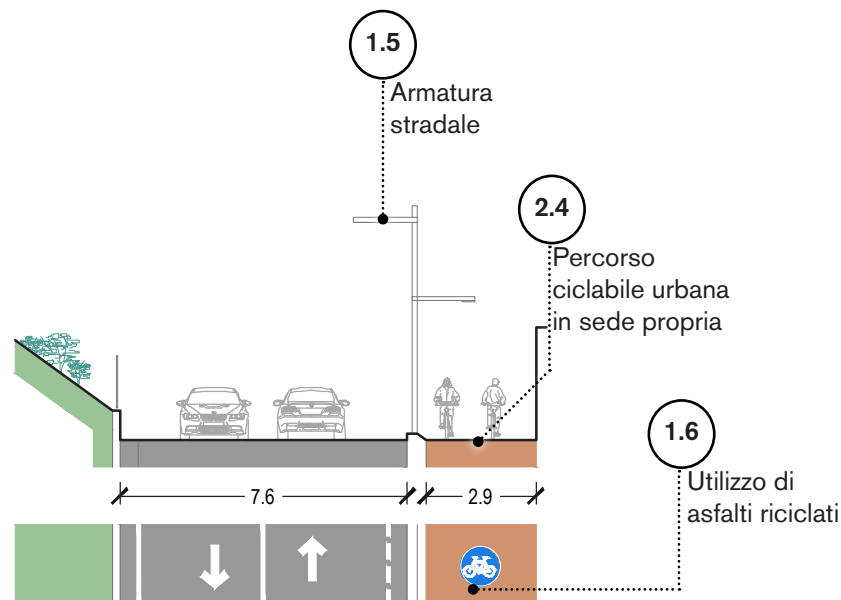
Stato di fatto



Criticità

- Assenza di banchina e corsie ciclabili

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

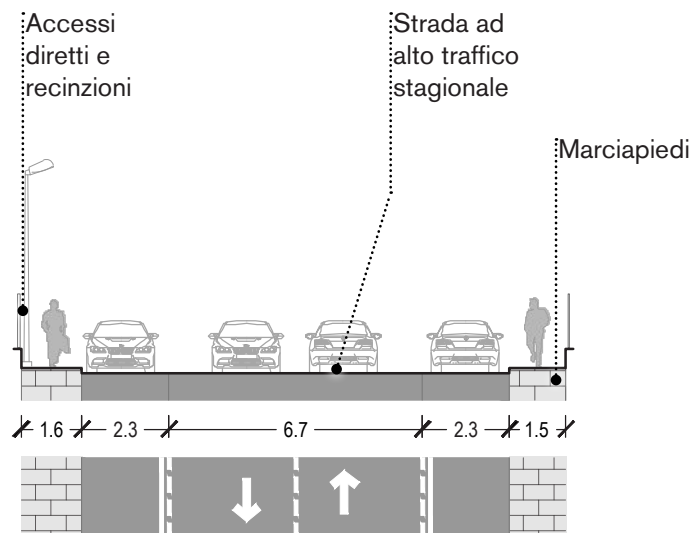
- 1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
- 2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte

Azioni

- 1.5 Fornitura di armatura stradale a led con pannelli solari integrati;
- 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
- 2.4 Nei tratti urbani: sostituzione di una fila di parcheggi in linea con ciclabile in sede propria (largh min 2,5m) o ciclopeditonale (largh 3,5m)

CAPACCIO - SP 277 VIALE DELLA REPUBBLICA

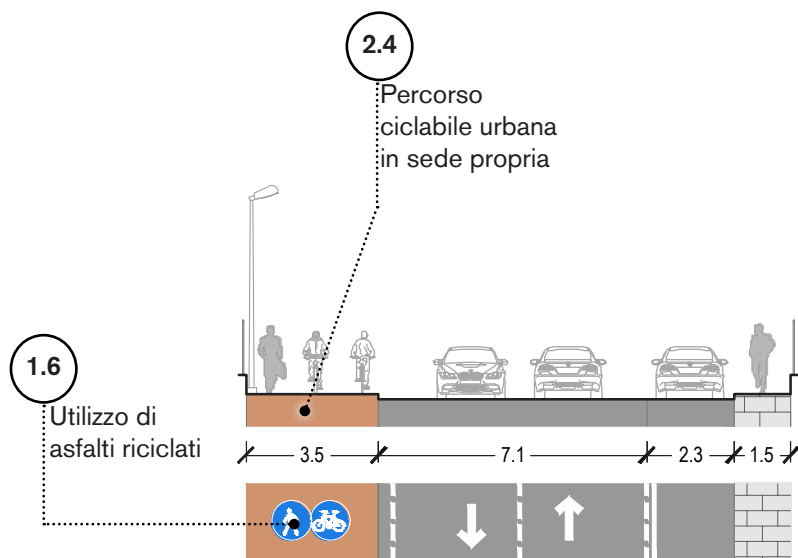
Stato di fatto



Criticità

- Strada ad alto traffico stagionale
- Presenza di recinzioni a bordo strada
- Assenza di banchina e corsie ciclabili
- Accessi diretti a case, proprietà, campi

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

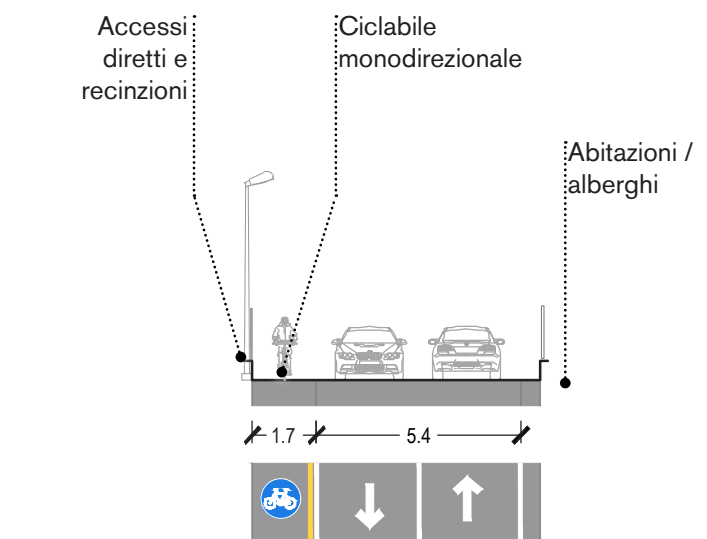
1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte

Azioni

- 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
- 2.4 Nei tratti urbani: sostituzione di una fila di parcheggi in linea con ciclabile in sede propria (largh min 2,5m) o ciclopeditonale (largh 3,5m)

CAPACCIO - SP 277 VIALE DELLA REPUBBLICA

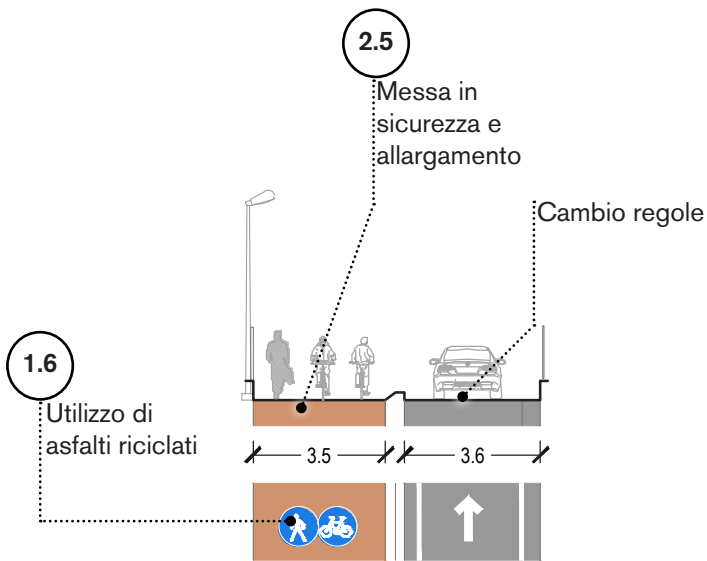
Stato di fatto



Criticità

- Strada ad alto traffico stagionale
- Presenza di recinzioni a bordo strada
- Ciclabile monodirezionale, mancanza di spartitraffico
- Accessi diretti a case, proprietà, campi

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

1. Miglioramento e potenziamento del traffico automobilistico stradale;
2. Promozione della mobilità lenta negli spostamenti mare-monte

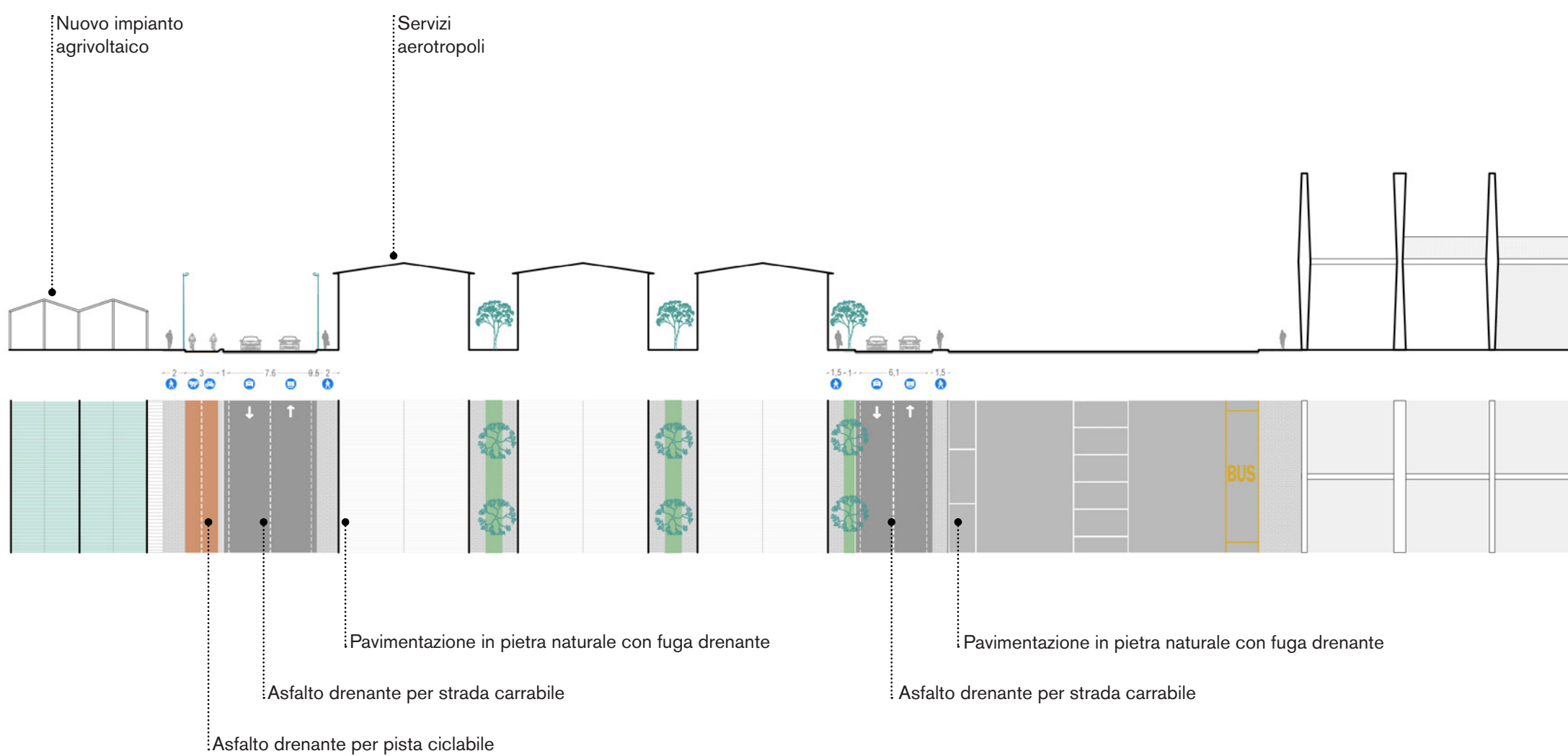
Azioni

- 1.6 Utilizzo di asfalti riciclati;
- 2.5 Messa in sicurezza o allargamento dei percorsi ciclopeditoni esistenti

SEZIONI DI DETTAGLIO

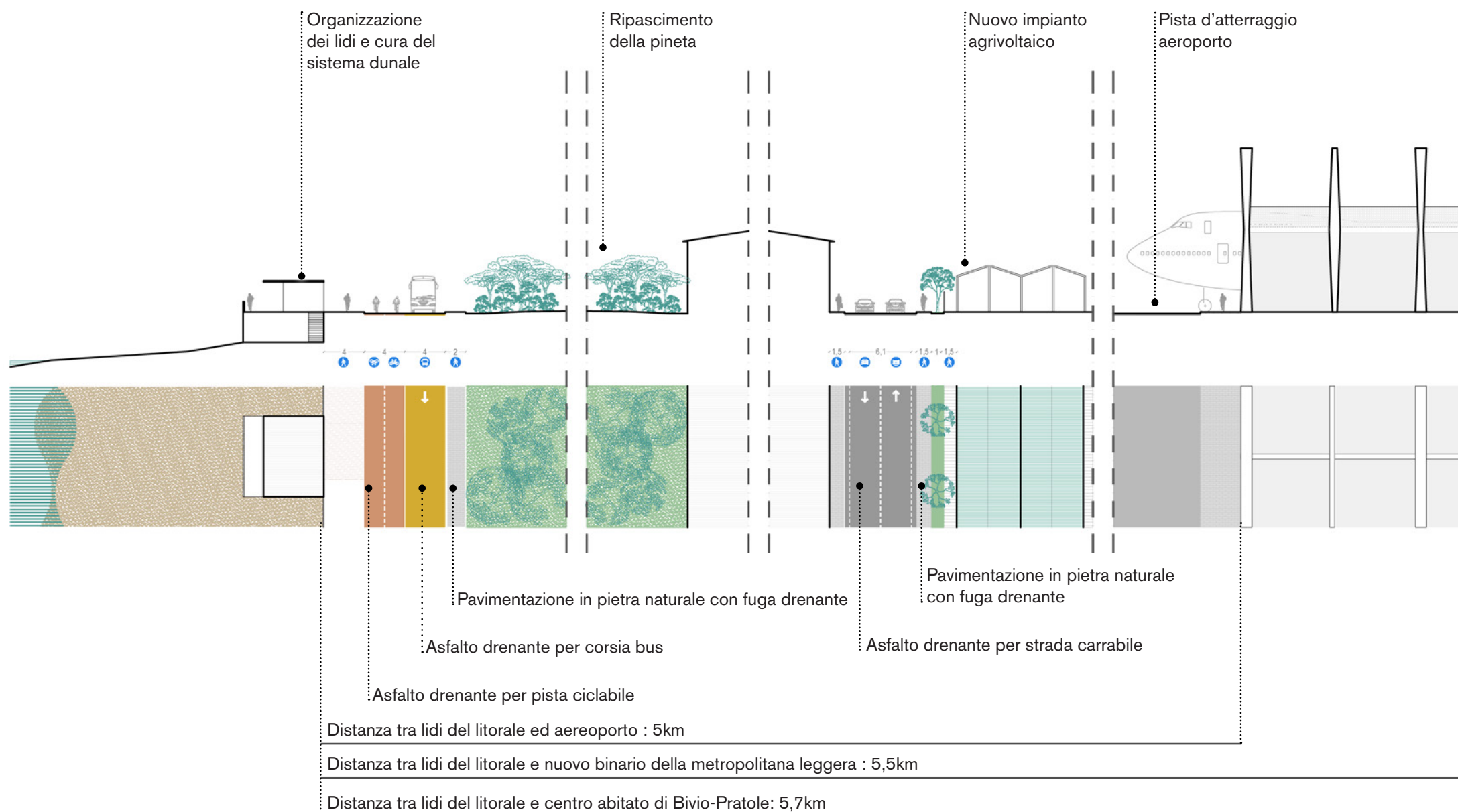
AEROTROPOLI

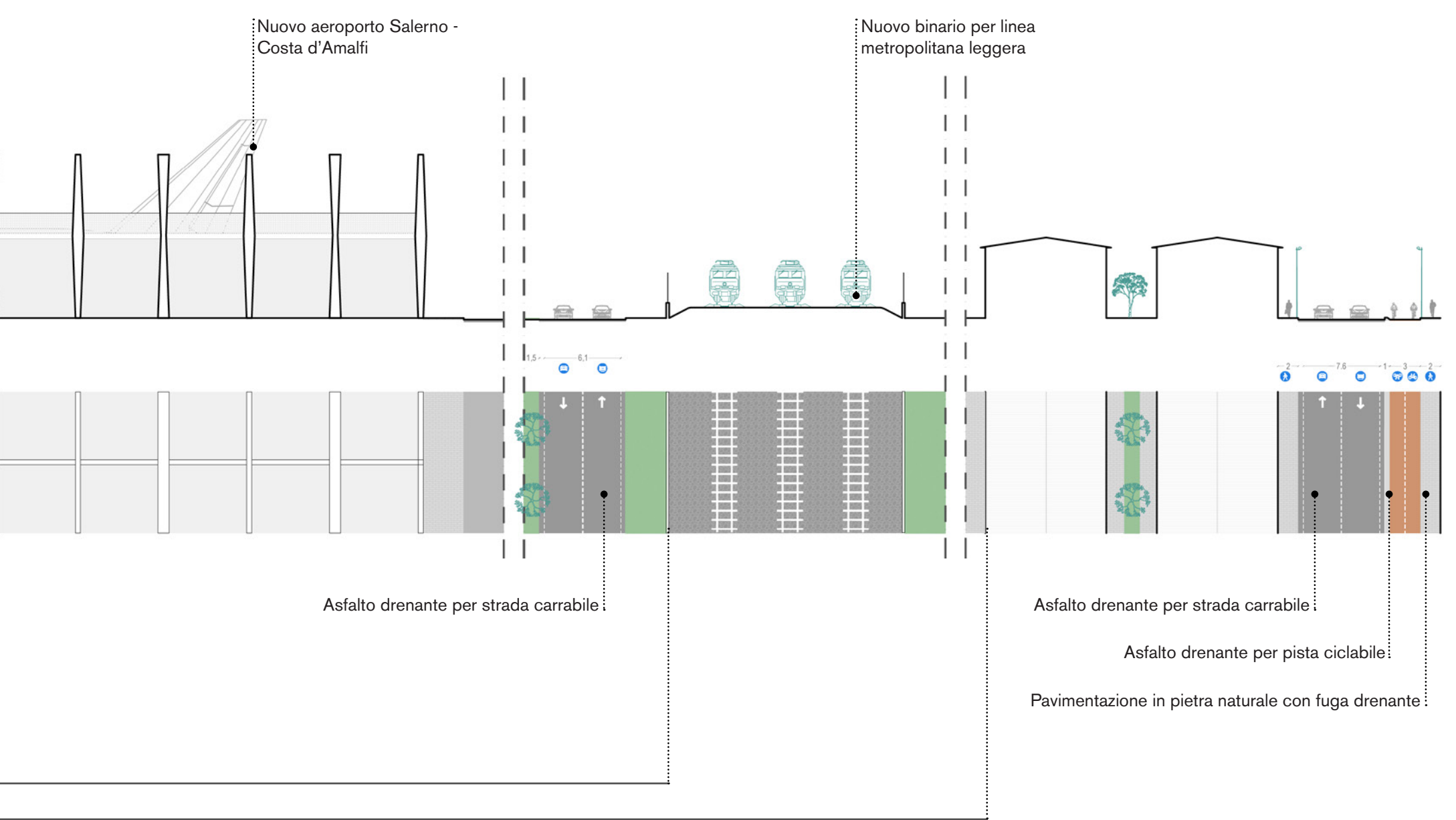
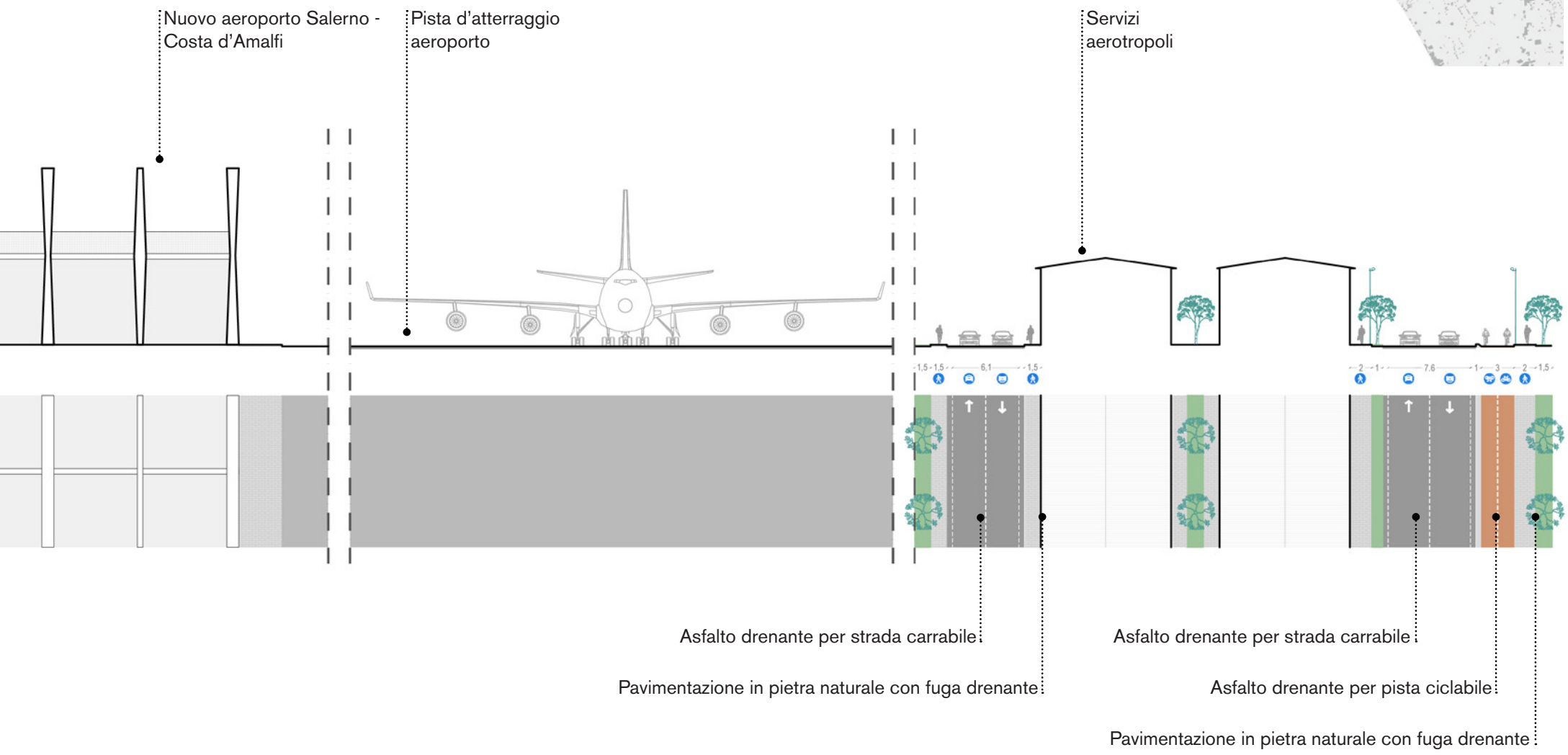
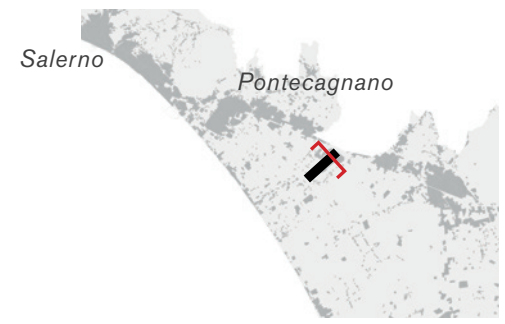
Sezione sud-nord
Stato di progetto



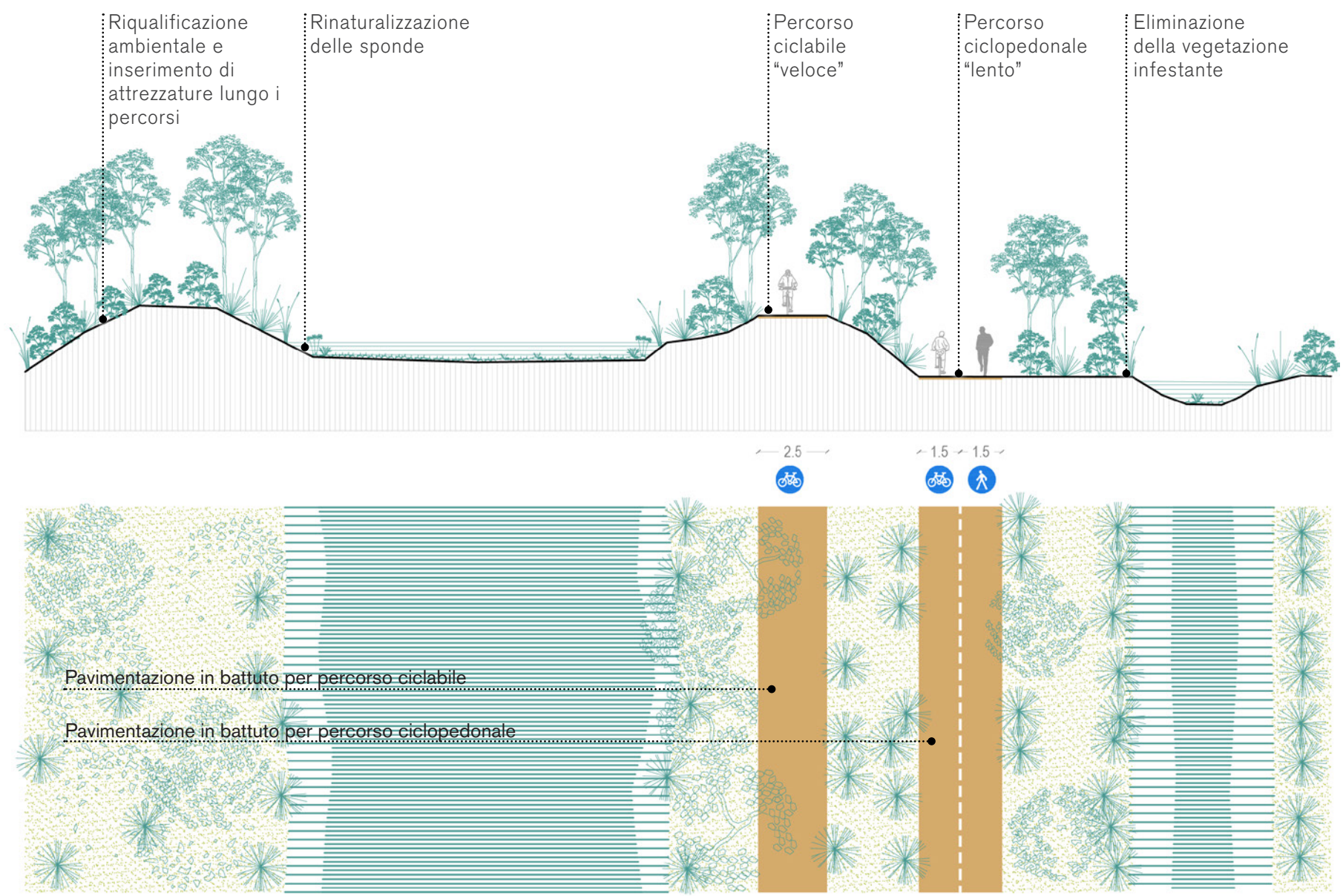
AEROTROPOLI

Sezione est-ovest
Stato di progetto



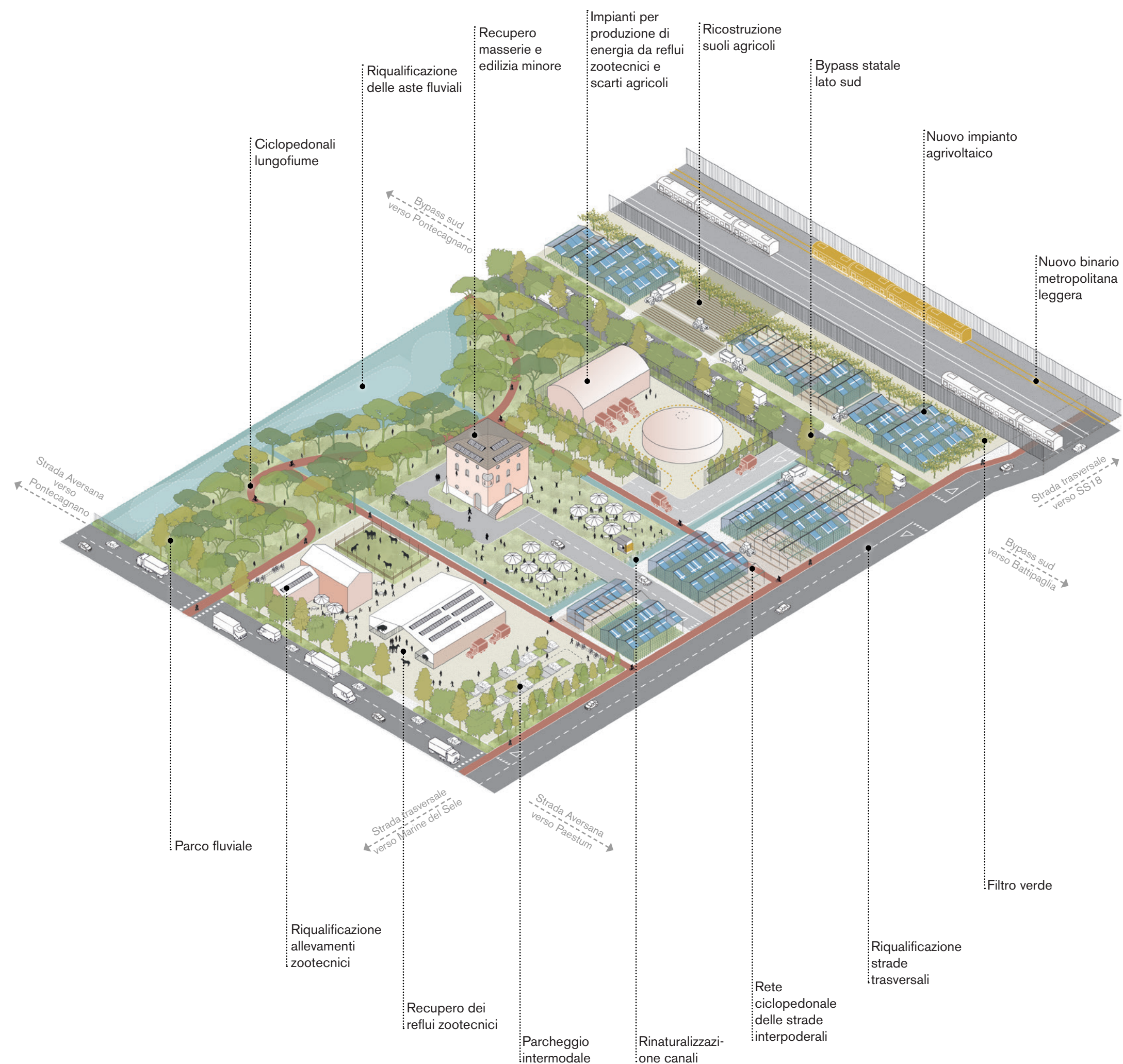


FIUME SELE
Stato di progetto



TASSONOMIA

LINEE GUIDA AGROPAESAGGI DELLA PIANA DEL SELE



05

LINEE GUIDA CITTÀ ARCIPELAGO TIRRENA INFERIORE

CRITICITÀ

SISTEMA MOBILITÀ	SISTEMA INFRASTRUTTURALE / SISTEMA URBANO	AMBIENTE ED ENERGIA
Mancanza di hub d'interscambio modale	Sprawl urbano ad alta densità da Salerno a Battipaglia	Presenza di edifici e aree degradate, edifici vetusti e modelli abitativi residuali
Trasporto su ferro poco efficiente e limitato	Sprawl urbano a bassa densità da Battipaglia ad Agropoli	Assenza di politiche e promozione locale per l'efficientamento energetico degli edifici
Carenza di sistemi di mobilità dolce	Presenza di edifici e aree dismesse / sottoutilizzate	Elevata impermeabilizzazione dei suoli
Mancanza di politiche di promozione della sharing mobility	Presenza di marciapiedi non a norma o sottodimensionati	Mancanza di aree pubbliche e servizi ecosistemici
Insicurezza delle strade esistenti	Presenza di isole di calore	Frammentarietà della rete ecologica
Alta intensità di traffico sulle arterie principali con sovraccarichi stagionali e temporanei	Disomogeneità dei volumi urbani	
Presenza di parcheggi in linea lungo la sede stradale	Discontinuità del paesaggio urbano	
Mancanza di gerarchizzazione e differenziazione della tipologia di traffico	Discontinuità nell'uso dei piani terra, promiscuità di funzioni	
Accessi diretti lungo le arterie principali	Scarsa presenza di aree pubbliche e vegetazione	
	Promiscuità con l'area agricola della Piana, mancanza di definizione di un margine rururbano	
	Carenza e insicurezza delle aree pubbliche	
	Inquinamento visivo	
	Carenza di segnaletica per indicare emergenze storiche e naturalistiche	

OBIETTIVI E AZIONI

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
1. Miglioramento del paesaggio urbano e potenziamento della rete ecologica	1.3 Opere di mitigazione degli impatti determinati da insediamenti umani realizzati a ridosso delle aree con alti livelli di naturalità	"In particolare: tratto urbano: località Sant'Antonio, Pagliarone (lato monte SS18), Bivio Pratole, Belvedere, Battipaglia zona stadio (solo lato mare SS18), ASI Battipaglia tratto rurale: località Corno d'Oro, Bivio Cioffi, Santa Cecilia, Ponte Barizzo (solo lato monte SS18), Capaccio scalo, Rettifilo Vanullo, Borgo Cafasso, Paestum, Santa Venere"	1.3.a Piantumazione di fasce verdi (filari, siepi) di mitigazione e contenimento spinta antropica tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane o tra la strada e le aree agricole periurbane	
		"In particolare: località Sant'Antonio, Pagliarone, Battipaglia zona rotonda S. Maria della Speranza, ASI Battipaglia"	1.3.b Riuso delle aree interstiziali per rammendare la rete ecologica provinciale attraverso ambiti o micro-ambiti verdi e servizi ecosistemici	
		da Salerno a Battipaglia	1.3.c Piantumazione di alberature lungo i tratti urbani della SS18	

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
2. Miglioramento dell'accessibilità	2.1 Rigerarchizzazione del sistema stradale per l'alleggerimento e declassificazione della SS18	da Salerno a Battipaglia	2.1.a Trasformazione della SS18 in strada green per i soli tratti urbani: alleggerimento del traffico attraverso l'individuazione di percorsi alternativi extraurbani	
		"In particolare: località Bivio Pratole, Santa Cecilia, Sabatella"	2.1.b Individuazione di controviali per alleggerire dagli accessi diretti o strade di servizio	
		"In particolare: località Sant'Antonio, Pagliarone, Sabatella"	2.1.c Potenziamento e messa in sicurezza dei tratti stradali di raccordo e di servizio ad aree artigianali, commerciali	
	2.2 Introduzione di una rete di mobilità lenta per lo spostamento lungo la costa e tra la fascia costiera e l'entroterra	"da Salerno al Parco Archeologico di Paestum lungo lo sviluppo della SS18 e SP276 Anello ciclabile del Parco Archeologico di Paestum Anello ciclabile del Parco Archeologico di Pontecagnano"	2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopedonale in sede propria lungo la SS18 da Fuorni a Capaccio Scalo e poi lungo la SP276 Via Magna Grecia (sezione da 3 a 4 m): Ciclabile degli Etruschi	
		per tutti i Comuni	2.2.b Progettazione di apposite aree di sosta attrezzate (aree sosta, ciclofficine, bicigrill, etc.)	
		per tutti i Comuni: in particolare a Faiano si prevedono percorsi per mountain bike ed e-bike	2.2.c Introduzione di percorsi ciclopedonali nuovi o di completamento, di collegamento litorale-entroterra (sezione min 2,5 m)	
	2.3 Implementazione della rete di mobilità lenta con sistemi di trasporto alternativi e poli di scambio intermodale	"In particolare Pontecagnano: via Po Pontecagnano: Parco Eco-archeologico Pontecagnano: Aeroporto Battipaglia: Belvedere Battipaglia: Stadio Pastena Battipaglia: incrocio tra SS18 e SP195 Eboli: Località Corno d'Oro Eboli: Località Bivio Cioffi (incrocio SS18-Via Ilaria Alpi) Eboli: Santa Cecilia Capaccio: Località Ponte Barizzo Capaccio: Incrocio SS18-Via Gromola Varolato "	2.3.a Delocalizzazione dei posti auto su strada in specifici hub intermodali integrati paesaggisticamente presso gli incroci tra strade trasversali di raccordo e SS18: con riferimento al D.L. 23 giugno 2022 "Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione [...]"	
		"In particolare Pontecagnano capoluogo, località Sant'Antonio Pontecagnano - Montecorvino Pugliano località Bivio Pratole Bellizzi capoluogo Battipaglia località Belvedere, Battipaglia zona San Luca"	2.3.b Introduzione di navette pubbliche di raccordo tra hub intermodali, siti d'interesse e capoluoghi	
			2.3.c Sostituzione dei parcheggi in linea con allargamento dei marciapiedi e aiuole rain garden	
	2.4 Implementazione ed estensione del servizio di Metropolitana leggera		2.4.a Inserimento di terzo binario sulla linea ferroviaria	
			2.4.b Riqualficazione edilizia ed energetica, potenziamento infrastrutturale delle stazioni FS esistenti da Pontecagnano ad Agropoli. Parcheggio d'interscambio modale compreso.	
		"M10 - Scavate Case Rosse M13 - Pagliarone M17 - Battipaglia ASI - Eboli PIP M18 - Bivio Cioffi M19 - Santa Cecilia M20 - Ponte Barizzo M23 - Solofrone"	2.4.c Nuove stazioni per metropolitana leggera: edifici "quasi" zero e parcheggi integrati	

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio	3.1 Rigenerazione del tessuto urbano consolidato	<i>"In particolare Pontecagnano: capannoni industriali Pontecagnano - Sant'Antonio: ex Area Accoglienza Immigrati Pagliarone (Montecorvino Pugliano): capannoni industriali Bellizzi: comparto ex Maccaferri ed ex Gambardella-Trauso (già in atto) Battipaglia - Belvedere: ex depuratore e capannoni industriali Battipaglia: area Rotonda S. Maria della Speranza, ambito stadio e tabacchificio Eboli: ex Stazione S. Nicola Varco, centro commerciale S. Cecilia, ex Apoff Capaccio: Casone di Ponte Barizzo</i>	3.1.a Recupero di edifici e aree dismesse o sottoutilizzate e rifunionalizzazione in servizi (partenariato pubblico-privato) destinati alle comunità locali	
			3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche, riduzione effetto isola di calore tramite coperture verdi	
		<i>per tutti i Comuni</i>	3.1.c Politiche e incentivi locali per uniformare i fronti degli edifici esistenti attraverso opere di efficientamento energetico, studio dei colori e degli accessori estetici	
		<i>per tutti i Comuni</i>	3.1.d Certificazioni ambientali (es. LEED) per l'incremento delle performance ambientali degli interventi edilizi ed urbanistici: riferimento al D.L. 23 giugno 2022 "Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione [...]"	
	3.2 Riqualificazione degli spazi aperti nei centri urbanizzati per migliorare la qualità dell'ambiente urbano	<i>In particolare: Salerno - Fuorni Pontecagnano capoluogo, Sant'Antonio Pontecagnano - Montecorvino Pugliano, località Pagliarone e Bivio Pratole Bellizzi capoluogo Battipaglia - Belvedere, zona stadio, zona San Luca e ASI Eboli - aree parcheggi privati e piazzali attività in Corno d'Oro, Bivio Cioffi, S. Cecilia, fiume Sele Capaccio - aree parcheggi privati e piazzali Ponte Barizzo, Sabetella</i>	3.2.a Deimpermeabilizzazione dei suoli adibiti a parcheggi (privati o pubblici) per ridurre l'effetto isola di calore	
		<i>In particolare: Salerno - San Leonardo, Fuorni Pontecagnano capoluogo, Sant'Antonio e Bivio Pratole Bellizzi capoluogo Battipaglia - Belvedere, zona stadio Eboli - S. Cecilia Capaccio - Ponte Barizzo, Capaccio Scalo</i>	3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici quali playground, piazzette, campi sportivi	
		<i>In particolare: Salerno - San Leonardo, Fuorni Pontecagnano capoluogo, Sant'Antonio e Bivio Pratole Bellizzi capoluogo Battipaglia - Belvedere, zona stadio Eboli - S. Cecilia Capaccio - Ponte Barizzo, Capaccio Scalo</i>	3.2.c Introduzione di aree verdi, superfici drenanti, reti di sottoservizi per garantire benefici ecosistemici negli spazi pubblici	
	3.3 Istituzione delle "Aree APPEA" in luogo delle ASI Salerno, ASI Battipaglia, PIP Eboli, PIP Capaccio-Giungano	<i>ASI Salerno, ASI Battipaglia, PIP Eboli, PIP Capaccio-Giungano</i>	a. Risolvere punti critici nel sistema di accessibilità all'area, ottimizzare l'accessibilità b. Fasce di mitigazione paesaggistica lungo le strade c. Depaving e gestione delle acque meteoriche nelle aree parcheggio d. Zone di transizione perimetrale e. Definizione delle tipologie insediative e dei materiali da costruzione f. Criteri per posizione, dimensione, colore e illuminazione di spazi pubblicitari e della segnaletica	

OBIETTIVI STRATEGICI	OBIETTIVI SPECIFICI	AMBITI DI APPLICAZIONE	AZIONI	TEMI
4. Qualificazione dell'immagine dell'area e riconoscibilità delle attrattive	4.2 Costruzione di un'identità visiva della Città Arcipelago Tirrena Inferiore per garantire la riconoscibilità di luoghi, percorsi e segnaletica	Nei tratti urbani da Salerno a Capaccio-Paestum	4.2.c Introduzione di segnaletica brandizzata nei centri urbani e lungo le infrastrutture e la rete ciclabile per l'individuazione di: aree archeologiche, centri storici, musei, percorsi ciclopeditoni, aree d'interesse, poli ricettivi	
		Nei tratti urbani e nei comparti artigianali/industriali da Salerno a Capaccio-Paestum	4.2.d Introduzione di segnaletica brandizzata standard per cartellonistica pubblicitaria	
		Salerno, Pontecagnano, Capaccio in corrispondenza del fiume Sele a Ponte Barizzo e a Paestum	4.2.e introduzione di elementi con funzione di "porte" per la segnalazione degli ingressi di aree e siti d'interesse storico culturale	
	4.3 Promozione dell'accessibilità e fruibilità dei vicini siti archeologici di Paestum e Pontecagnano, Heraion e dei siti minori d'interesse storico culturale		4.3.a Introduzione di punti informativi / centri visitatori (preferibilmente in edifici dismessi nei pressi delle aree archeologiche) 4.3.b Integrazione di nuove attività stabili o temporanee in edifici dismessi da riqualificare, con rimandi alle attrattive locali	

SINTESI DELLE LINEE GUIDA

Le due anime della Città arcipelago

Dall'esperienza dei sopralluoghi è evidente come dalla periferia orientale salernitana (quartieri Arbostella e San Leonardo) fino all'area ASI di Battipaglia, seguendo il percorso della SS18 Tirrena Inferiore, si sia formata una sorta di “città lineare” quasi senza soluzione di continuità. Tale città lineare ha poco a che vedere con l'omonimo modello urbanistico, poiché frutto di continue successive stratificazioni e giustapposizioni. A sud dell'area ASI di Battipaglia, dunque dal confine tra Battipaglia ed Eboli, fino a tutto il territorio comunale di Capaccio, invece, il paesaggio cambia e i brani edilizi diventano sempre più brandelli, fino a dissolversi nell'agro pestano. Proprio per questa natura dicotomica tra le due anime della Città arcipelago lungo la SS18 si è reso necessario distinguere le azioni tese alla riqualificazione del paesaggio urbano, dell'edificato talvolta molto disordinato, cercando di mettere l'accento

sulla definizione di un margine tra l'agro e il costruito, che oggi appare completamente slabbrato.

Da SS18 alla Green Street

Il progetto di Masterplan intende superare le criticità riscontrate nell'area - il forte sprawl urbano, la discontinuità del paesaggio urbano - attraverso interventi di mitigazione sul costruito esistente, di rammento delle aree dismesse o sottoutilizzate, di valorizzazione degli spazi pubblici o della strada, in un capovolgimento di prospettiva in cui quest'ultima passa da infrastruttura di mobilità a infrastruttura di paesaggio in cui edificato e vegetazione possono coesistere migliorando il benessere degli abitanti dell'area. In questo senso le linee guida dettano tre indirizzi:

1. la definizione del margine del costruito attraverso una sorta di barriera o quinta verde costituita da filari di alberi tipici dell'area (eucalipti, ontani neri, pioppo bianco o nero)

o siepi, riproponendo ad esempio l'antica pratica etrusca della coltura promiscua

2. Riutilizzo delle aree interstiziali e residuali per rammentare la rete ecologica provinciale attraverso progetti di paesaggio e un rifunzionamento in chiave sociale e urbana

3. Trasformazione del tratto urbano della SS18 in Green Street, attraverso la riduzione della sezione stradale, l'introduzione di spazi pedonali, deimpermeabilizzazione dei suoli, aree verdi per il miglioramento delle condizioni climatiche e del benessere sociale.

Per un vero cambio di paradigma l'arricchimento vegetale dell'area deve andare di pari passo con azioni sul costruito:

edifici e aree dismesse o sottoutilizzate devono essere restituiti alla collettività attraverso diverse forme di governance e l'individuazione, volta per volta, di funzioni *ad hoc* tra un ventaglio proposto (ad es. playground, piazze, campi sportivi, arene, centri di servizi alla persona e di quartiere).

Le linee guida suggeriscono anche politiche per il miglioramento dell'immagine con due tipologie d'intervento:

1. Politiche e incentivi locali per uniformare i fronti degli edifici esistenti, attraverso opere di efficientamento energetico, studio dei colori e degli accessori, materiali e lavorazioni con certificazioni ambientali.

2. Azioni dedicate alle numerose attività artigianali e aziendali disseminate lungo la SS18 quali l'introduzione di segnaletica brandizzata per cartellonistica o insegne.

Entrambi gli indirizzi proposti offrono risposte alla carente immagine dell'area e al rinnovamento di un'edilizia datata e per lo più approssimativa.

Da ASI ad APPEA: un'occasione

Le due aree ASI (Salerno e Battipaglia) e l'area PIP di Eboli costituiscono uno dei principali motori economici che ha retto le sorti dell'area nel suo momento storico di massima prosperità. In queste aree - alle quali va aggiunta la nascente area PIP compresa tra Capaccio Paestum e Giungano - il Masterplan propone l'istituzione di Aree Produttive Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzate, sulla scorta di esperienze già consolidate in altre regioni italiane ed europee, per rovesciare il paradigma vigente che vede

le aree industriali come zone di degrado, consumatrici di suolo ed energia.

Le azioni legate all'introduzione di un'APPEA porterebbero un miglioramento nella qualità ambientale e, creando un meccanismo di marketing virtuoso, di conseguenza, anche all'economia locale.

I primi passi riguardano la ricognizione e schedatura dello stato dei luoghi, individuando, tra le aree produttive proposte quelle porzioni sulle quali non ricadano vincoli di rischio e tutele. Sulla scorta del conseguente quadro conoscitivo si potrà procedere con la fase di progettazione e riqualificazione.

Un ruolo significativo sarà rivestito dall'ente gestore, ad esempio il Consorzio ASI: la gestione unitaria delle infrastrutture e servizi presenti sarebbe finalizzata al miglioramento dell'efficienza e della qualità delle infrastrutture comuni, al controllo delle performance ambientali e alla riduzione degli impatti. Una gestione unitaria, inoltre, consentirebbe di definire un programma di riconversione e riqualificazione delle parti dismesse esistenti. L'esito finale potrebbe essere l'istituzione di un marchio di qualità che certifichi le produzioni in area APPEA; tale marchio sarebbe ottenibile soltanto ad alcune condizioni, ad esempio in seguito alla ricezione da parte della pianificazione e strumentazione comunale delle linee guida regionali, dopo apposite analisi ambientali e programmi paesaggistico-ambientali o, infine, in seguito all'approvazione ed esecuzione di PUA rispondenti alle linee guida o a precisi obiettivi legati alle criticità riscontrate nel quadro diagnostico.

Le linee guida del Masterplan riguardano solo gli aspetti più immediati e significativi riscontrati, quali ad esempio la risoluzione di punti critici nel sistema dell'accessibilità, la definizione dei margini, di opportune fasce di mitigazione e di tipologie insediative e materiali; occorre ricordare però che il Masterplan non può surrogare la stesura di idonee linee guida per le APPEA da svolgere a scala regionale o provinciale.

INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

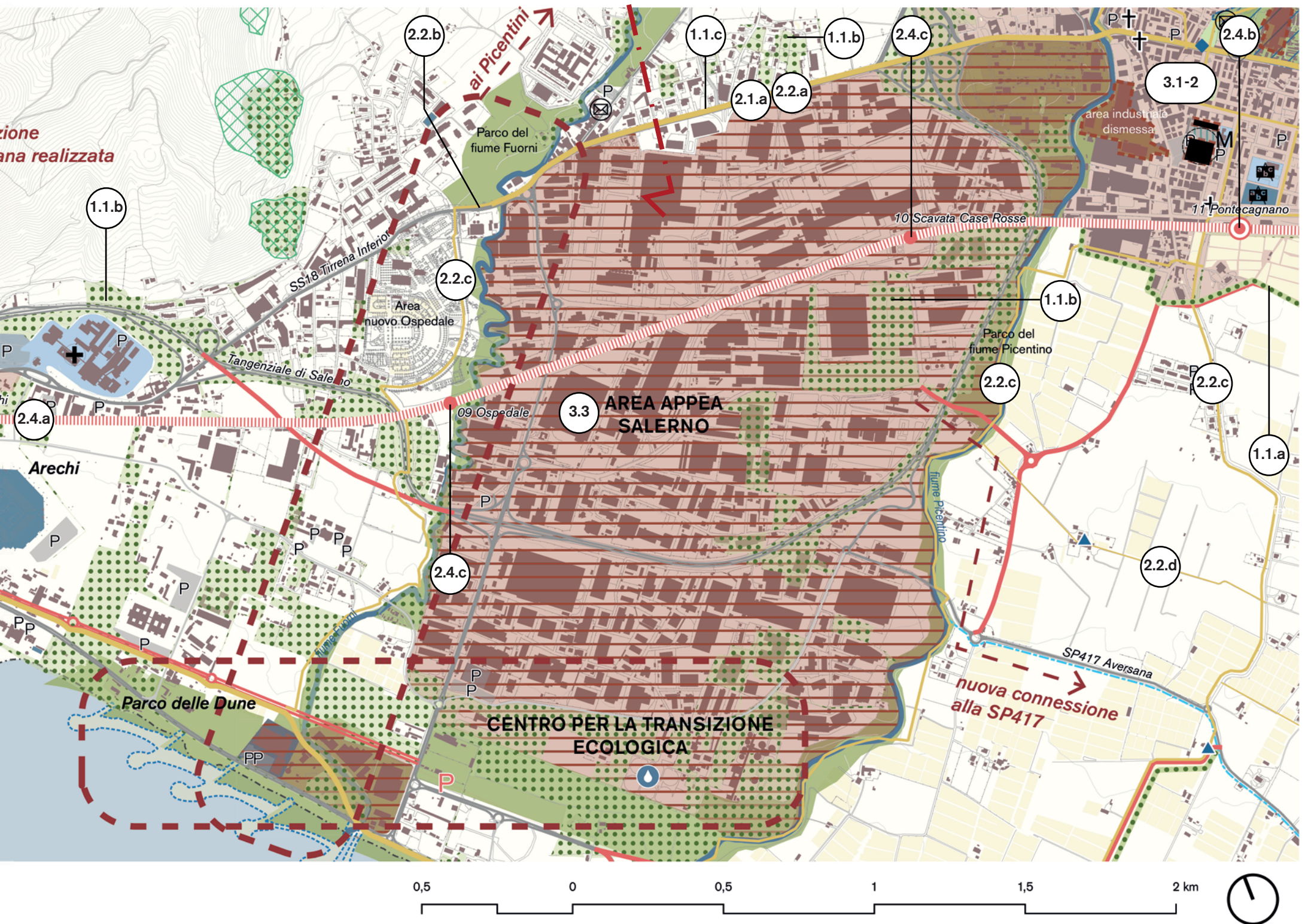
- Confini Comunali
- Insedimenti**
 - Centri urbani
 - Edificato
 - Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
 - Interporto
 - Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
 - Attrezzature sportive
 - Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
 - Cave
 - Parcheggi
 - Aree mercatali
- Servizi**
 - Municipio o ufficio comunale
 - Scuola
 - Ospedale
 - Museo
 - Cinema/teatro
 - Biblioteca
 - Luogo di culto
 - Ufficio postale
 - Parcheggio
- Strutture ricettive**
 - Hotel
 - Campeggio

- Infrastrutture per la mobilità**
 - Stazioni esistenti o in previsione
 - Stazioni metropolitana
 - Stazioni FS d'interscambio modale
 - Linea Ferroviaria
 - Grafo stradale
 - Autostrade e Tangenziale di Salerno
 - Strade Statali
 - Strade Provinciali e viabilità secondaria
- Reticolo idrografico**
 - Idrografia principale
 - Idrografia secondaria
 - Canali e collettori
 - Fossi, canali di scolo
- Patrimonio storico architettonico**
 - Castelli
 - Altre fortificazioni
 - Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

STATO DI PROGETTO

- Rigenerazione urbana**
 - Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
 - Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
 - Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
 - Parcheggi / Hub intermodali
 - Parchi
 - Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
 - Riconversione delle aree ASI in aree APEA
 - Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
 - Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Potenziamento delle connessioni**
 - Ambiti di connessione intermodale
 - Direzioni prioritarie
- Turismo**
 - Rete delle masserie e patrimonio rurale
 - Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale
- Ambiente**
 - Riqualificazione impianti di depurazione
 - Riqualificazione delle Idrovore

DA SALERNO A FUORNI



Mobilità

Metropolitana leggera

- Stazioni Metropolitana leggera
- ⊙ Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
- ||||| Linea della metropolitana leggera

Riorganizzazione della mobilità lenta

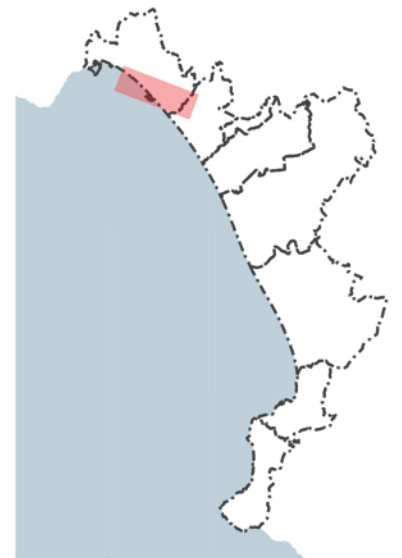
- ⚓ Nuovi approdi fluviali
- Idrovia del Fiume Sele
- Rete ciclopedonale**
- Principale
- Secondaria
- Rete interpodereale e sentieristica

Riorganizzazione della mobilità su gomma

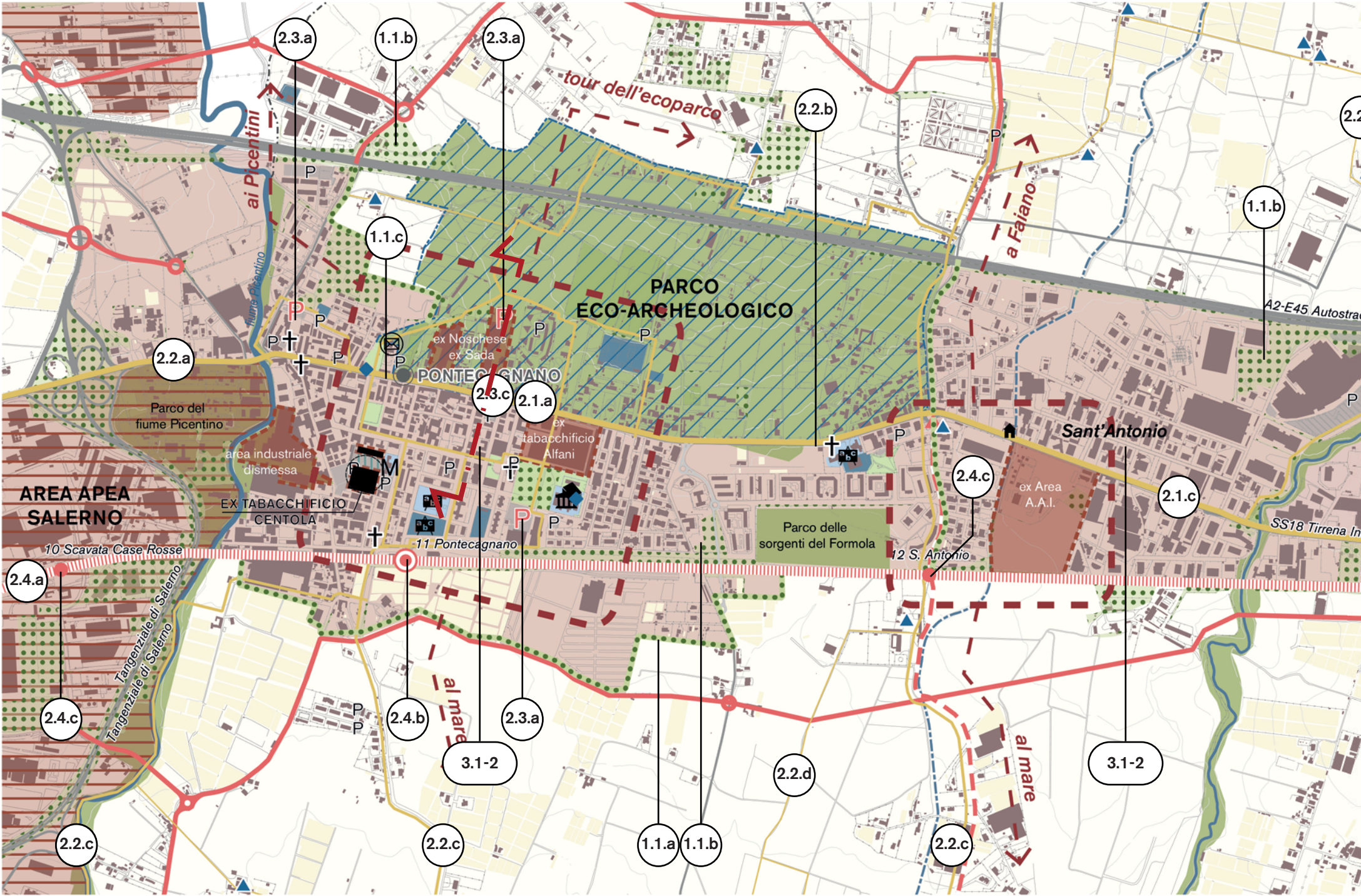
- Viabilità primaria
- Viabilità secondaria
- - ➔ Potenziamento della viabilità trasversale alla costa

Energia

- Serre agrovoltai
- ⚙ Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
- ♻ Impianti di compostaggio



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

--- Confini Comunali

Insedimenti

- Centri urbani
- Edificato
- Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
- Interporto
- Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
- Attrezzature sportive
- Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
- Cave
- Parcheggi
- Aree mercatali
- Servizi
- Municipio o ufficio comunale
- Scuola
- Ospedale
- Museo
- Cinema/teatro
- Biblioteca
- Luogo di culto
- Ufficio postale
- Parcheggio
- Strutture ricettive
- Hotel
- Campeggio

Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione
- Stazioni metropolitana
- Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria
- Grafo stradale
- Autostrade e Tangenziale di Salerno
- Strade Statali
- Strade Provinciali e viabilità secondaria

Reticolo idrografico

- Idrografia principale
- Idrografia secondaria
- Canali e collettori
- Fossi, canali di scolo

Patrimonio storico architettonico

- Castelli
- Altre fortificazioni
- Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

STATO DI PROGETTO

Rigenerazione urbana

- Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
- Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
- Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
- Parcheggi / Hub intermodali
- Parchi
- Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
- Riconversione delle aree ASI in aree APEA
- Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
- Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Potenziamento delle connessioni
- Ambiti di connessione intermodale
- Direzioni prioritarie

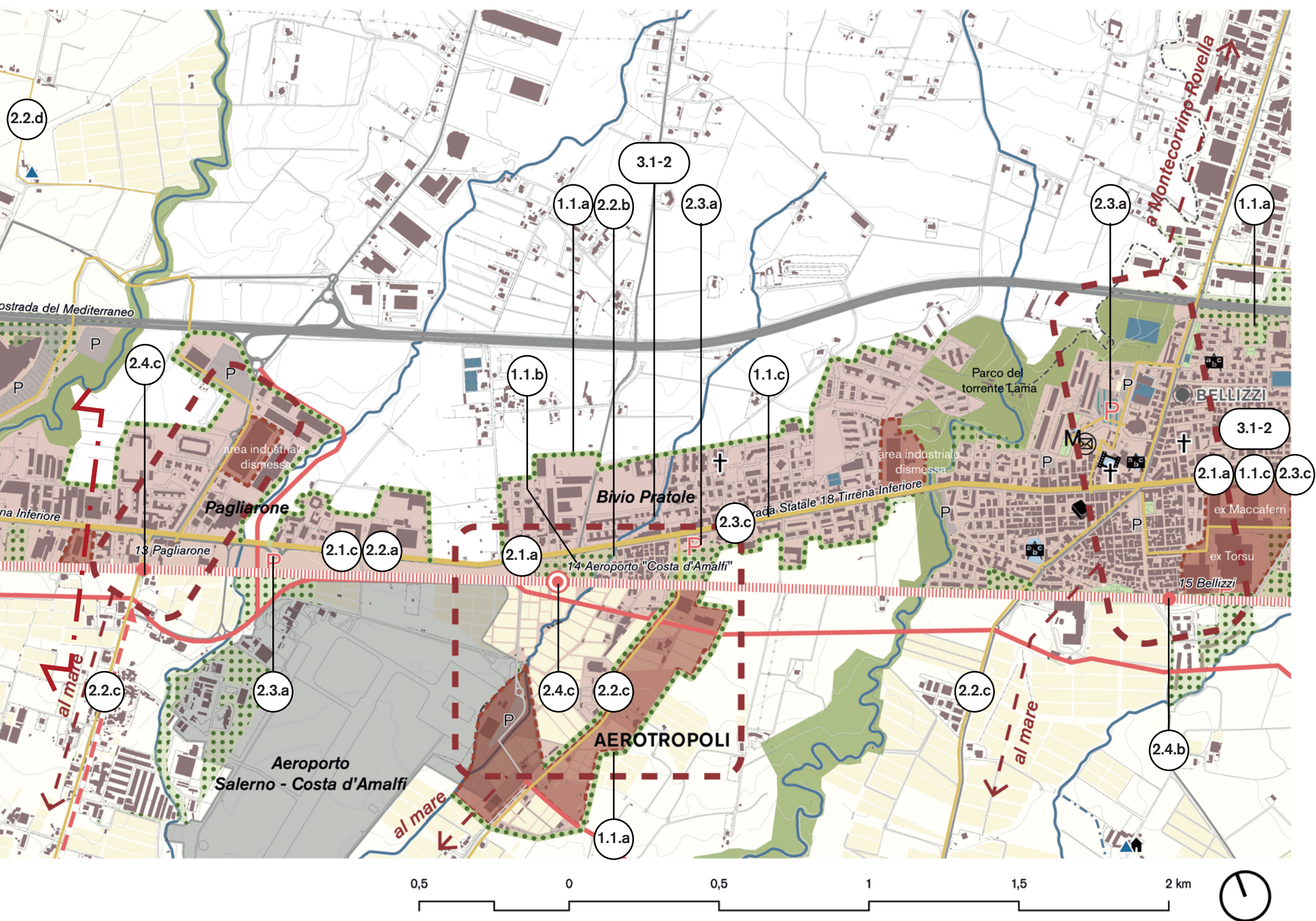
Turismo

- Rete delle masserie e patrimonio rurale
- Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale

Ambiente

- Riqualificazione impianti di depurazione
- Riqualificazione delle Idrovore

DA PONTECAGNANO A BELLIZZI



Mobilità

Metropolitana leggera

- Stazioni Metropolitana leggera
- ⊙ Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
- ||||| Linea della metropolitana leggera

Riorganizzazione della mobilità lenta

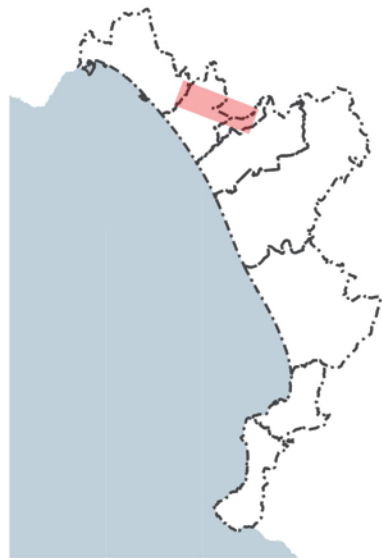
- ⚓ Nuovi approdi fluviali
- Idrovia del Fiume Sele
- Rete ciclopedonale**
- Principale
- Secondaria
- Rete interpodereale e sentieristica

Riorganizzazione della mobilità su gomma

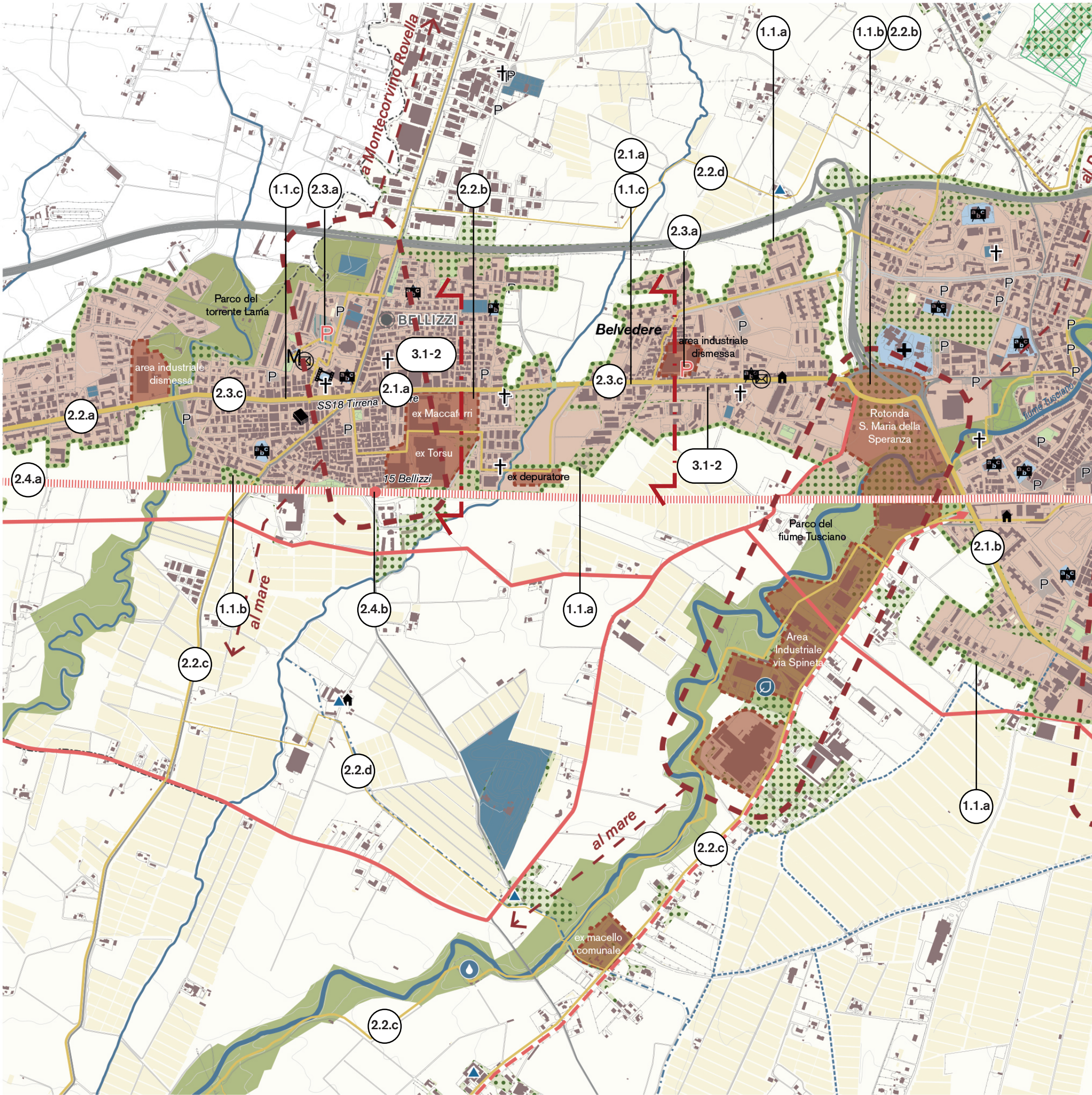
- Viabilità primaria
- Viabilità secondaria
- - - ➔ Potenziamento della viabilità trasversale alla costa

Energia

- Serre agrovoltaiico
- ⚙ Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
- ♻ Impianti di compostaggio



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

- Confini Comunali
- Insedimenti**
 - Centri urbani
 - Edificato
 - Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
 - Interporto
 - Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
 - Attrezzature sportive
 - Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
 - Cave
 - Parcheggi
 - Aree mercatali

- Servizi**
 - M Municipio o ufficio comunale
 - Scuola
 - Ospedale
 - Museo
 - Cinema/teatro
 - Biblioteca
 - † Luogo di culto
 - Ufficio postale
 - P Parcheggio
- Strutture ricettive**
 - Hotel
 - ▲ Campeggio
- Patrimonio storico architettonico**
 - Castelli
 - Altre fortificazioni
 - ◆ Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

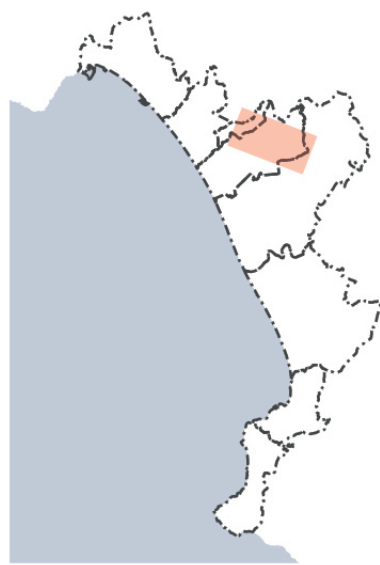
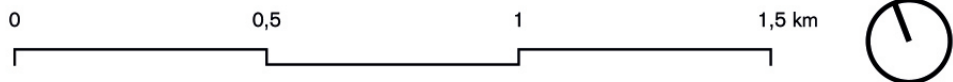
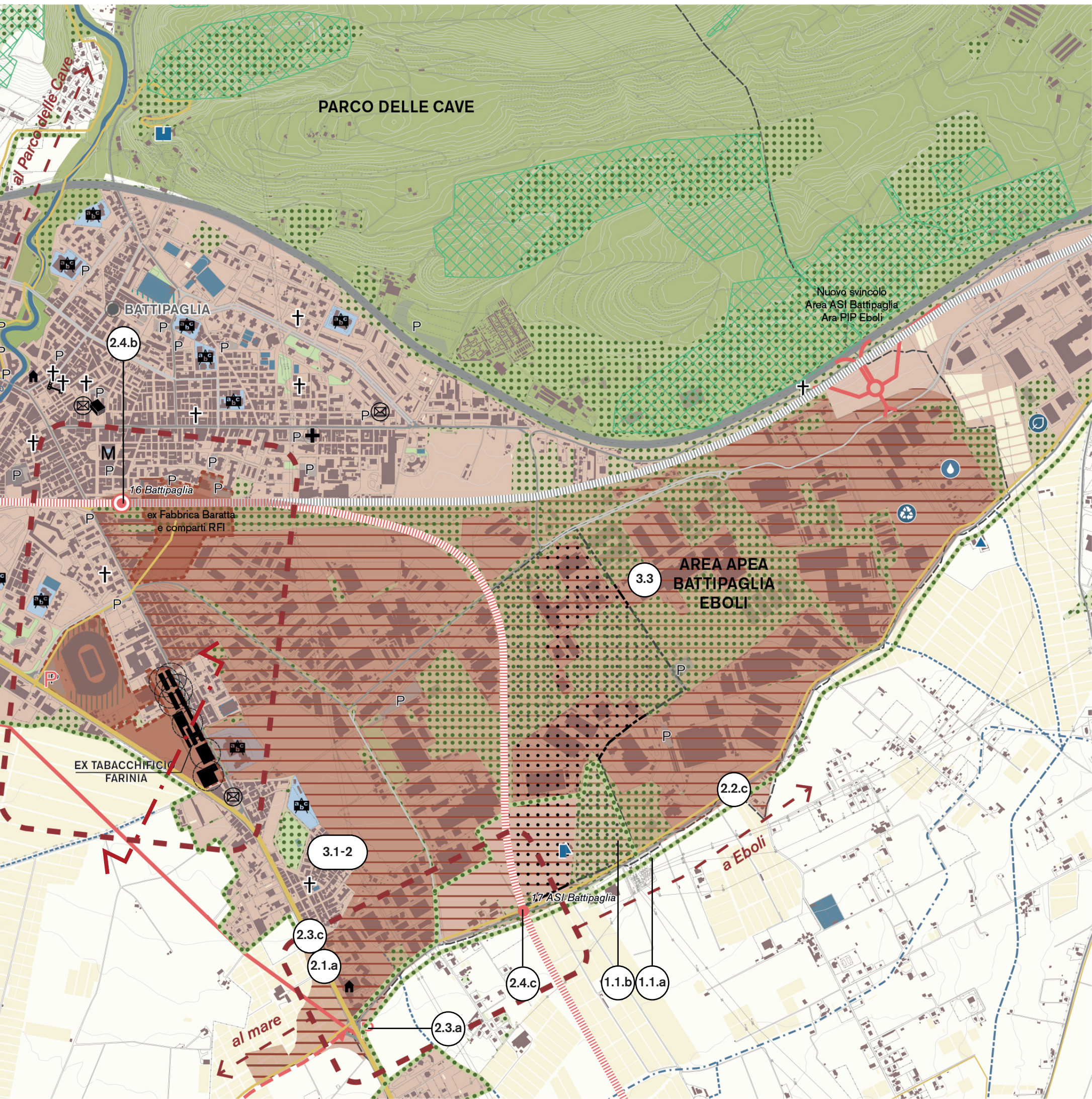
Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione**
 - Stazioni metropolitana
 - Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria**
 - |||||
- Grafo stradale**
 - Autostrade e Tangenziale di Salerno
 - Strade Statali
 - Strade Provinciali e viabilità secondaria
- Reticolo idrografico**
 - Idrografia principale
 - Idrografia secondaria
 - Canali e collettori
 - Fossi, canali di scolo

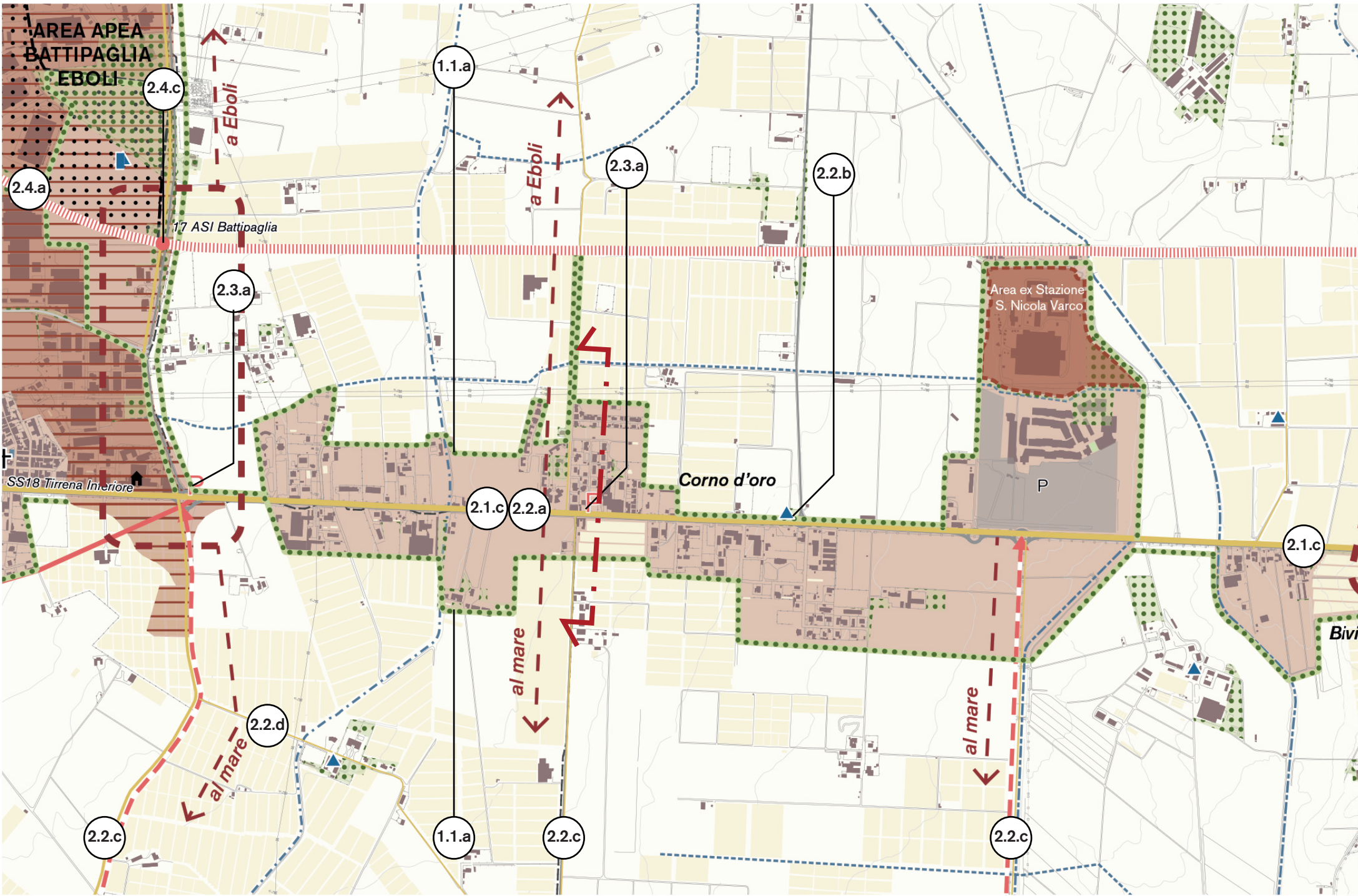
STATO DI PROGETTO

- Rigenerazione urbana**
 - Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
 - Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
 - Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
 - P Parcheggi / Hub intermodali
 - Parchi
 - Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
 - Riconversione delle aree ASI in aree AP
 - Margini verdi tra ambiti urbani e campagne interpoderali, canali e filari alberati
 - Borghi e ambito rurale da rigenerare

DA BELLIZZI A BATTIPAGLIA



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

----- Confini Comunali

Insedimenti

- Centri urbani
- Edificato
- Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
- Interporto
- Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
- Attrezzature sportive
- Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
- Cave
- Parcheggi
- Aree mercatali
- Servizi
- Municipio o ufficio comunale
- Scuola
- Ospedale
- Museo
- Cinema/teatro
- Biblioteca
- Luogo di culto
- Ufficio postale
- Parcheggio
- Strutture ricettive
- Hotel
- Campeggio

Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione
- Stazioni metropolitana
- Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria
- Grafo stradale
- Autostrade e Tangenziale di Salerno
- Strade Statali
- Strade Provinciali e viabilità secondaria

Reticolo idrografico

- Idrografia principale
- Idrografia secondaria
- Canali e collettori
- Fossi, canali di scolo

Patrimonio storico architettonico

- Castelli
- Altre fortificazioni
- Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

STATO DI PROGETTO

Rigenerazione urbana

- Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
- Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
- Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
- Parcheggi / Hub intermodali
- Parchi
- Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
- Riconversione delle aree ASI in aree APEA
- Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
- Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Potenziamento delle connessioni
- Ambiti di connessione intermodale
- Direzioni prioritarie

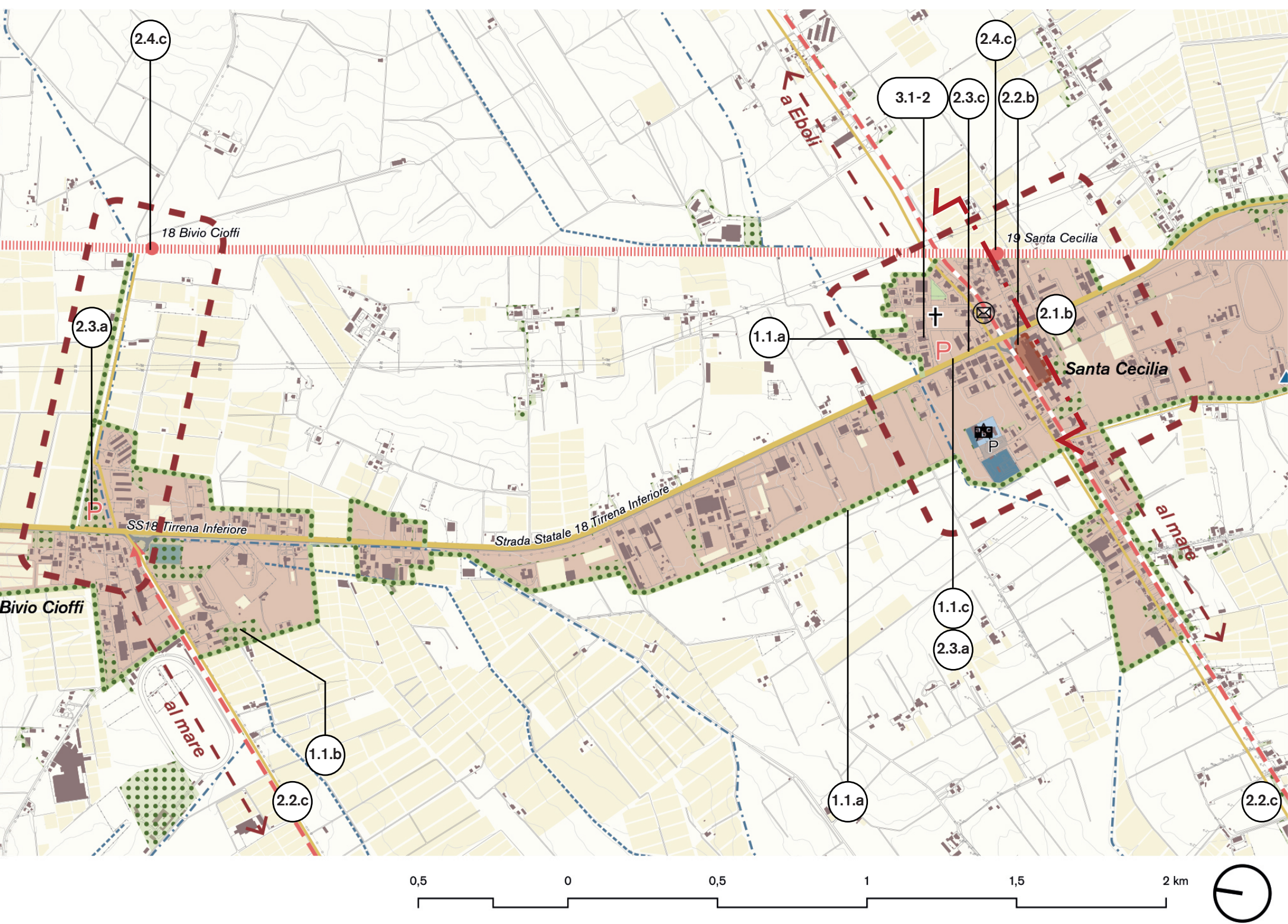
Turismo

- Rete delle masserie e patrimonio rurale
- Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale

Ambiente

- Riqualificazione impianti di depurazione
- Riqualificazione delle Idrovore

DA BATTIPAGLIA A SANTA CECILIA



- Mobilità**
- Metropolitana leggera**
- Stazioni Metropolitana leggera
 - ⊙ Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
 - ||||| Linea della metropolitana leggera
- Riorganizzazione della mobilità lenta**
- ⚓ Nuovi approdi fluviali
 - Idrovia del Fiume Sele
- Rete ciclopedonale**
- Principale
 - Secondaria
 - Rete interpodereale e sentieristica
- Riorganizzazione della mobilità su gomma**
- Viabilità primaria
 - Viabilità secondaria
 - ➡ ➡ ➡ Potenziamento della viabilità trasversale alla costa
- Energia**
- Serre agrovoltaiico
 - ⚙ Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
 - ♻ Impianti di compostaggio



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

--- Confini Comunali

Insedimenti

- Centri urbani
- Edificato
- Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
- Interporto
- Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
- Attrezzature sportive
- Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
- Cave
- Parcheggi
- Aree mercatali
- Servizi
- Municipio o ufficio comunale
- Scuola
- Ospedale
- Museo
- Cinema/teatro
- Biblioteca
- Luogo di culto
- Ufficio postale
- Parcheggio
- Strutture ricettive
- Hotel
- Campeggio

Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione
- Stazioni metropolitana
- Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria
- Grafo stradale
- Autostrade e Tangenziale di Salerno
- Strade Statali
- Strade Provinciali e viabilità secondaria

Reticolo idrografico

- Idrografia principale
- Idrografia secondaria
- Canali e collettori
- Fossi, canali di scolo

Patrimonio storico architettonico

- Castelli
- Altre fortificazioni
- Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

STATO DI PROGETTO

Rigenerazione urbana

- Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
- Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
- Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
- Parcheggi / Hub intermodali
- Parchi
- Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
- Riconversione delle aree ASI in aree APEA
- Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
- Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Potenziamento delle connessioni
- Ambiti di connessione intermodale
- Direzioni prioritarie

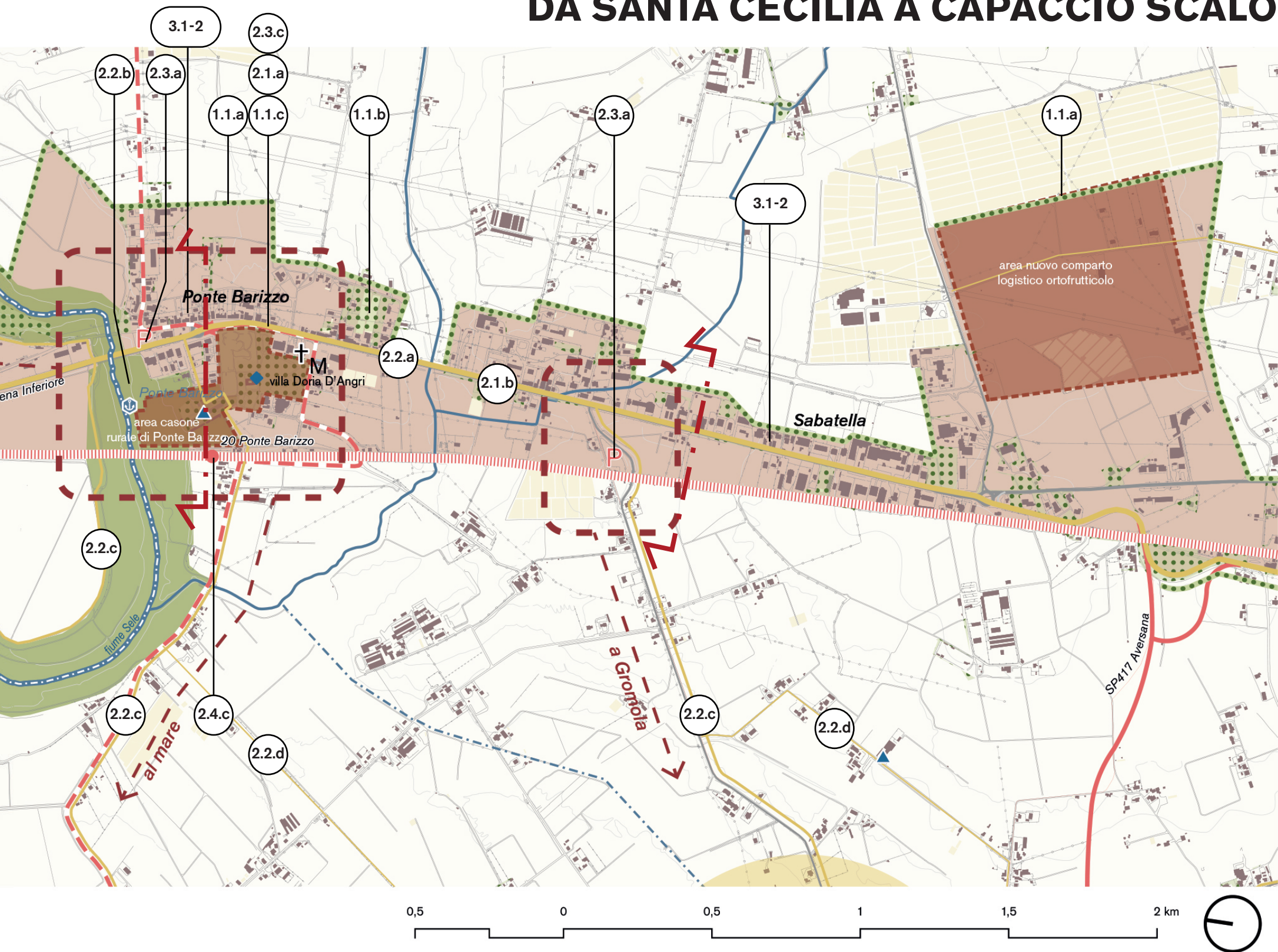
Turismo

- Rete delle masserie e patrimonio rurale
- Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale

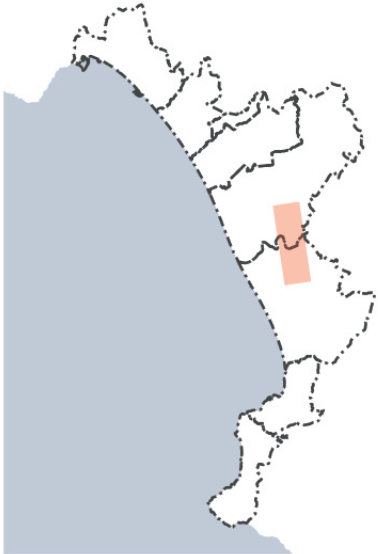
Ambiente

- Riqualificazione impianti di depurazione
- Riqualificazione delle Idrovore

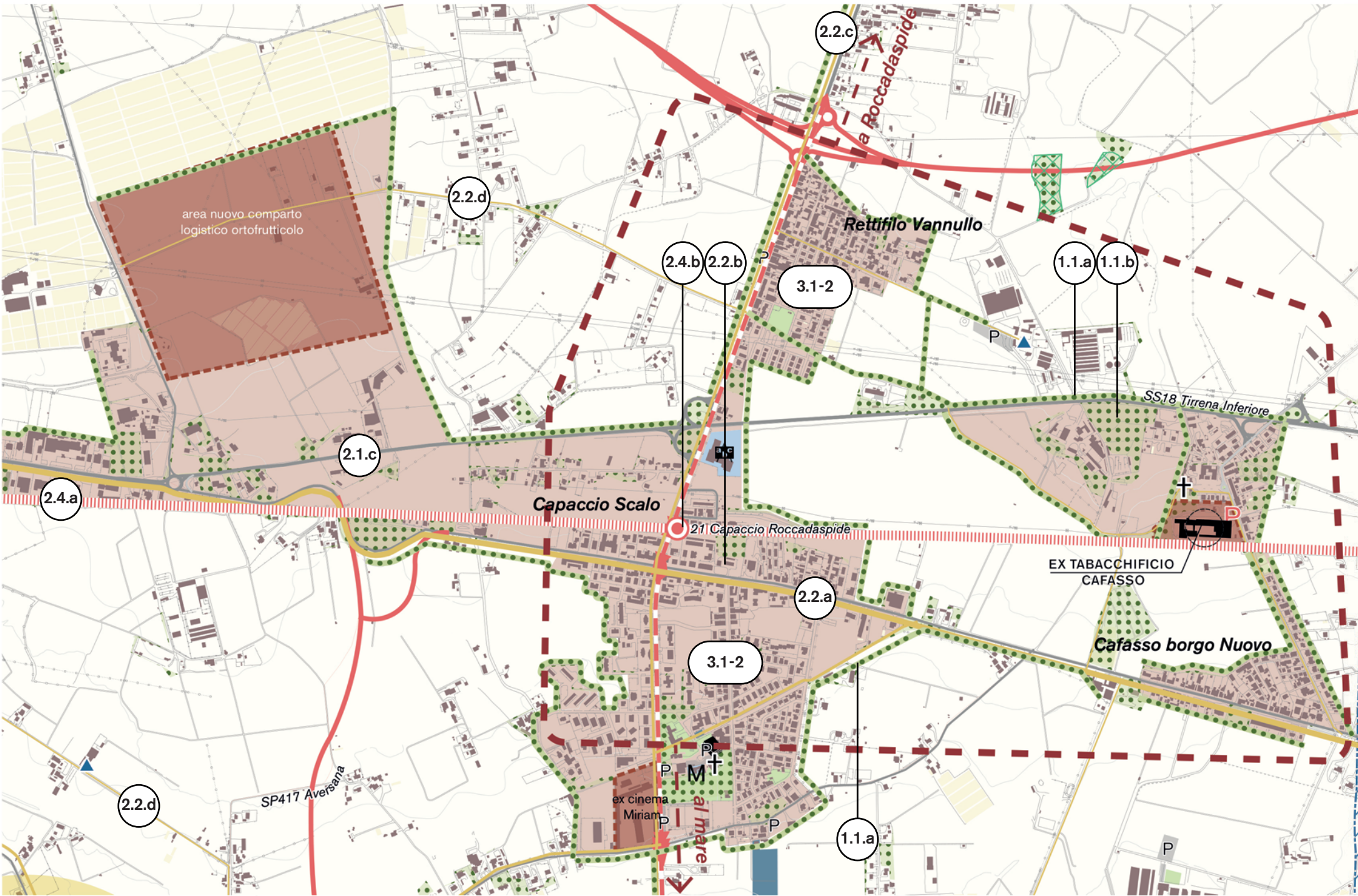
DA SANTA CECILIA A CAPACCIO SCALO



- Mobilità**
- Metropolitana leggera**
- Stazioni Metropolitana leggera
 - ⊙ Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
 - ||||| Linea della metropolitana leggera
- Riorganizzazione della mobilità lenta**
- ⚓ Nuovi approdi fluviali
 - Idrovia del Fiume Sele
- Rete ciclopedonale**
- Principale
 - Secondaria
 - Rete interpodereale e sentieristica
- Riorganizzazione della mobilità su gomma**
- Viabilità primaria
 - Viabilità secondaria
 - ➡ ➡ ➡ Potenziamento della viabilità trasversale alla costa
- Energia**
- Serre agrovoltaiico
 - ⚙ Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
 - ♻ Impianti di compostaggio



INDIVIDUAZIONE CARTOGRAFICA DELLE AZIONI



LEGENDA

STATO DI FATTO

--- Confini Comunali

Insedimenti

- Centri urbani
- Edificato
- Area di massima espansione Aeroporto "Salerno - Costa d'Amalfi"
- Interporto
- Municipio, scuola, ospedale, museo, cinema/teatro
- Attrezzature sportive
- Aree verdi, parchi urbani, giardini attrezzati
- Cave
- Parcheggi
- Aree mercatali
- Servizi
- Municipio o ufficio comunale
- Scuola
- Ospedale
- Museo
- Cinema/teatro
- Biblioteca
- Luogo di culto
- Ufficio postale
- Parcheggio
- Strutture ricettive
- Hotel
- Campeggio

Infrastrutture per la mobilità

- Stazioni esistenti o in previsione
- Stazioni metropolitana
- Stazioni FS d'interscambio modale
- Linea Ferroviaria
- Grafo stradale
- Autostrade e Tangenziale di Salerno
- Strade Statali
- Strade Provinciali e viabilità secondaria

Reticolo idrografico

- Idrografia principale
- Idrografia secondaria
- Canali e collettori
- Fossi, canali di scolo

Patrimonio storico architettonico

- Castelli
- Altre fortificazioni
- Punti d'interesse e patrimonio minore funzionale alle strategie di Masterplan

STATO DI PROGETTO

Rigenerazione urbana

- Rimozione degli usi impropri, riqualificazione ed efficientamento energetico dell'edificato esistente
- Riqualificazione aree dismesse: progetti già in atto o da attivare
- Nuovi insediamenti turistico-ricettivi
- Parcheggi / Hub intermodali
- Parchi
- Recupero e valorizzazione delle aree interstiziali
- Riconversione delle aree ASI in aree APEA
- Margini verdi tra ambiti urbani e campagna: interpoderali, canali e filari alberati
- Borghi e ambito rurale da rigenerare
- Potenziamento delle connessioni
- Ambiti di connessione intermodale
- Direzioni prioritarie

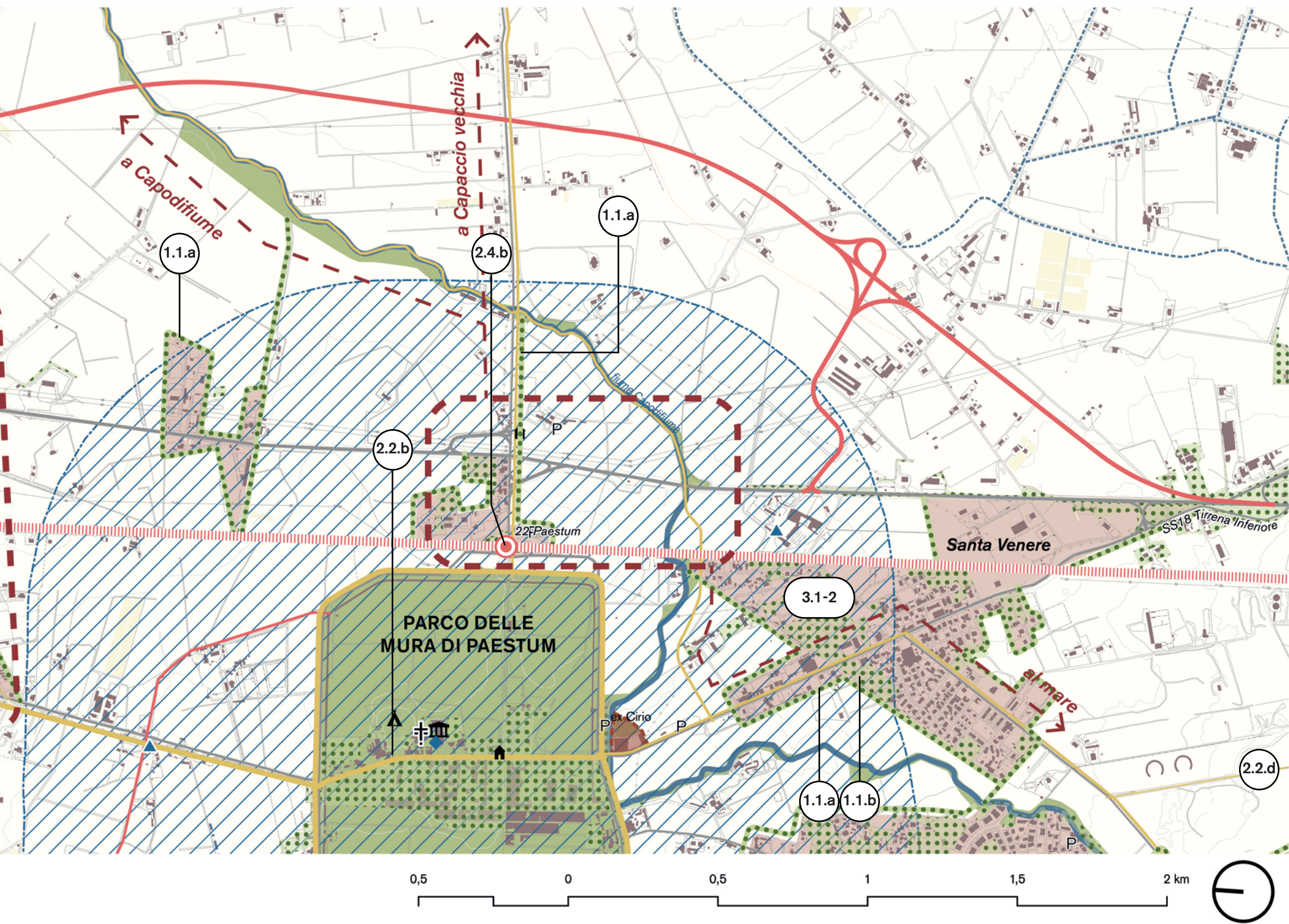
Turismo

- Rete delle masserie e patrimonio rurale
- Ambiti prioritari di sviluppo e valorizzazione culturale

Ambiente

- Riqualificazione impianti di depurazione
- Riqualificazione delle Idrovore

DA CAPACCIO SCALO A SANTA VENERE



Mobilità

Metropolitana leggera

- Stazioni Metropolitana leggera
- ⊙ Hub intermodali in corrispondenza delle Stazioni FS
- ||||| Linea della metropolitana leggera

Riorganizzazione della mobilità lenta

- ⚓ Nuovi approdi fluviali
- Idrovia del Fiume Sele
- Rete ciclopedonale**
- Principale
- Secondaria
- Rete interpodereale e sentieristica

Riorganizzazione della mobilità su gomma

- Viabilità primaria
- Viabilità secondaria
- ➔ Potenziamento della viabilità trasversale alla costa

Energia

- Serre agrovoltaiico
- ⚙ Impianti di produzione biometano da reflui zootecnici
- ♻ Impianti di compostaggio

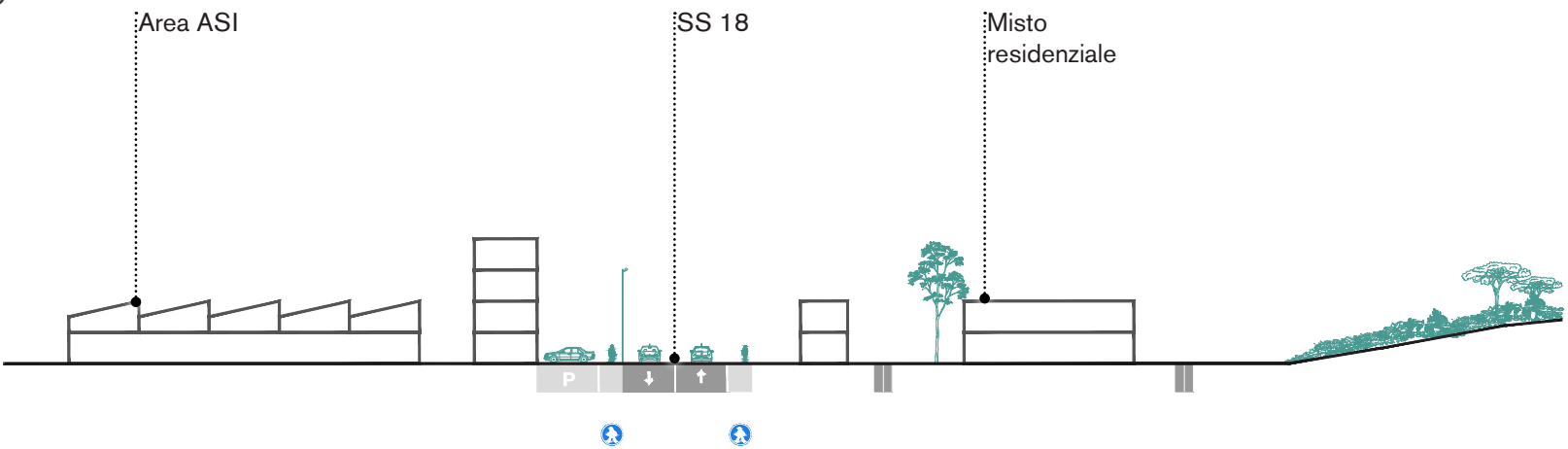


SEZIONI TIPOLOGICHE

SALERNO - AREA ASI

Insediamiento industriale e residenziale misto

Stato di fatto



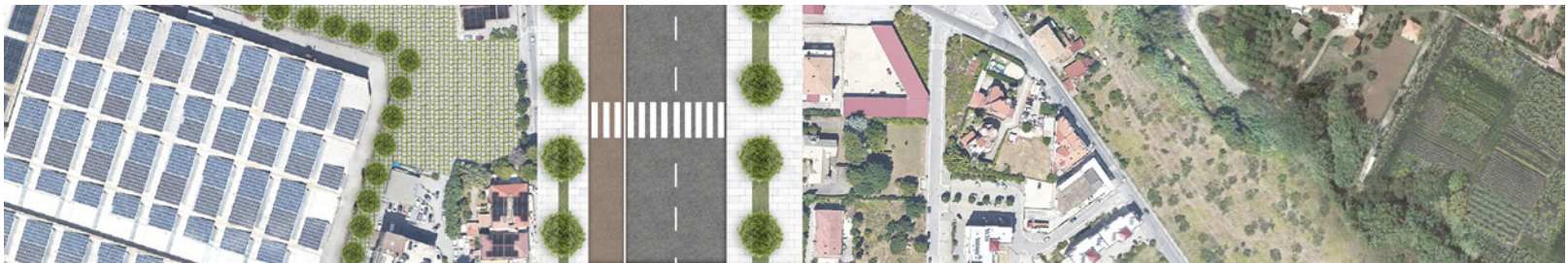
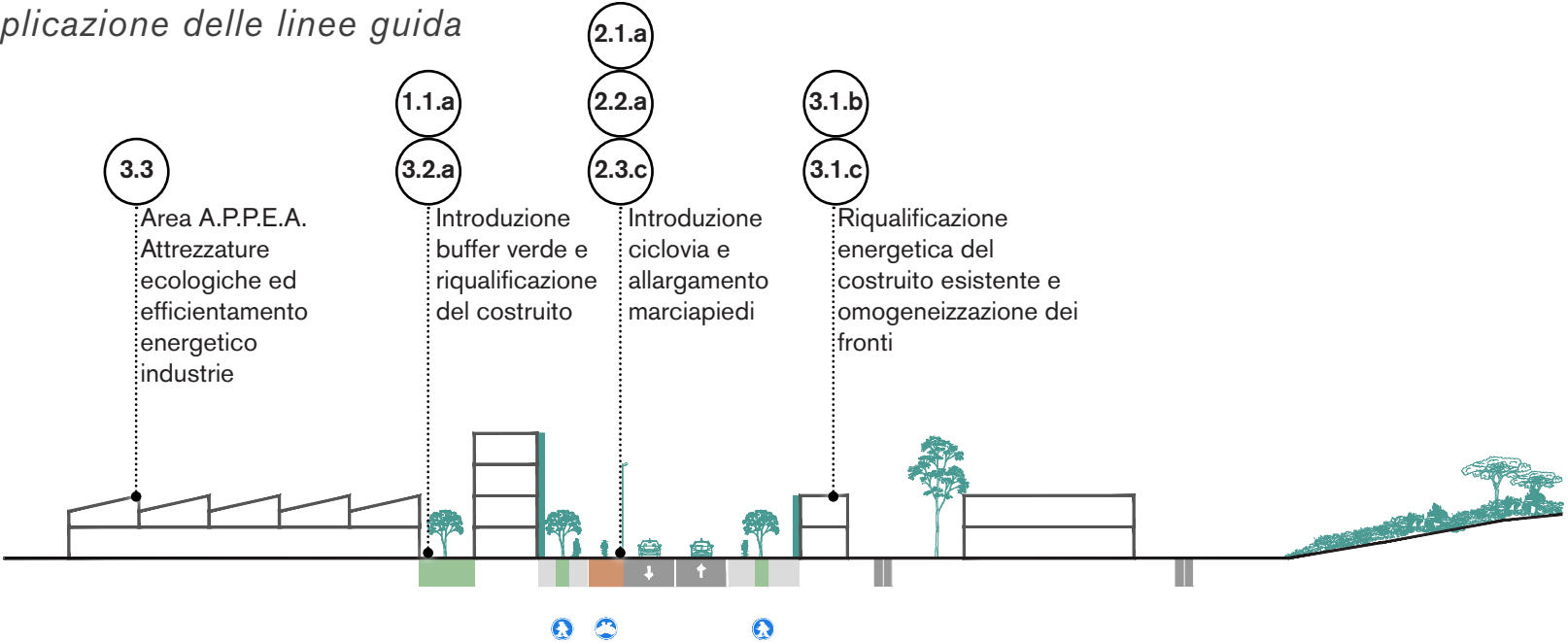
Descrizione

Dal Porto fino a Piazza Monsignor Grasso (quartiere Mercatello) la SS18 è una doppia arteria urbana di scorrimento. Dalla Piazza in poi la Statale si snoda lungo la periferia interna a sud di Salerno assumendo talvolta l'aspetto di una vera arteria di scorrimento, altre volte di un'ibrido che attraversa zone residenziali, artigianali o commerciali. Questa è la sua caratteristica fondamentale che accompagna la SS18 fino a Battipaglia e in maniera episodica poi fino ad Agropoli. Proprio il susseguirsi di episodi diversi permette la periodica sofferenza della strada per l'accumulo e la saturazione di traffico automobilistico di diversa natura (frontisti, residenti, trasporti merci per aree commerciali o industriali). A Fuorni è possibile leggere una situazione paradigmatica con la strada che scorre tra l'area industriale e un tessuto misto residenziale e commerciale, con diversi accessi diretti ad abitazioni, lotti e quartieri, il tutto condensato nello spazio di poche centinaia di metri.

Criticità

- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Alta intensità di traffico con sovraccarichi stagionali e temporanei
- Accessi diretti
- Sprawl urbano ad alta densità
- Marciapiedi sottodimensionati
- Isole di calore
- Promiscuità di funzioni
- Scarsa presenza di aree pubbliche e verde
- Inquinamento visivo
- Elevata impermeabilizzazione dei suoli

Ipotesi di applicazione delle linee guida



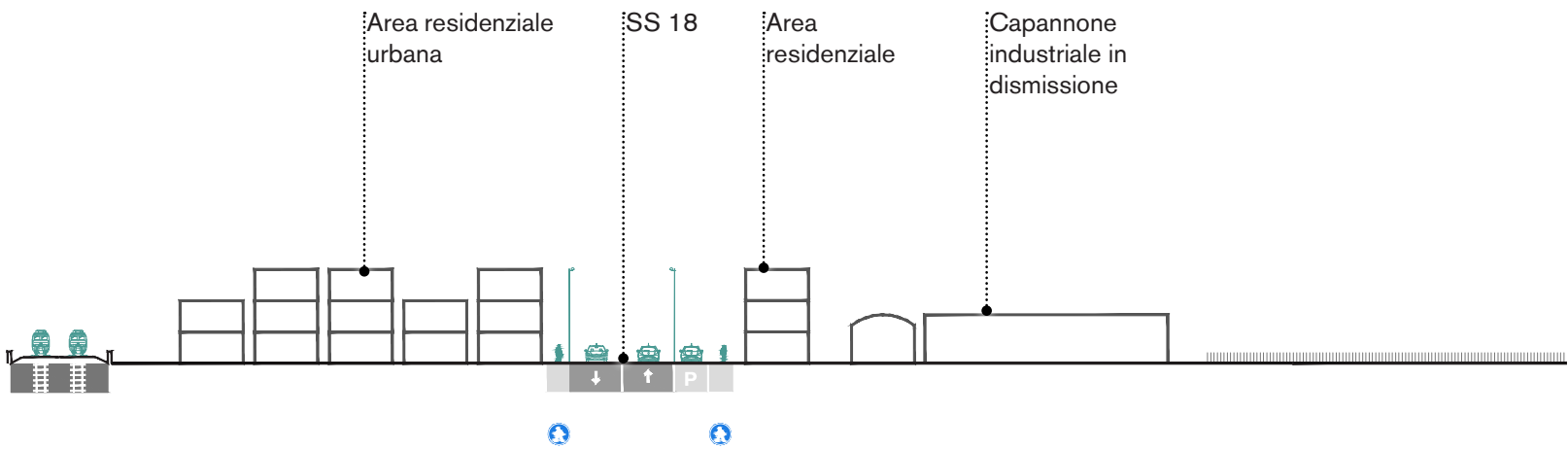
Obiettivi

1. Miglioramento del paesaggio urbano e potenziamento della rete ecologica;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
4. Qualificazione dell'immagine dell'area e riconoscibilità delle attrattive.

Azioni

- 1.1.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 1.1.c Piantumazione di alberature lungo i tratti urbani della SS18;
- 2.1.a Trasformazione della SS18 in strada green per i soli tratti urbani: alleggerimento del traffico attraverso l'individuazione di percorsi alternativi extraurbani;
- 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopedonale in sede propria lungo la SS18;
- 2.4.a Inserimento di terzo binario sulla linea ferroviaria;
- 3.1.b Riqualficazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche;
- 3.b Integrazione di nuove attività stabili o temporanee in edifici dismessi da riqualficare, con rimandi alle attrattività locali.

PONTECAGANO - CENTRO URBANO
Insediamento residenziale misto
Stato di fatto



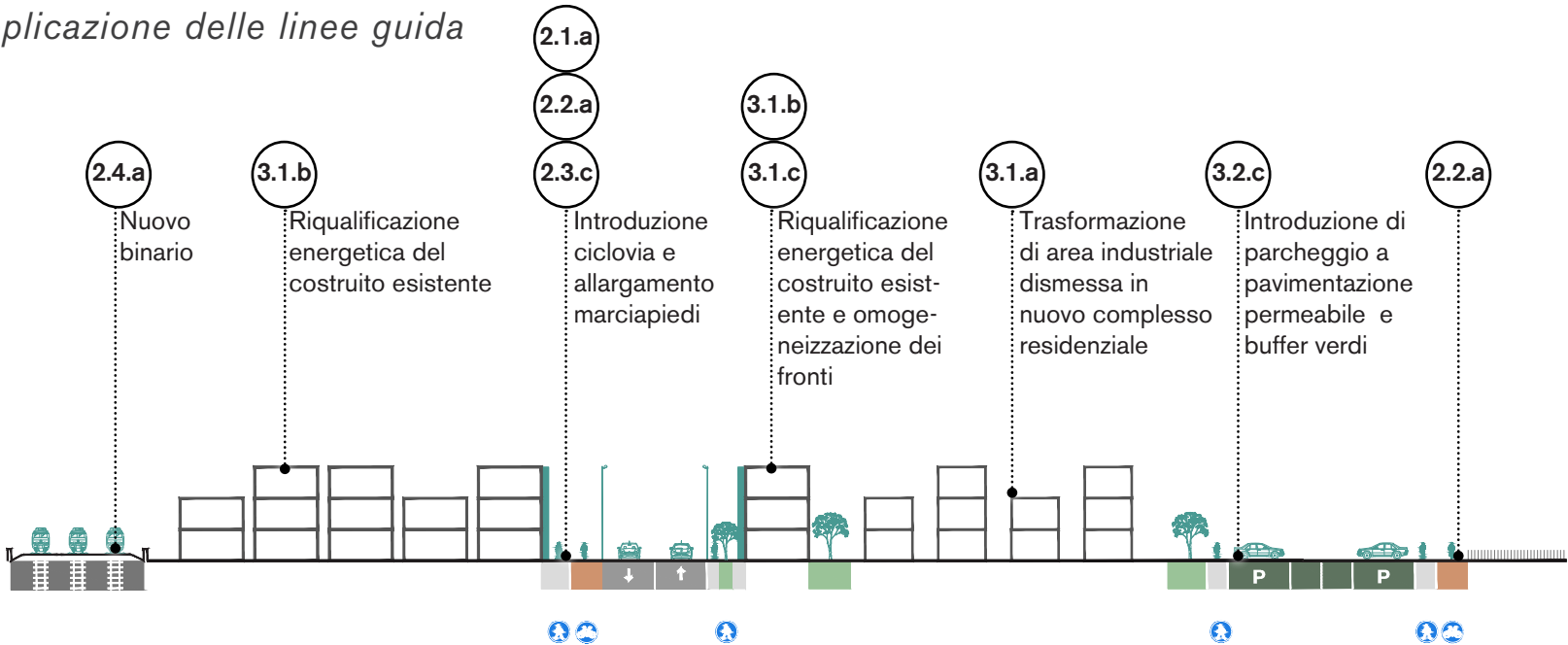
Descrizione

In quanto principale asse di raccordo tra i centri abitati della Piana, in qualche modo la SS18 ne racconta la storia. Una volta superato il ponte sul fiume Picentino, la strada attraversa il nucleo storico di Pontecagnano, riconoscibile da alcuni prospetti tardo ottocenteschi i quali lasciano subito spazio alla cortina edilizia post bellica. La crescita edilizia ha saturato i due fronti stradali, affastellando, anche in questo caso, funzioni anche incongruenti tra loro. L'effetto è sempre quello di un'arteria di scorrimento "costretta" tra mura domestiche e i dispositivi urbani (marciapiedi, illuminazione pubblica, verde urbano) risultano sacrificati all'automobile. Il nucleo residenziale consolidato di Pontecagnano si sviluppa per lo più nella fascia tra SS18 e ferrovia, mentre a monte della strada, dopo la prima cortina edilizia trovano posto quartieri residenziali di diverse epoche, capannoni industriali, aree rurali.

Criticità

- Mancanza di hub d'interscambio modale
- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Alta intensità di traffico con sovraccarichi stagionali e temporanei
- Presenza di parcheggi in linea
- Mancanza di gerarchizzazione del traffico
- Sprawl urbano ad alta densità
- Isole di calore
- Promiscuità di funzioni
- Disomogeneità dei volumi urbani
- Scarsa presenza di aree pubbliche e verde
- Assenza di politiche di efficientamento energetico

Ipotesi di applicazione delle linee guida



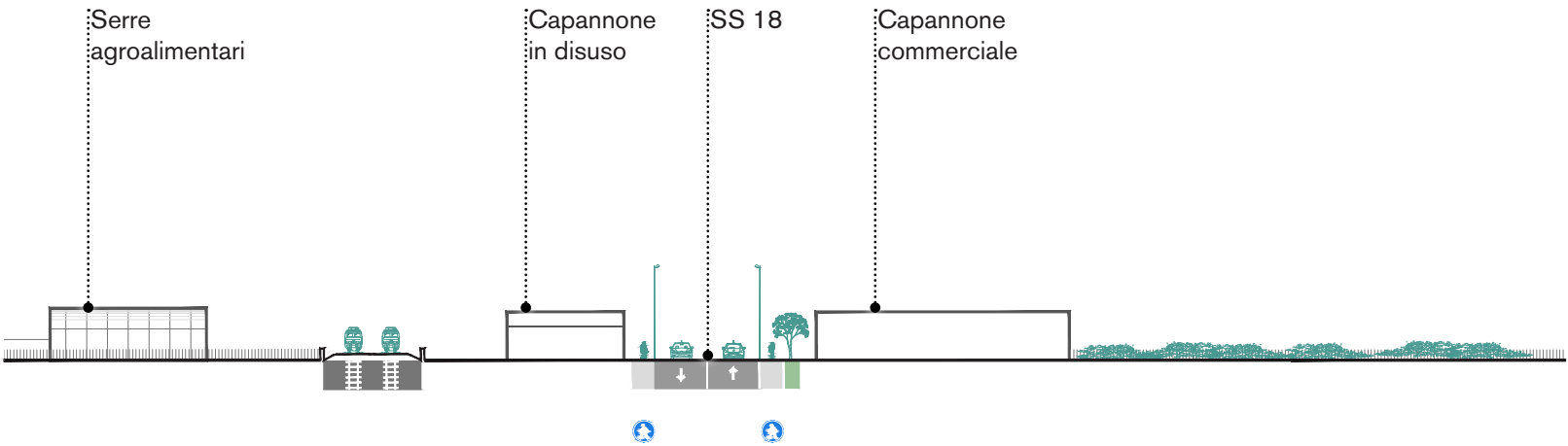
Obiettivi

- 2. Miglioramento dell'accessibilità;
- 3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 2.1.a Trasformazione della SS18 in strada green per i soli tratti urbani: alleggerimento del traffico attraverso l'individuazione di percorsi alternativi extraurbani;
- 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopedonale in sede propria lungo la SS18;
- 2.3.c Sostituzione dei parcheggi in linea con allargamento dei marciapiedi e aiuole rain garden;
- 2.4.a Inserimento di terzo binario sulla linea ferroviaria;
- 3.1.a Recupero di edifici e aree dismesse e rifunzionalizzazione in servizi (partenariato pubblico-privato) destinati alle comunità;
- 3.1.b Riqualficazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche;
- 3.1.c Politiche e incentivi locali per uniformare i fronti degli edifici esistenti attraverso opere di efficientamento energetico, studio dei colori e degli accessori estetici;
- 3.2.c Introduzione di aree verdi, superfici drenanti, reti di sottoservizi per garantire benefici ecosistemici negli spazi pubblici.

PONTECAGNANO - LOCALITÀ PAGLIARONE
Insediamento commerciale-artigianale
Stato di fatto



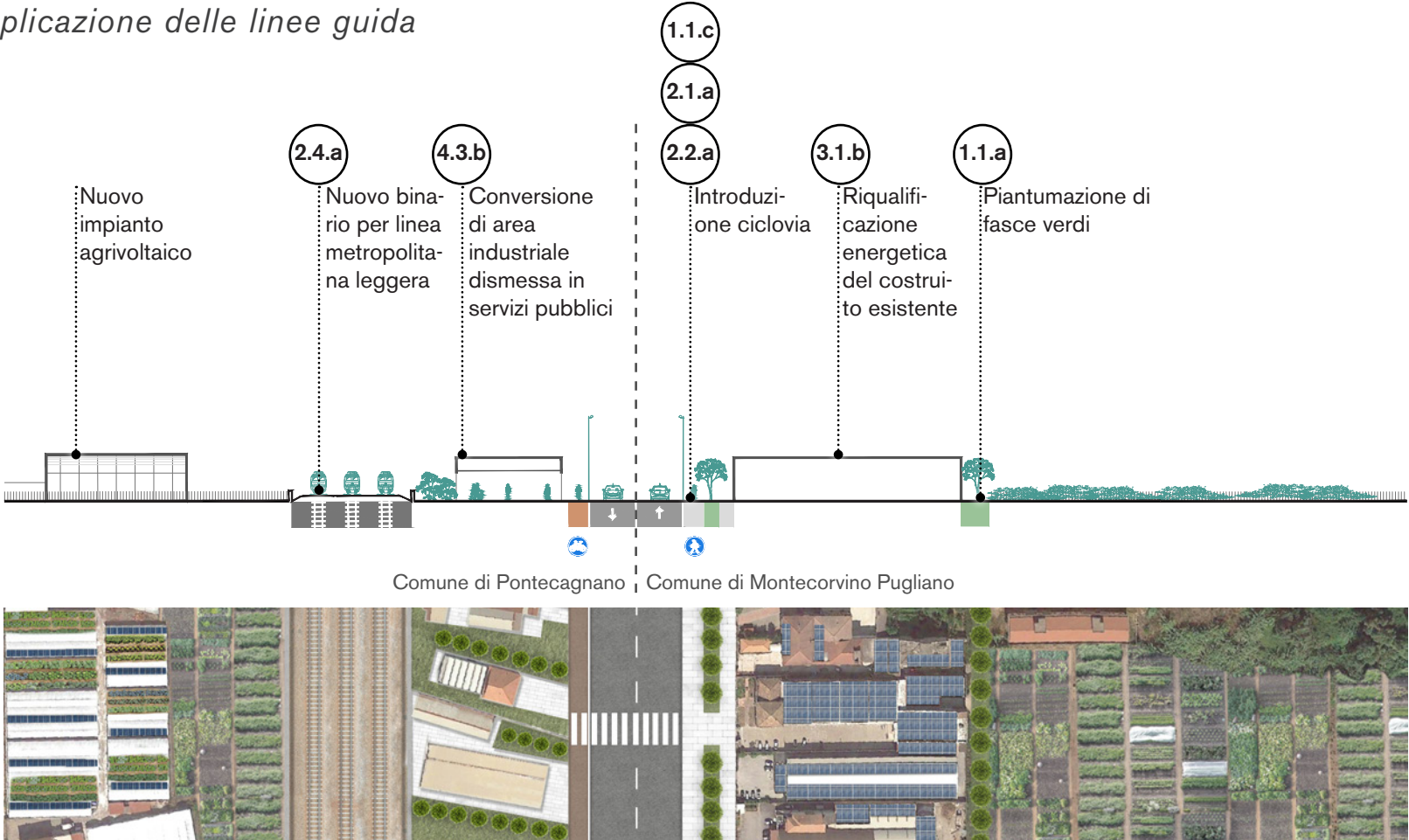
Descrizione

Nell'attraversare le località Sant'Antonio e Pagliarone, si costeggia dapprima un tessuto residenziale misto per poi passare nel mezzo di un insediamento commerciale e artigianale. I servizi ecosistemici sono inesistenti, i suoli fortemente sigillati, residenze e attività hanno accessi diretti alla statale (condizione riscontrabile in quasi tutto lo sviluppo della SS18) creando delle situazioni di criticità nello scorrimento del traffico. Inoltre, per lo stesso motivo, si nota qui più che altrove (e ancora maggiormente a sud di Battipaglia) un inquinamento visivo dovuto al proliferare di insegne, cartellonistica delle più diverse specie e dimensioni. I tipi di urbanizzazione primaria cambiano a seconda delle epoche d'intervento e dei gestori.

Criticità

- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Alta intensità di traffico con sovraccarichi stagionali e temporanei
- Trasporto su ferro limitato
- Accessi diretti a capannoni e attività
- Mancanza di gerarchizzazione del traffico
- Sprawl urbano ad alta densità
- Presenza di edifici e aree sottoutilizzate
- Discontinuità del paesaggio urbano
- Isole di calore
- Promiscuità di funzioni
- Scarsa presenza di aree pubbliche e verde
- Inquinamento visivo
- Mancanza di definizione del margine rururbano

Ipotesi di applicazione delle linee guida



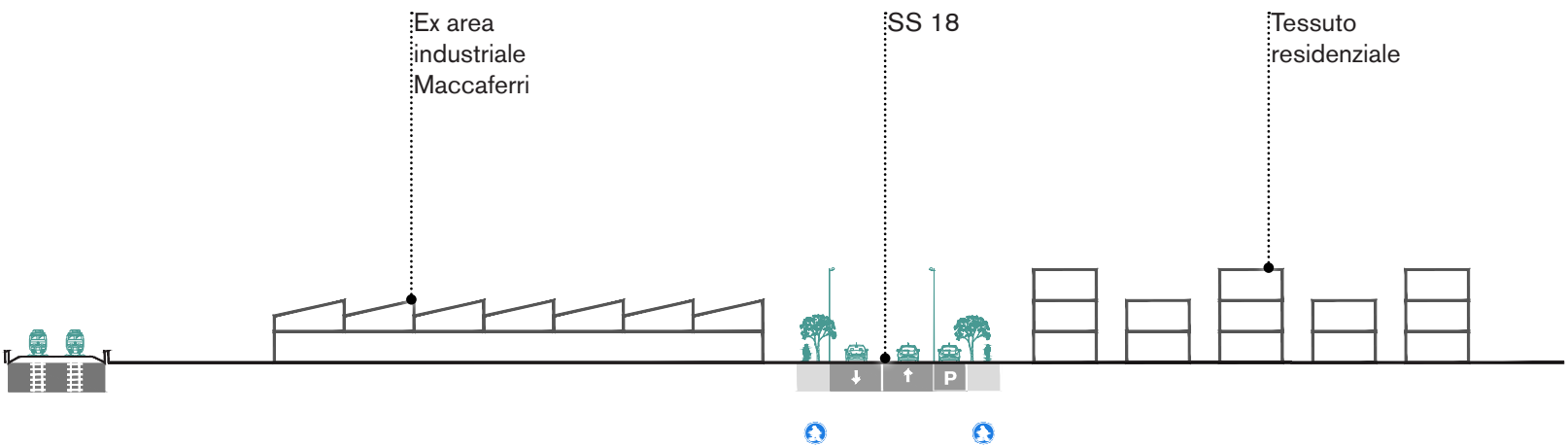
Obiettivi

1. Miglioramento del paesaggio urbano e potenziamento della rete ecologica;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
4. Qualificazione dell'immagine dell'area e riconoscibilità delle attrattive.

Azioni

- 1.1.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 1.1.c Piantumazione di alberature lungo i tratti urbani della SS18;
- 2.1.a Trasformazione della SS18 in strada green per i soli tratti urbani: alleggerimento del traffico attraverso l'individuazione di percorsi alternativi extraurbani;
- 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopedonale in sede propria lungo la SS18;
- 2.4.a Inserimento di terzo binario sulla linea ferroviaria;
- 3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche;
- 4.3.b Integrazione di nuove attività stabili o temporanee in edifici dismessi da riqualificare, con rimandi alle attrattive locali.

BELLIZZI - AREA INDUSTRIALE
Insediamento industriale e residenziale misto
Stato di fatto



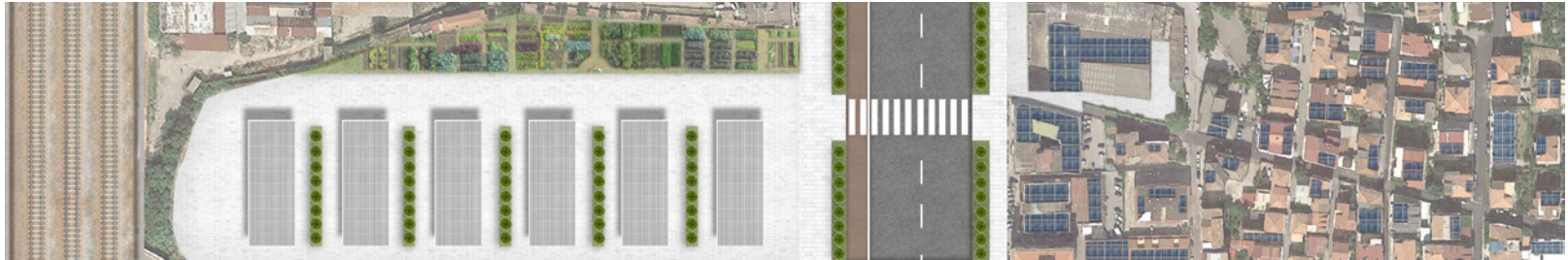
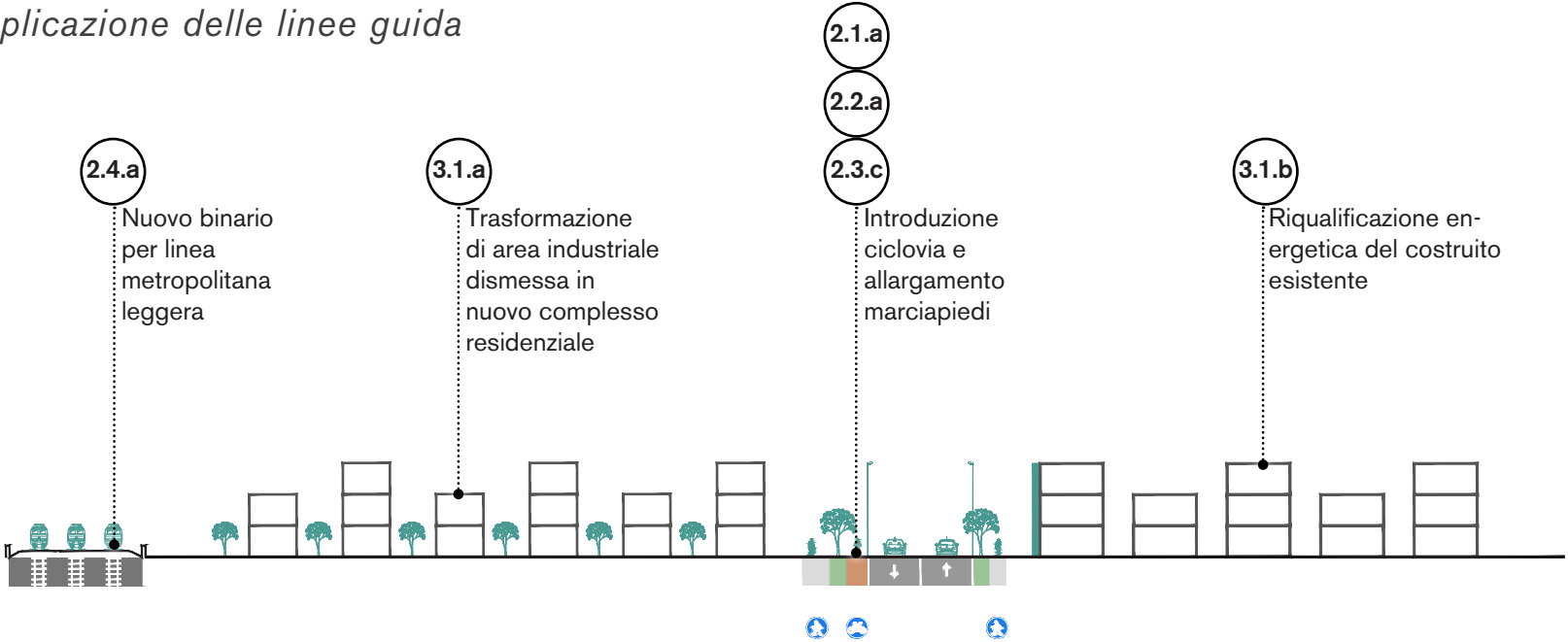
Descrizione

Il paesaggio muta parzialmente a partire dall'abitato di Bivio Pratole (Comune di Bellizzi) e l'aspetto diventa più urbano. Qui il degrado è piuttosto legato a una scarsa qualità della cortina edilizia e dell'urbanizzazione; lo spazio urbano non trova mai respiro in un vuoto accessibile, le aree verdi presenti sono tutte recintate, compresa quella del torrente Lama. Come a Pontecagnano il paesaggio diventa fortemente urbanizzato in corrispondenza del centro di Bellizzi, con ampi marciapiedi, ma, in generale, una scarsa qualità del verde. La cortina edilizia s'interrompe in corrispondenza del grosso comparto industriale dell'ex Maccaferri già oggetto di una nuova progettazione da parte del Comune. Qui la sezione stradale appare molto ampia, comprendendo marciapiedi e stalli per il parcheggio, lasciando spazio a diverse interpretazioni future.

Criticità

- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Trasporto su ferro limitato
- Alta intensità di traffico con sovraccarichi stagionali e temporanei
- Presenza di parcheggi in linea
- Mancanza di gerarchizzazione del traffico
- Presenza di edifici industriali dismessi
- Isole di calore, elevata impermeabilizzazione
- Discontinuità del paesaggio urbano
- Disomogeneità dei volumi urbani
- Scarsa presenza di aree pubbliche e verde
- Assenza di politiche di efficientamento energetico
- Presenza di edifici e aree degradate

Ipotesi di applicazione delle linee guida



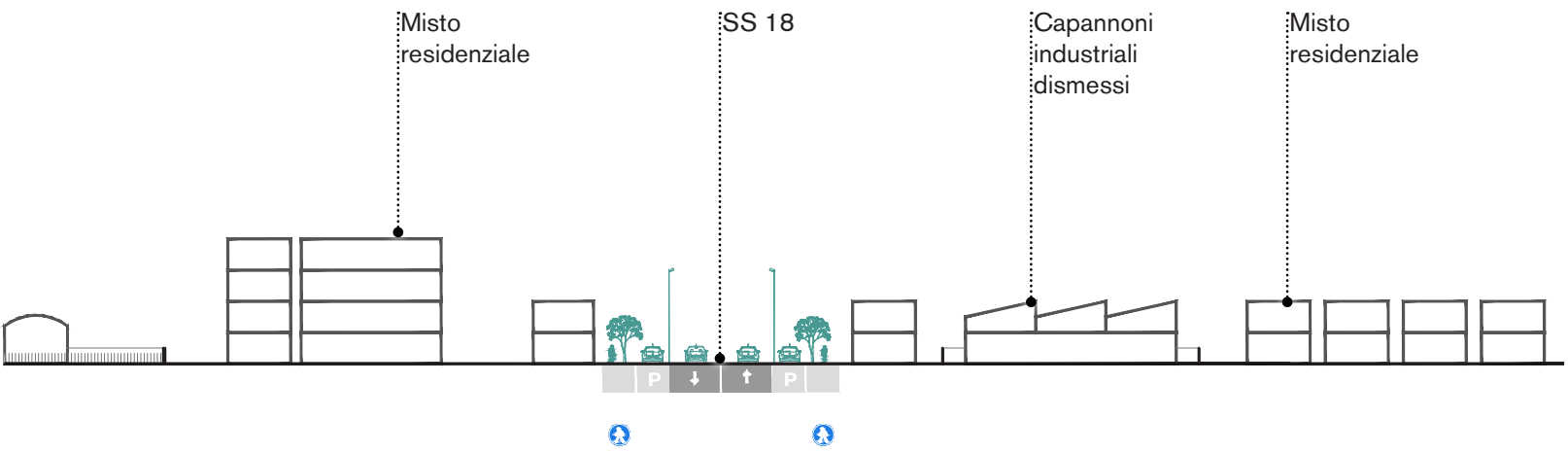
Obiettivi

- 2. Miglioramento dell'accessibilità;
- 3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 2.1.a Trasformazione della SS18 in strada green per i soli tratti urbani: alleggerimento del traffico attraverso l'individuazione di percorsi alternativi extraurbani;
- 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopedonale in sede propria lungo la SS18;
- 2.3.c Sostituzione dei parcheggi in linea con allargamento dei marciapiedi e aiuole rain garden;
- 2.4.a Inserimento di terzo binario sulla linea ferroviaria;
- 3.1.a Recupero di edifici e aree dismesse o sottoutilizzate e rifunionalizzazione in servizi (partenariato pubblico-privato) destinati alle comunità;
- 3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche.

BATTIPAGLIA - LOCALITÀ BELVEDERE
Insediamento urbano in contesto rurale
Stato di fatto



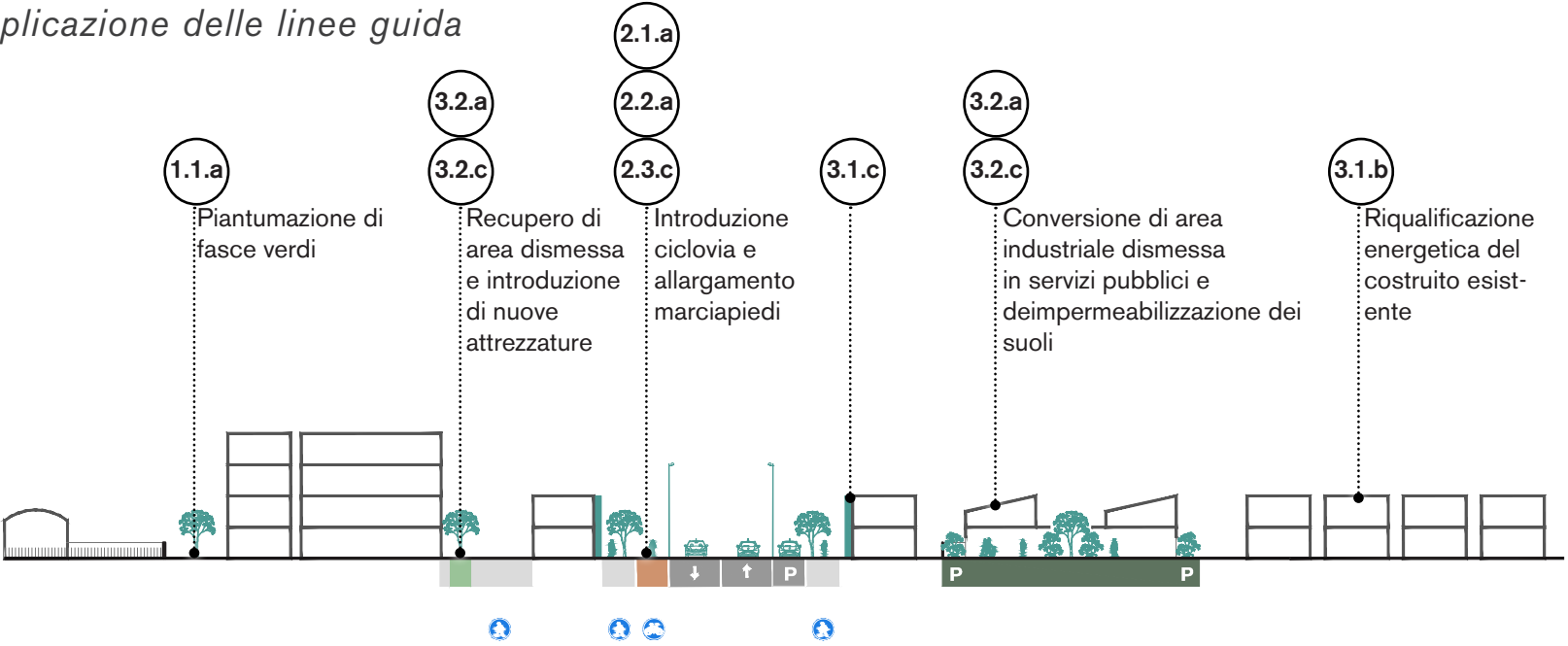
Descrizione

Al confine tra Bellizzi e Battipaglia, in corrispondenza del torrente Vallemonio, sono in atto dinamiche di congiungimento del tessuto edilizio nella fascia ora prevalentemente agricola compresa tra SS18 e Autostrada E45. Se la cortina edilizia più recente (e più distante dalla SS18) possiede migliori crismi urbanistici ed edilizi, non si può dire lo stesso di quella a ridosso della strada, la cui costruzione è avvenuta in modo piuttosto spontaneo e confuso, seguendo una lottizzazione di piccolo taglio e profonda in senso trasversale alla strada, quasi senza soluzione di continuità. La sezione stradale si restringe, rispetto a quella di Bellizzi e lascia poco spazio vitale al verde urbano e alle aree pedonali, inesistenti gli spazi comuni. Anche qui, come altrove, forte inquinamento visivo dovuto alle insegne delle diverse attività commerciali, in un crescendo verso la rotonda dell'Ospedale S. Maria della Speranza.

Criticità

- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Alta intensità di traffico con sovraccarichi stagionali e temporanei
- Insicurezza delle strade
- Parcheggi in linea
- Accessi diretti a capannoni e attività
- Sprawl urbano ad alta densità
- Presenza di edifici e aree sottoutilizzate
- Marciapiedi non a norma o sottodimensionati
- Disomogeneità dei volumi urbani
- Isole di calore
- Promiscuità di funzioni
- Scarsa presenza di aree pubbliche e verde
- Inquinamento visivo

Ipotesi di applicazione delle linee guida



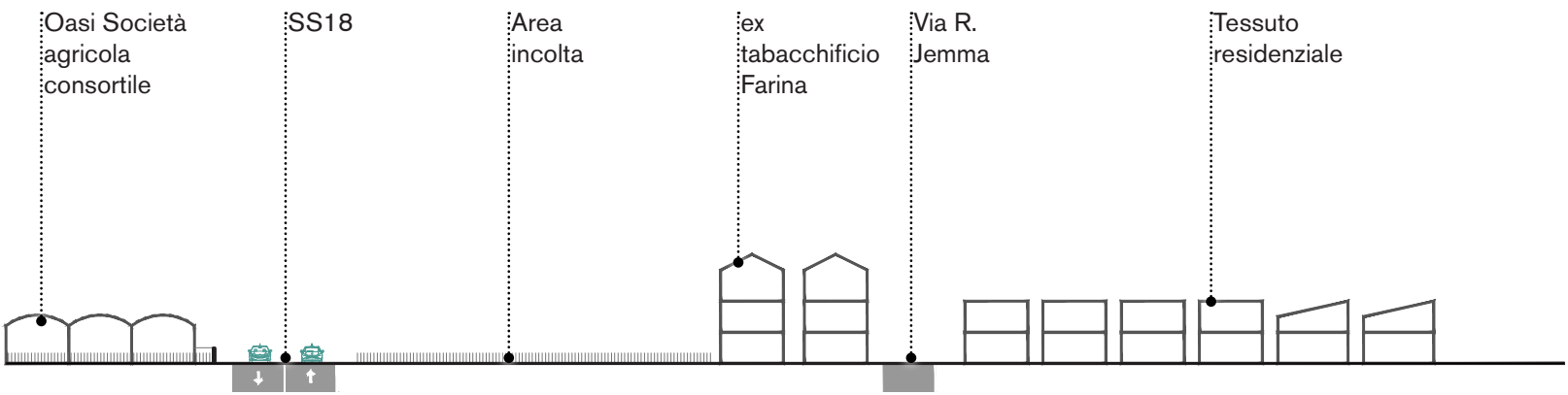
Obiettivi

1. Miglioramento del paesaggio urbano e potenziamento della rete ecologica;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 1.1.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.1.a Trasformazione della SS18 in strada green per i soli tratti urbani: alleggerimento del traffico attraverso l'individuazione di percorsi alternativi extraurbani;
- 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopedonale in sede propria lungo la SS18;
- 2.3.c Sostituzione dei parcheggi in linea con allargamento dei marciapiedi e aiuole rain garden;
- 3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche;
- 3.1.c Politiche e incentivi locali per uniformare i fronti degli edifici esistenti con opere di efficientamento energetico, studio colori;
- 3.2.a Deimpermeabilizzazione dei suoli adibiti a parcheggi (privati o pubblici) per ridurre l'effetto isola di calore;
- 3.2.c Introduzione di aree verdi, superfici drenanti, reti di sottoservizi per garantire benefici ecosistemici negli spazi pubblici.

BATTIPAGLIA - AREA STADIO
Area ex tabacchificio Farina e stadio Pastena
Stato di fatto



Descrizione

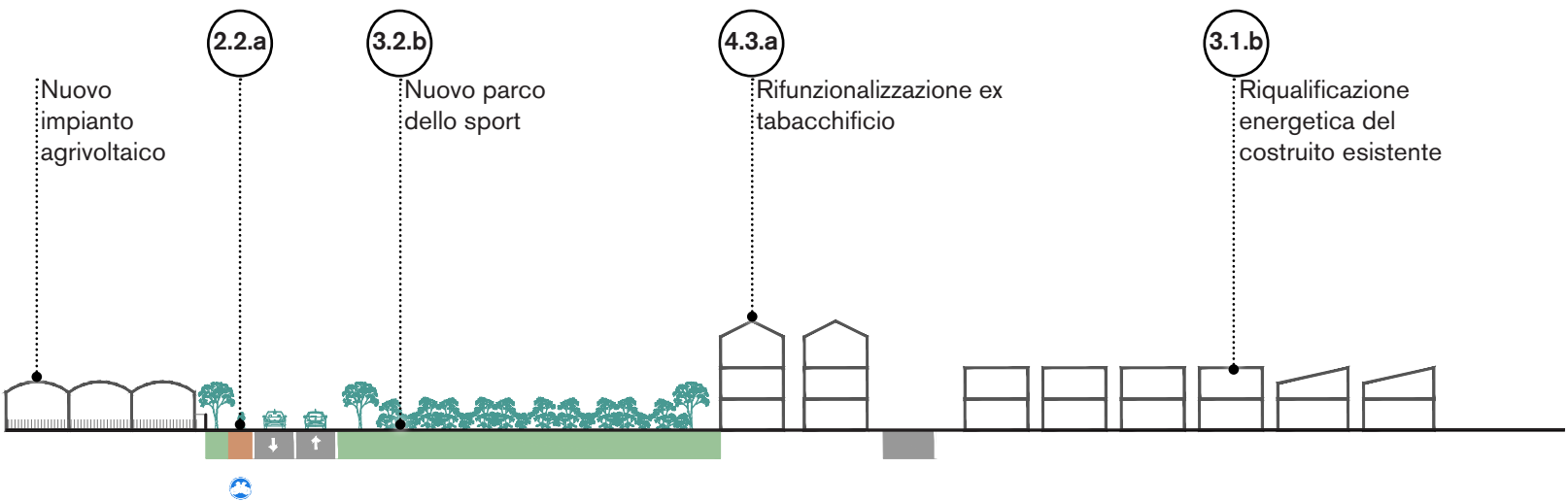
Superata la Rotonda, per poche centinaia di metri la SS18 assume l'aspetto di arteria di collegamento tra l'Autostrada e la Piana del Sele, sono solo poche centinaia di metri, di traffico per lo più congestionato, per poi tornare una sorta di ibrido urbano in corrispondenza della zona dello Stadio Luigi Pastena: è un tratto fortemente congestionato, in particolare nelle ore di punta, e lungo il quale sussistono quasi tutte le criticità dei tratti urbani precedenti. Per un breve tratto di 500 m si costeggiano aree verdi rurali, senza però dialogare con queste (anticipando una configurazione standard a sud di Battipaglia), per poi tornare in un'area densamente urbanizzata alla confluenza con via Rosa Jemma e fino alla rotonda che incrocia con la SP195 (Area ASI).

Qui si conclude il primo tratto della SS18 caratterizzato da una forte urbanizzazione, quasi una sorta di disordinata città lineare che lascia spazio, da qui in poi a insediamenti urbani a macchia lungo la strada statale stessa.

Criticità

- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Mancanza di hub d'interscambio modale
- Alta intensità di traffico con sovraccarichi stagionali e temporanei
- Mancanza di gerarchizzazione del traffico
- Presenza aree sottoutilizzate (zona stadio)
- Isole di calore, elevata impermeabilizzazione
- Discontinuità del paesaggio urbano
- Disomogeneità dei volumi urbani
- Mancanza di aree pubbliche e servizi eco-sistemici
- Promiscuità di funzioni
- Presenza di edifici e aree degradate
- Mancanza di definizione del margine rururbano

Ipotesi di applicazione delle linee guida



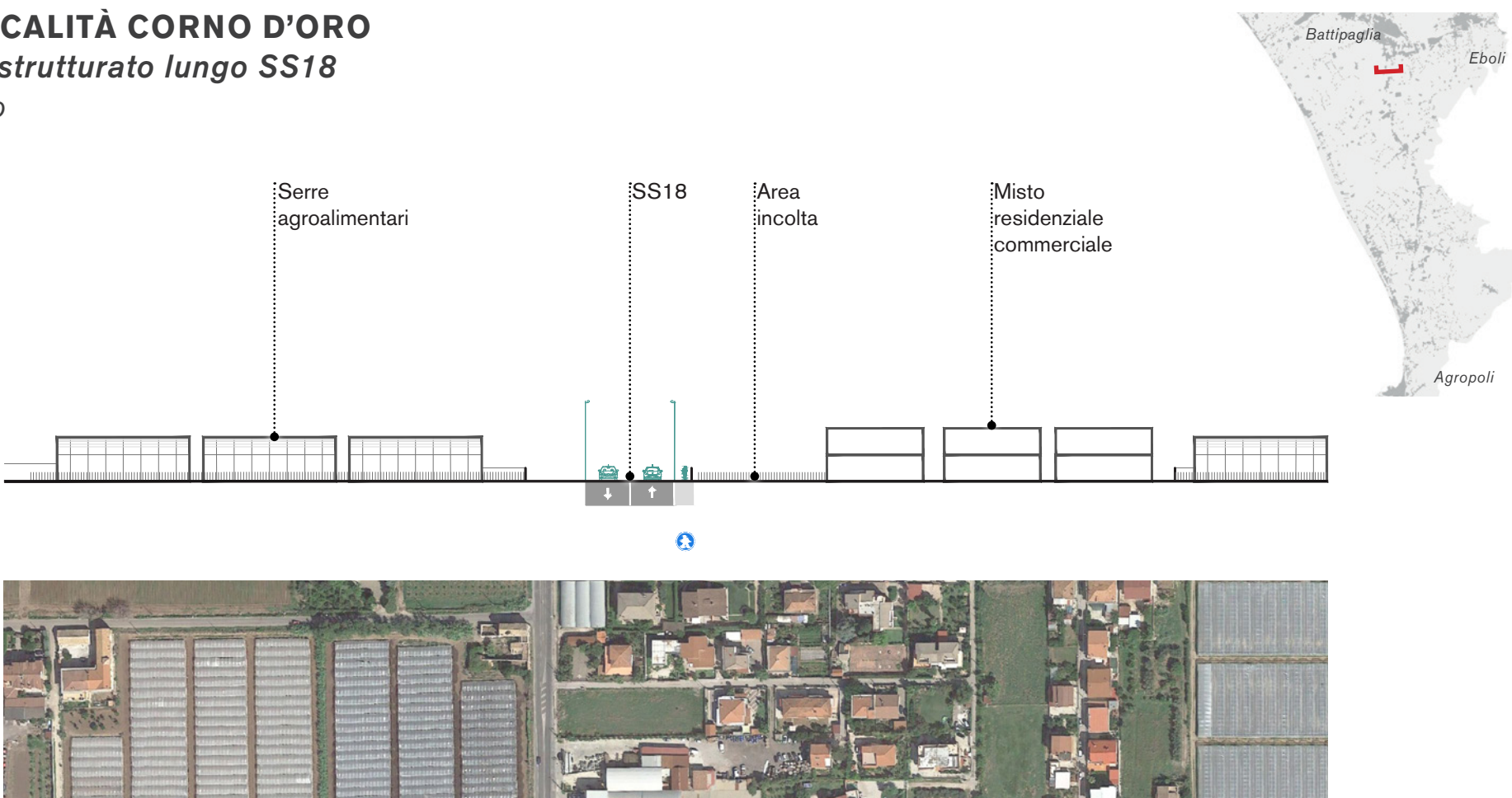
Obiettivi

- 2. Miglioramento dell'accessibilità;
- 3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
- 4. Qualificazione dell'immagine dell'area e riconoscibilità delle attrattive.

Azioni

- 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopeditonale in sede propria lungo la SS18;
- 3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche;
- 3.2.b Introduzione di nuove attrezzature per l'attivazione di spazi pubblici quali playground, piazzette, campi sportivi;
- 4.3.a Introduzione di punti informativi / centri visitatori (preferibilmente in edifici dismessi nei pressi delle aree archeologiche).

EBOLI - LOCALITÀ CORNO D'ORO
Rurale infrastrutturato lungo SS18
Stato di fatto



Descrizione

Dal confine tra Battipaglia ed Eboli comincia il tratto di SS18 che, fino a Capaccio prosegue sostanzialmente con le stesse caratteristiche: forte commistione di funzioni, insediamenti di tipo misto tra residenziale, commerciale e artigianale con accessi diretti, forte inquinamento visivo dovuto a insegne e cartellonistica di qualsiasi forma e dimensione, mancanza di relazioni con l'intorno rurale, scarsa qualità urbanistica.

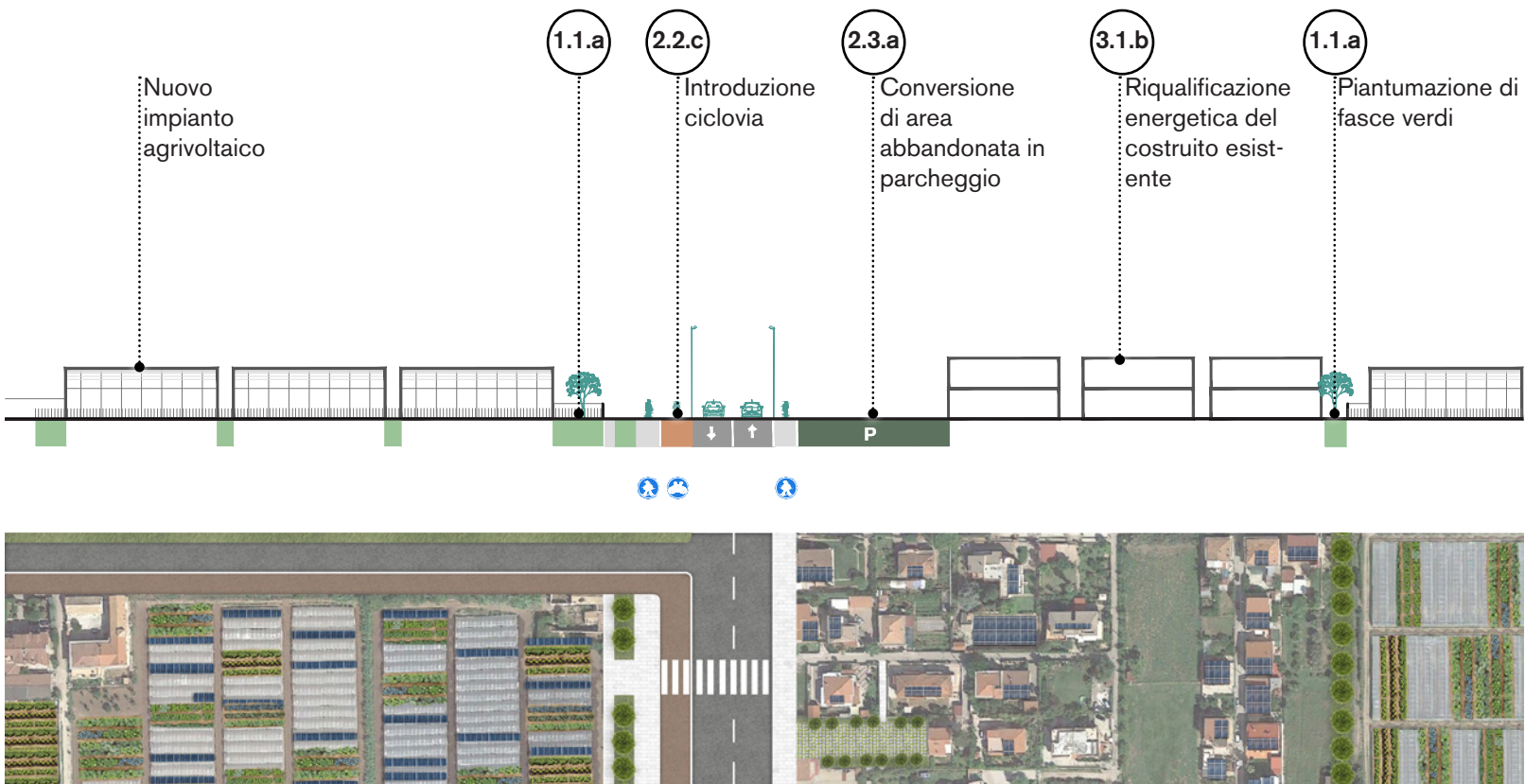
Il risultato è una configurazione che non funziona sia come collegamento rapido, sia come arteria stradale urbana a servizio di residenze e attività commerciali.

Altro tema ricorrente è la mancanza di una soluzione strutturata di margine tra i terreni agricoli e i lotti costruiti.

Criticità

- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Alta intensità di traffico
- Insicurezza delle strade
- Mancanza di gerarchizzazione del traffico
- Accessi diretti a capannoni e attività
- Sprawl urbano a bassa densità
- Carenza di marciapiedi
- Disomogeneità dei volumi urbani
- Discontinuità del paesaggio urbano
- Promiscuità di funzioni
- Inquinamento visivo
- Edifici e aree degradate
- Elevata impermeabilizzazione dei suoli
- Promiscuità con l'area agricola

Ipotesi di applicazione delle linee guida



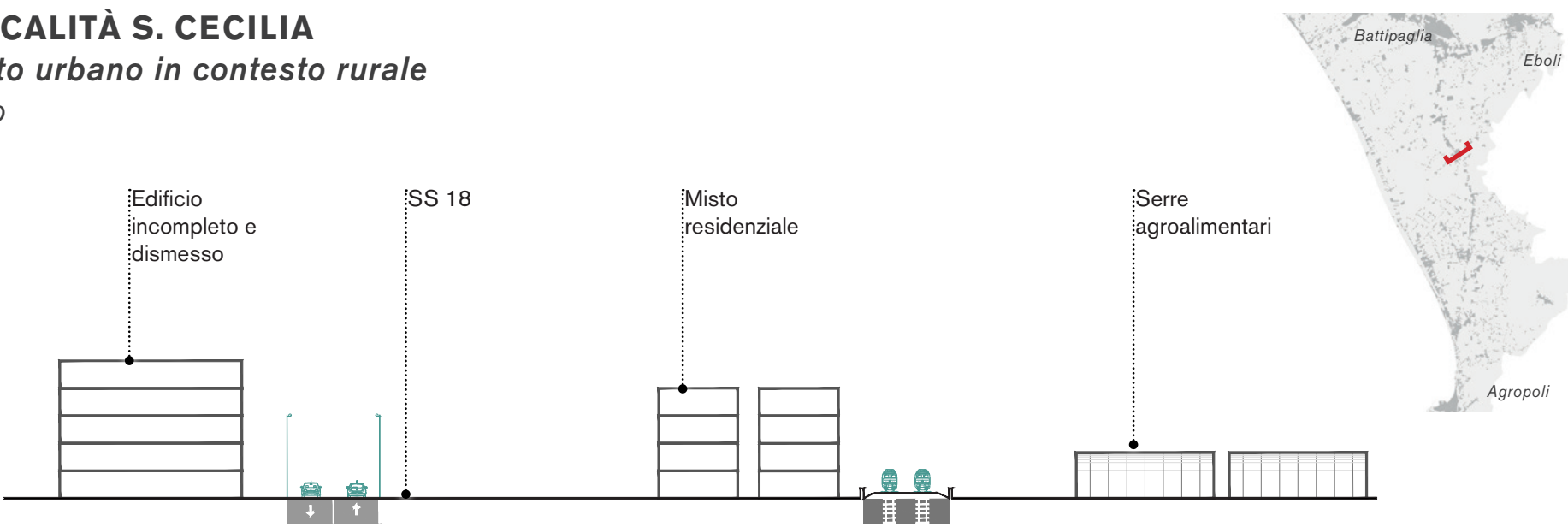
Obiettivi

1. Miglioramento del paesaggio urbano e potenziamento della rete ecologica;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

- 1.1.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.2.c Introduzione di percorsi ciclopedonali nuovi o di completamento, di collegamento litorale-entroterra (sezione min 2,5 m);
- 2.3.a Delocalizzazione dei posti auto su strada in specifici hub intermodali integrati paesaggisticamente presso gli incroci tra strade trasversali di raccordo e SS18: con riferimento al D.L. 23 giugno 2022 "Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione [...]";
- 3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche.

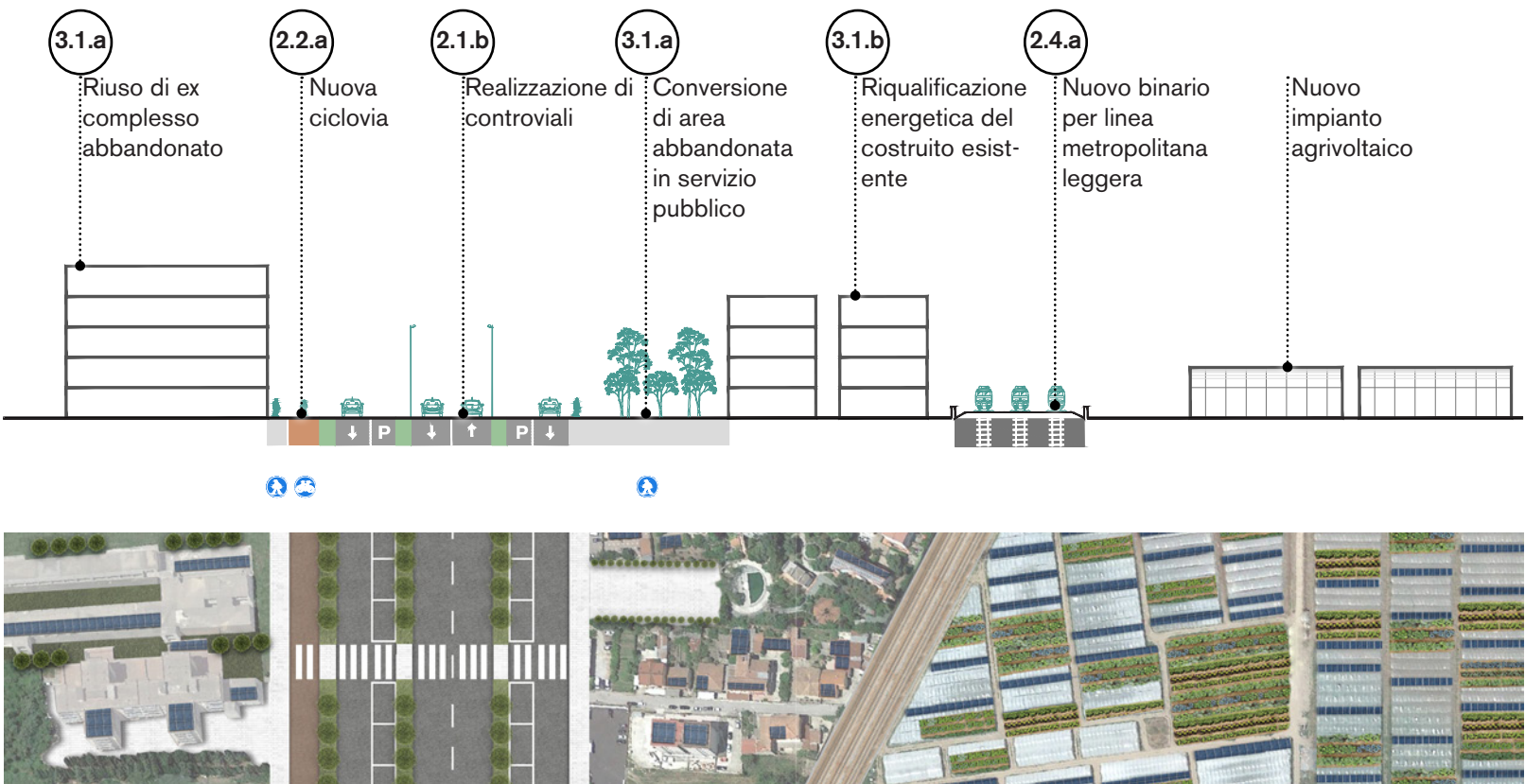
EBOLI - LOCALITÀ S. CECILIA
Insediamento urbano in contesto rurale
Stato di fatto



Descrizione
Località S. Cecilia è l'insediamento residenziale più importante lungo la SS18 ricadente nel territorio di Eboli. Nonostante ciò, la qualità della sezione stradale e dell'urbanizzazione primaria è piuttosto carente, con assenza di marciapiedi e ambiti pubblici urbani strutturati, assenza di controviali di raccordo alle residenze con conseguente abuso dell'accesso diretto e dei parcheggi al margine stradale. Inoltre in quest'area è amplificata la questione del margine "rur-urbano" e, più in generale, quella della qualità sia urbana che edilizia del costruito. All'incrocio tra SS18 e SP30, nel quadrante a sud della rotonda, si segnala la struttura di un centro commerciale mai ultimato e dismesso.

- Criticità**
- Carenza di sistemi di mobilità dolce
 - Alta intensità di traffico
 - Insicurezza delle strade
 - Mancanza di gerarchizzazione del traffico
 - Presenza di edifici e aree dismesse
 - Sprawl urbano a bassa densità
 - Carenza di marciapiedi
 - Disomogeneità dei volumi urbani
 - Discontinuità del paesaggio urbano
 - Promiscuità di funzioni
 - Inquinamento visivo
 - Edifici e aree degradate
 - Elevata impermeabilizzazione dei suoli
 - Promiscuità con l'area agricola

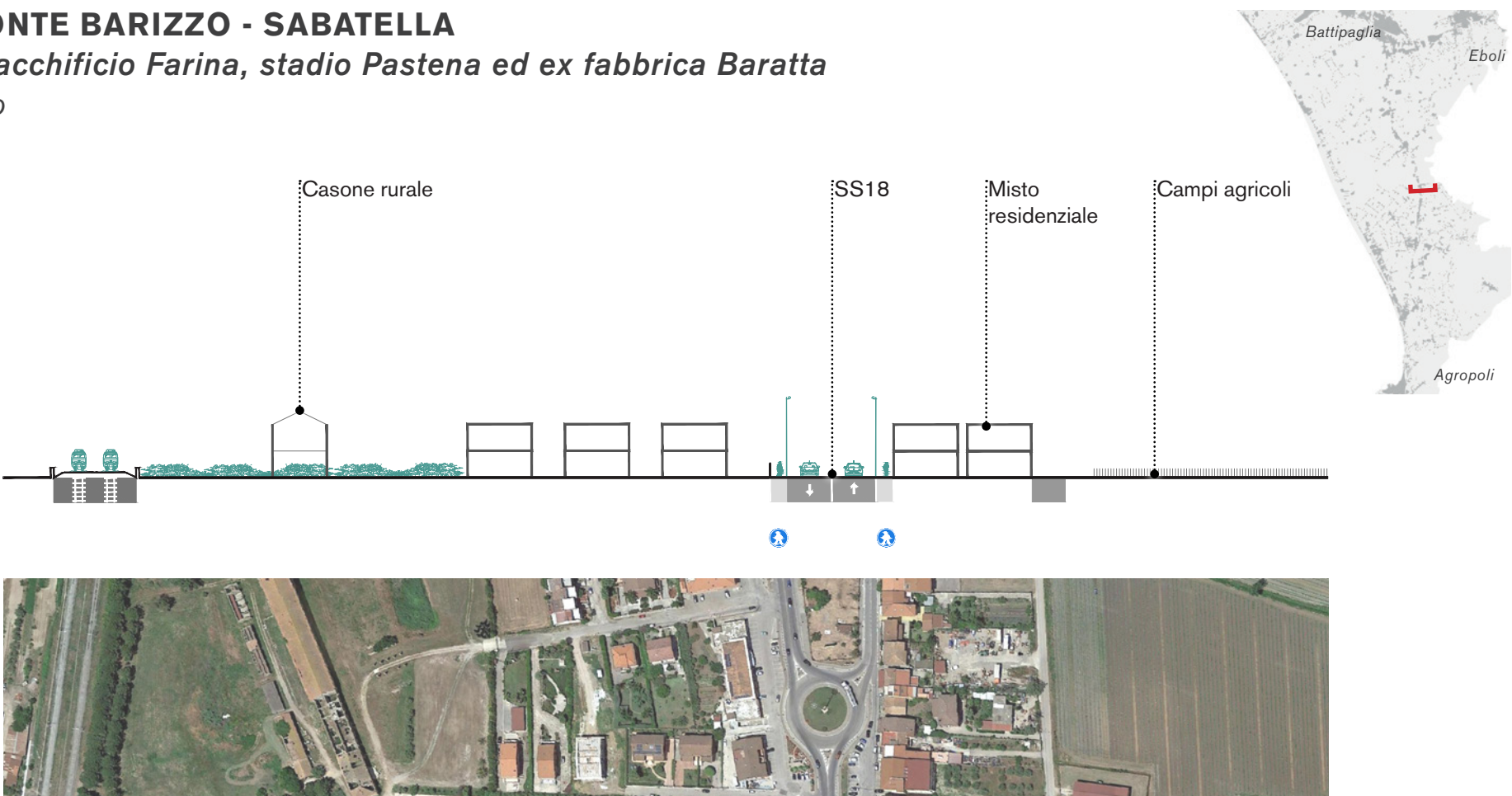
Ipotesi di applicazione delle linee guida



- Obiettivi**
- 2. Miglioramento dell'accessibilità;
 - 3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

- Azioni**
- 2.1.b Individuazione di controviali o strade di servizio per alleggerire dagli accessi diretti;
 - 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopeditone in sede propria lungo la SS18;
 - 2.4.a Inserimento di terzo binario sulla linea ferroviaria;
 - 3.1.a Recupero di edifici e aree dismesse o sottoutilizzate e rifunzionalizzazione in servizi (partenariato pubblico-privato) destinati alle comunità locali;
 - 3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche.

TRATTO PONTE BARIZZO - SABATELLA
Area ex tabacchificio Farina, stadio Pastena ed ex fabbrica Baratta
Stato di fatto



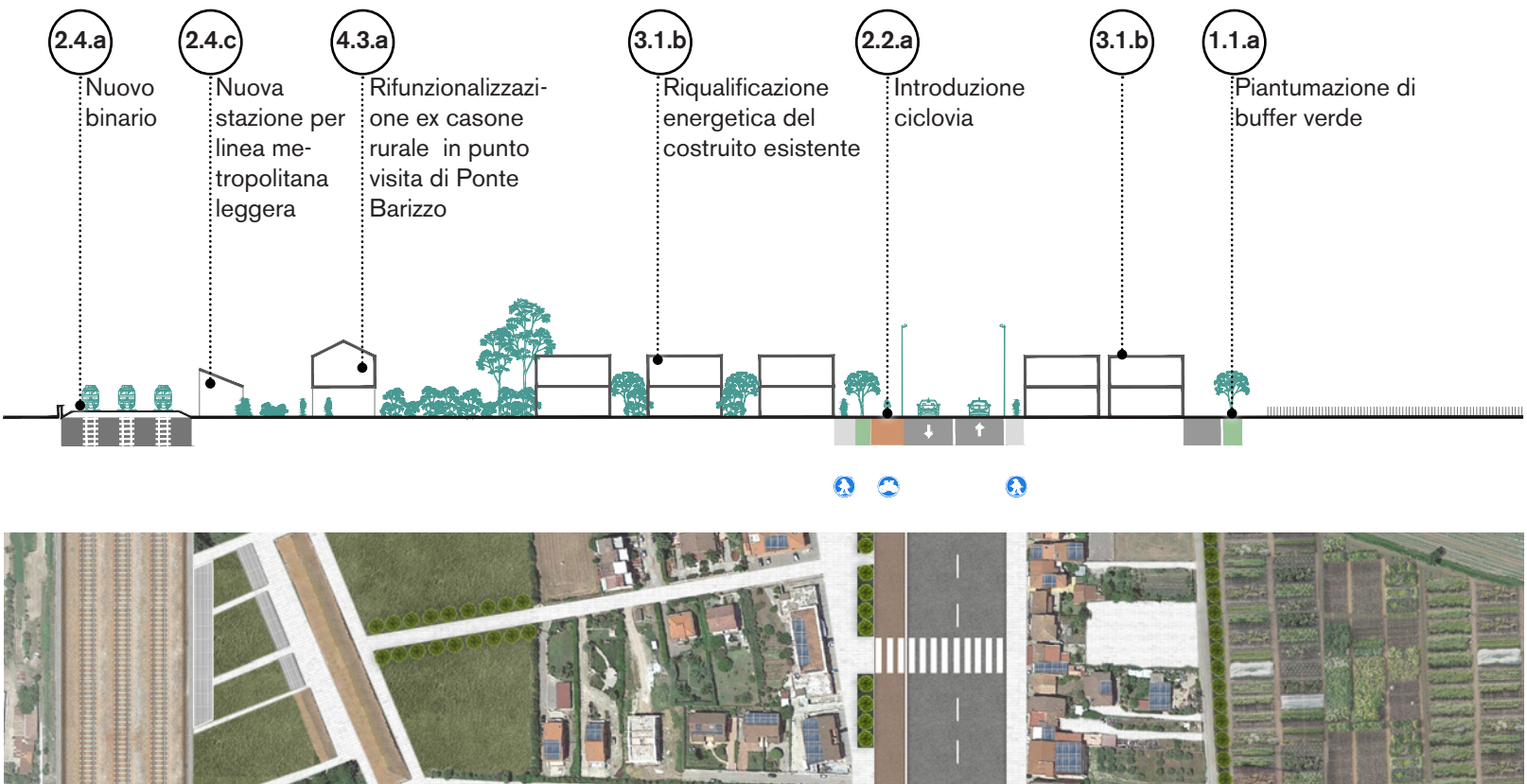
Descrizione

Ponte Barizzo è una borgata del Comune di Capaccio, compresa tra il fiume Sele e Capaccio Scalo; si tratta di una fascia insediativa poco profonda che costeggia in maniera più o meno serrata la SS18. Al contrario di quanto avveniva a Pontecagnano o Bellizzi il contesto è meno urbanizzato e la cortina edilizia è ben separata dalla strada da controviali o piazzali usati esclusivamente come parcheggi privati dalle diverse attività presenti lungo la strada. Poco a sud del Fiume, nella fascia compresa tra SS18 e ferrovia, è collocata Villa Doria d'Angri con il suo ampio parco e una serie di servizi (poli scolastici) che arricchiscono il territorio. Al margine nord-ovest del parco è ancora ben visibile un casone che un tempo ospitava i mezzadri e i braccianti al servizio del Principe Doria d'Angri: edificio molto interessante perché a ridosso delle rive del fiume Sele. Tuttavia l'area ha l'aspetto di un luogo scarsamente caratterizzato e con i problemi già descritti, cui si aggiunge la maggiore presenza di mezzi agricoli per i frontisti.

Criticità

- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Alta intensità di traffico
- Insicurezza delle strade
- Mancanza di gerarchizzazione del traffico
- Accessi diretti a capannoni e attività
- Sprawl urbano a bassa densità
- Carenza di marciapiedi
- Disomogeneità dei volumi urbani
- Discontinuità del paesaggio urbano
- Promiscuità di funzioni
- Inquinamento visivo
- Carenza di segnaletica emergenze storiche
- Elevata impermeabilizzazione dei suoli
- Promiscuità con l'area agricola

Ipotesi di applicazione delle linee guida



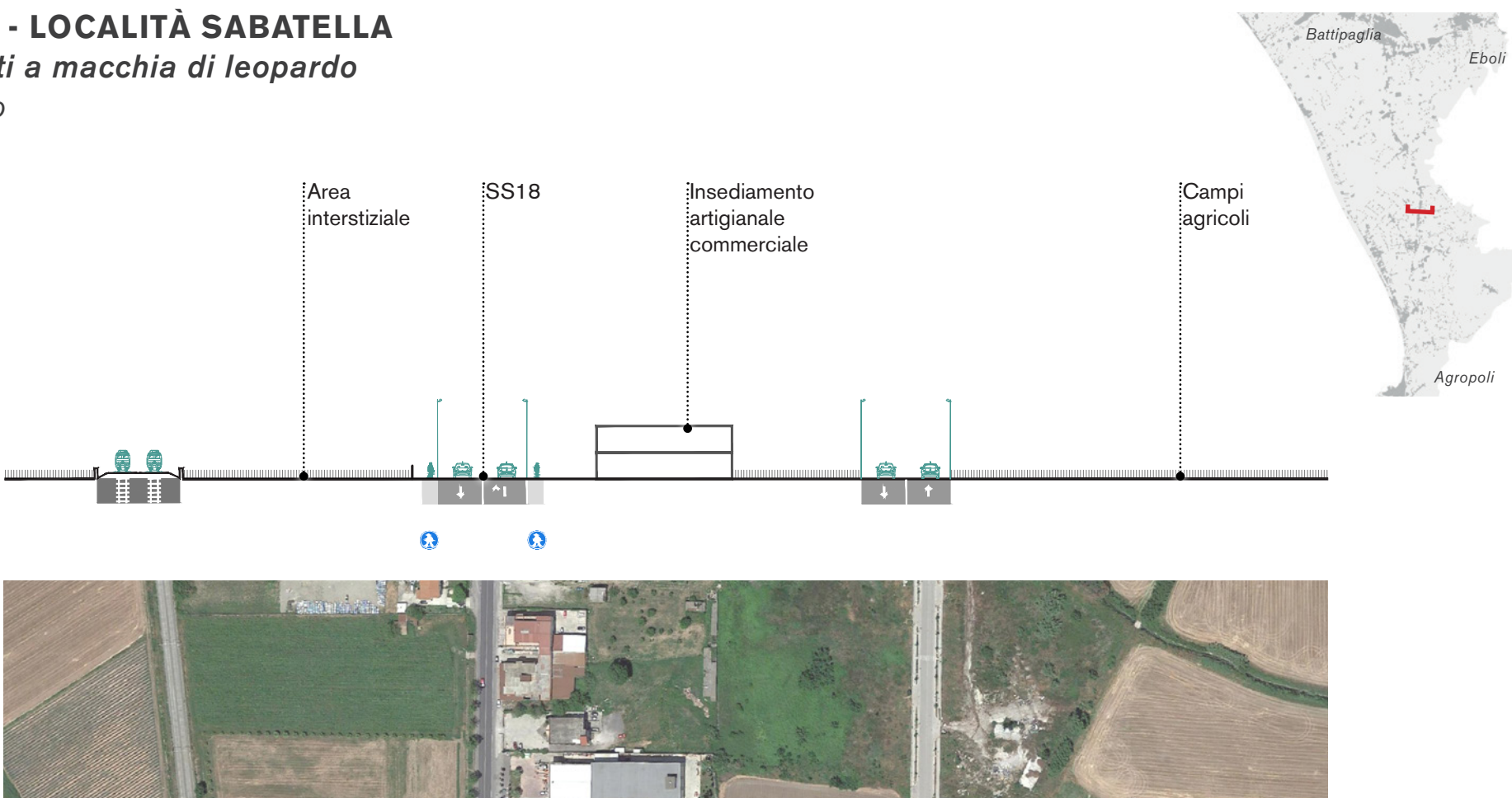
Obiettivi

1. Miglioramento del paesaggio urbano e potenziamento della rete ecologica;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio;
4. Qualificazione dell'immagine dell'area e riconoscibilità delle attrattive.

Azioni

- 1.1.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopedonale in sede propria lungo la SS18;
- 2.4.a Inserimento di terzo binario sulla linea ferroviaria;
- 2.4.c Nuove stazioni per metropolitana leggera: edifici "quasi" zero e parcheggi integrati;
- 3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche;
- 4.3.a Introduzione di punti informativi / centri visitatori (preferibilmente in edifici dismessi nei pressi delle aree archeologiche).

CAPACCIO - LOCALITÀ SABATELLA
Insediamenti a macchia di leopardo
Stato di fatto



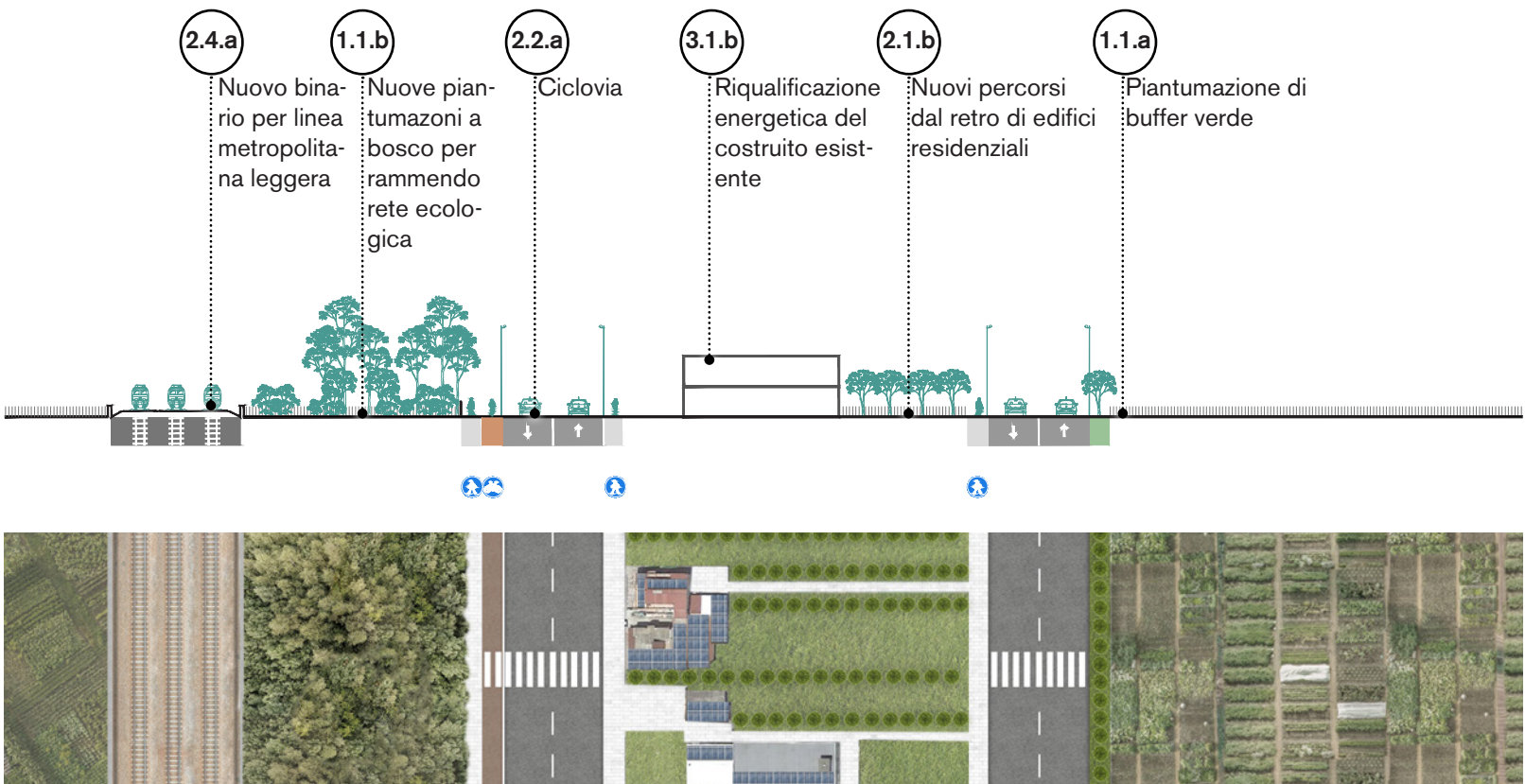
Descrizione

Procedendo verso sud aumenta l'inquinamento visivo e la promiscuità di funzioni: a volte si ha l'impressione di passare davanti a un'enorme vetrina in cui da un lato sono in mostra i prodotti del territorio e dell'imprenditoria locale, mentre dall'altro lato o subito dopo si aprono distese agricole. L'insediamento antropico si appiattisce lungo la SS18 fino a confluire, superando la ferrovia attraverso la SP276, nell'ampio centro abitato di Capaccio Scalo. Altre forme di insediamenti, per lo più rurali, si riscontrano lungo le arterie minori che tagliano i poderi. Ognuno di questi piccoli edifici che costeggiano la SS18 occupa più o meno centralmente il proprio lotto, il resto del quale è prevalentemente asfaltato per consentire il parcheggio, determinando, in questo modo, un forte consumo e copertura di suolo.

Criticità

- Carenza di sistemi di mobilità dolce
- Alta intensità di traffico
- Insicurezza delle strade
- Mancanza di gerarchizzazione del traffico
- Accessi diretti a capannoni e attività
- Sprawl urbano a bassa densità
- Carenza di marciapiedi
- Disomogeneità dei volumi urbani
- Discontinuità del paesaggio urbano
- Promiscuità di funzioni
- Inquinamento visivo
- Carenza di segnaletica emergenze storiche
- Elevata impermeabilizzazione dei suoli
- Promiscuità con l'area agricola

Ipotesi di applicazione delle linee guida



Obiettivi

1. Miglioramento del paesaggio urbano e potenziamento della rete ecologica;
2. Miglioramento dell'accessibilità;
3. Rigenerazione urbana, introduzione di nuovi servizi e presidi nel territorio.

Azioni

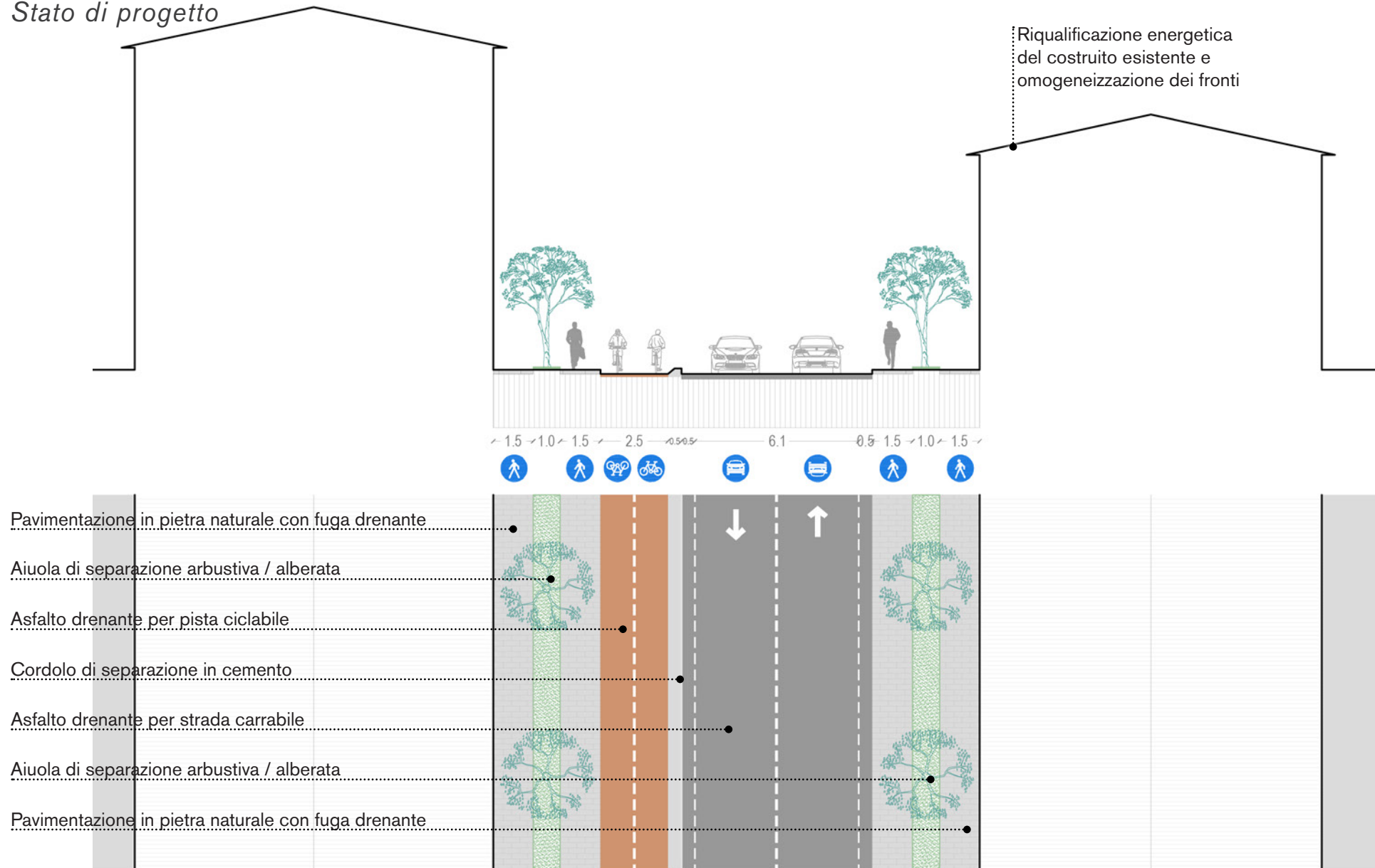
- 1.1.a Piantumazione di fasce verdi tra l'urbanizzato e le aree agricole periurbane;
- 1.1.b Riutilizzo delle aree interstiziali per rammentare la rete ecologica provinciale attraverso ambiti o micro-ambiti verdi e servizi ecosistemici;
- 2.1.b Individuazione di controviali o strade di servizio per alleggerire dagli accessi diretti;
- 2.2.a Inserimento di un itinerario ciclopedonale in sede propria lungo la SS18;
- 2.4.a Inserimento di terzo binario sulla linea ferroviaria;
- 3.1.b Riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici del tessuto urbano consolidato: coperture fotovoltaiche.

SEZIONI DI DETTAGLIO

SALERNO - AREA ASI

Insedimento industriale e residenziale misto

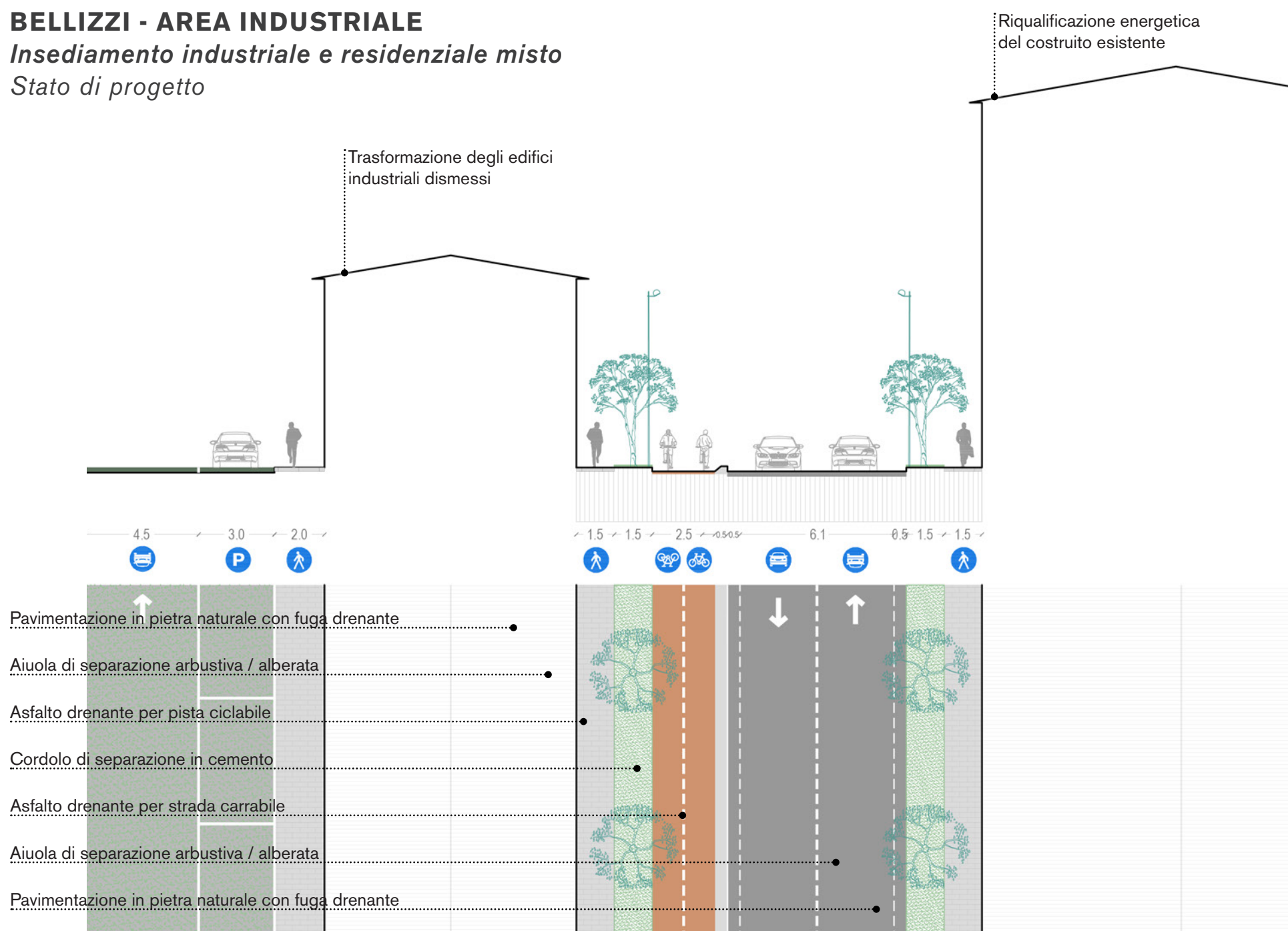
Stato di progetto



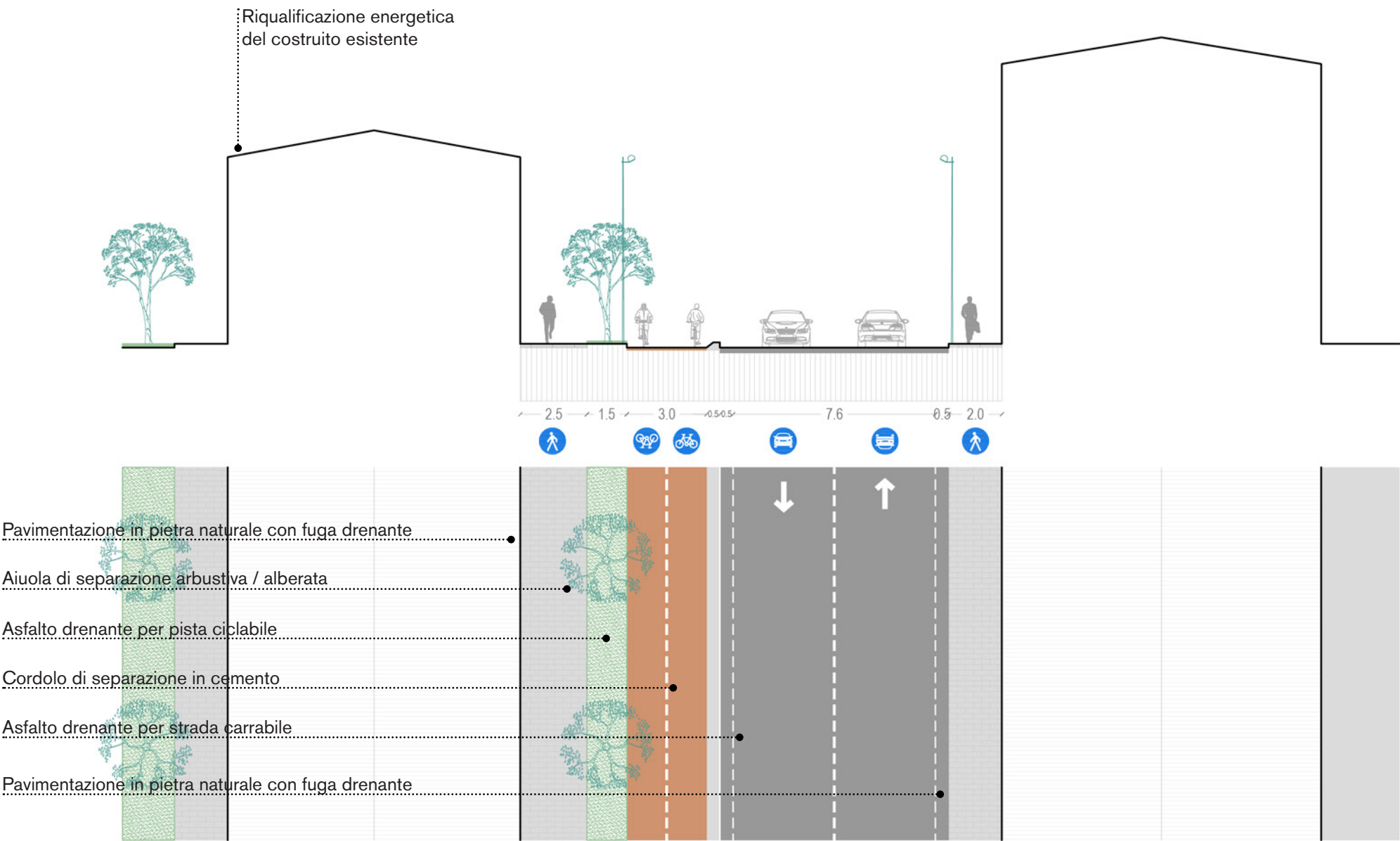
BELLIZZI - AREA INDUSTRIALE

Insedimento industriale e residenziale misto

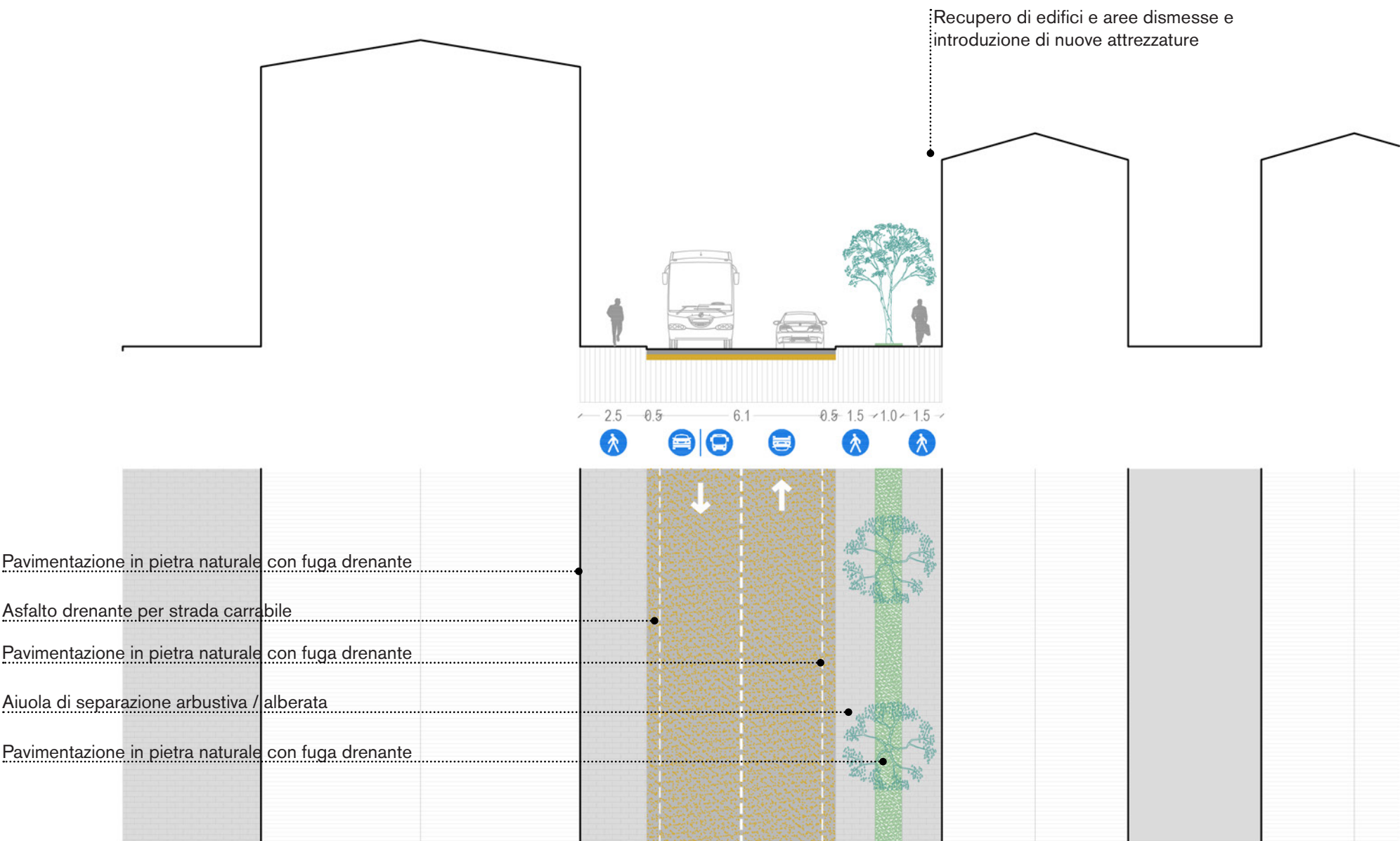
Stato di progetto



TRATTO PONTE BARIZZO - SABATELLA
Area ex tabacchificio Farina, stadio Pastena ed ex fabbrica Baratta
Stato di progetto

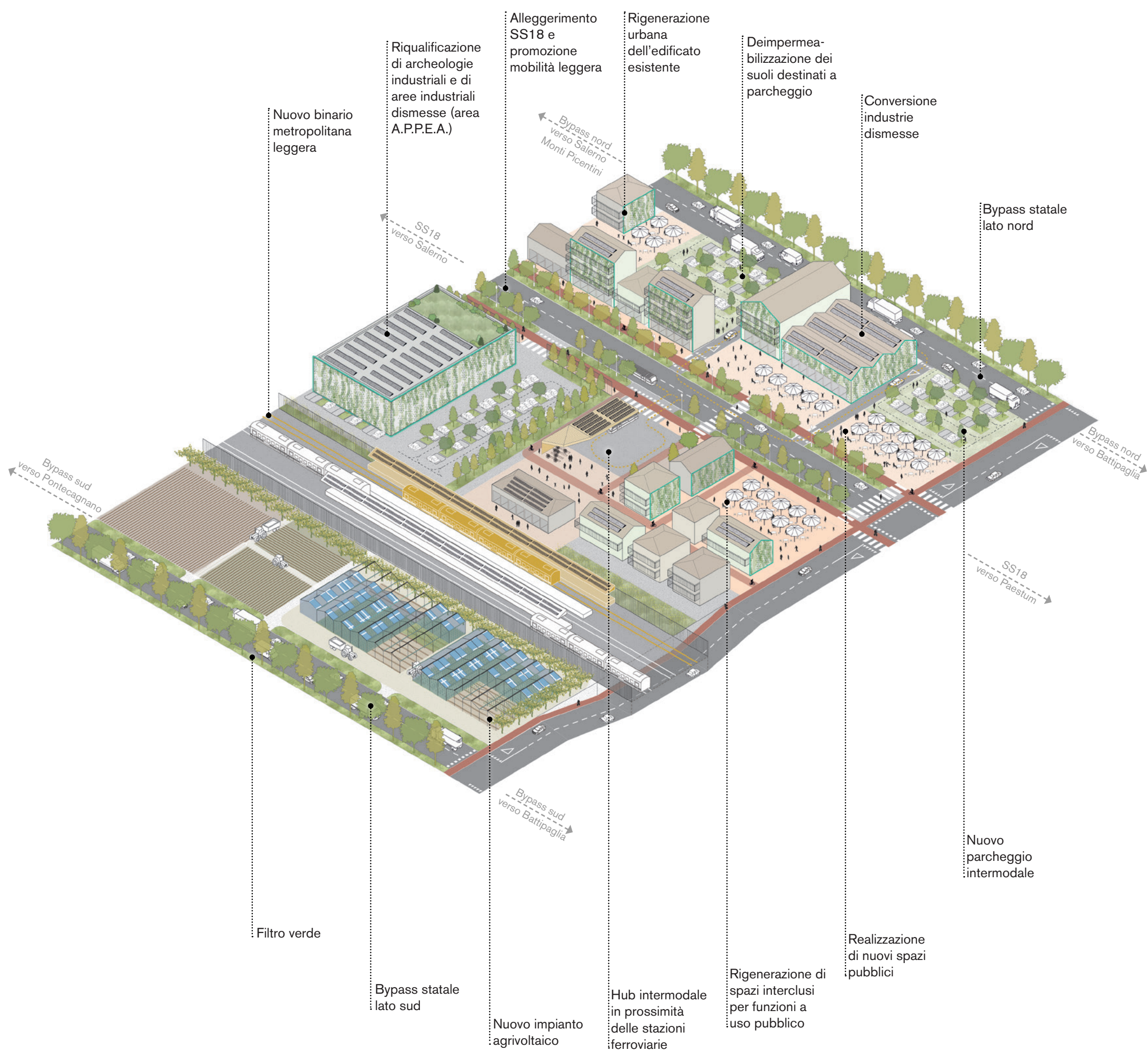


CAPACCIO - LICINELLA TORRE DI PAESTUM
zona Lido il Pescatore
Stato di progetto



TASSONOMIA

LINEE GUIDA CITTÀ ARCIPELAGO TIRRENA INFERIORE





06

**NUOVE FORME DI
GOVERNANCE**

Nella fase di redazione fin qui svolta ha visto la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra i comune del Litorale del Golfo di Salerno Sud: Salerno, Pontecagnano-Faiano, Eboli, Battipaglia, Capaccio Paestum, Agropoli unitamente a due distretti turistici Riviera Salernitana e Sele Coast oltre al Consorzio dei Lidi di Pasetum.

L'obiettivo del protocollo è stato quello della redazione del Masterplan finalizzato a:

- rigenerazione ambientale e paesaggistica del litorale;

- riqualificazione e potenziamento del complessivo sistema della rete della mobilità dell'area;

- rafforzamento degli asset dell'offerta turistica puntando sulla completa fruizione e valorizzazione del complesso del suo patrimonio ambientale, storico e archeologico;

- rafforzamento e riqualificazione del sistema della filiera agricola e zootecnica;

- potenziamento delle politiche e delle strutture per la riduzione del disagio sociale e per favorire azioni di sicurezza e legalità.

La grande estensione dell'area e l'alta quantità di attori coinvolti nei diversi processi analizzati hanno fin da subito reso chiara la necessità di continua e costante condivisione delle scelte che durante il lavoro si andavano delineando tra Regione, Provincia, Comuni, e i differenti attori locali. Tale necessità sarà ancora più forte nella fase di attuazione del Masterplan come si è potuto constatare guardando ad altre procedure analoghe avviate e alle risultanze venute fuori durante il tavolo di Partenariato. La Responsabilità Amministrativa per l'attuazione del programma deve essere per forza concentra in una Organizzazione di carattere amministrativo-giuridico e istituzionale con una struttura sufficiente a valutare tutte le implicazioni e le ricadute sugli strumenti attuativi che prima i Comuni attraverso i PUG e poi gli altri enti sovraordinati possono mettere in campo sia per quanto riguarda la pianificazione sia per quanto riguarda la gestione finanziaria delle risorse dedicate.

L'organo competente dovrà mettere in atto tutti gli strumenti e le procedure di attuazione delle scelte che verranno di volta in volta fatte al fine di garantire quello sviluppo territoriale complessivo che è stato uno dei punti di riferimento principali dello sviluppo del Masterplan.

Alcune istituzioni già esistenti e riconosciute possono fare da esempio e fin da subito possono agevolare la creazione di queste sinergie alla scala sovracomunale e territoriale.

Il parco di Paestum&Velia, il Museo degli etruschi di frontiera, il Consorzio della Mozzarella di Bufala sono alcune delle buone pratiche già presenti sul territorio alle quali si possono affiancare altre forme di Governance coerenti con le tematiche che la lettura dell'area in maniera naturale ha messo in risalto:

- Contratti di fiume Distretto Agroalimentare della Piana del Sele (tema: ambiente)

- A.P.P.E.A. (tema rigenerazione urbana)

- Comunità energetiche (tema energia)

- Cooperative di Comunità (tema turismo).

Resta principalmente in capo alla provincia il tema della Mobilità e sono ovviamente man mano attuabili altre forme di controllo e sviluppo del territorio.

COMUNITÀ ENERGETICHE

Con il decreto Milleproroghe 162/2019 è stata promossa in Italia la legge sulle Comunità energetiche. Si tratta di associazioni di cittadini, imprese ed enti locali che si uniscono con l'obiettivo di dotarsi di impianti per la produzione, l'autoconsumo e la condivisione di energia prodotta da fonti rinnovabili. L'unica accortezza che riguarda le imprese è che per queste ultime la produzione di energia all'interno della comunità non deve rappresentare l'attività principale.

Le comunità energetiche in Italia possono ottenere un beneficio tariffario per 20 anni da gestire attraverso operatori GSE.

Tale modello innovativo per generare, condividere e consumare energia prodotta da fonti rinnovabili può essere implementato nell'area target attraverso una comunità energetica che mette a sistema gli asset di produzione, accumulo e consumo di utenze diverse. I producer, ovvero coloro che producono energia, sono individuati nei proprietari delle serre fotovoltaiche (agrivoltaico) e all'interno delle APPEA individuate a Salerno, Battipaglia e Capaccio. I Consumers ovvero coloro che consumano l'energia condivisa, potrebbero essere: privati, aziende o industrie energivore, pubbliche amministrazioni e tutti quei soggetti che hanno possibilità di autoproduzione energetica.

Gli obiettivi sono rivolti a ottenere un efficientamento energetico, favorire l'utilizzo di energie rinnovabili, mitigare l'impatto ambientale della produzione, favorire benefici economici, sociali, ambientali e sul paesaggio.

Il consumo locale dell'energia prodotta favorisce incentivi e risparmi energetici.

CONTRATTI DI FIUME

La Giunta Regionale cogliendo questa nuova opportunità e facendo tesoro delle esperienze pregresse ha approvato la Legge regionale 6 maggio 2019, n. 5, "Disposizioni per la tutela dei corpi idrici della Campania, per la valorizzazione

integrata sostenibile dei bacini e sottobacini idrografici e la diffusione dei Contratti di Fiume". La Regione Campania, con tale norma in attuazione delle direttive 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, relativa all'azione comunitaria in materia di acque, 2007/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni, e delle direttive 43/92/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa alla strategia per l'ambiente marino, nonché della parte III del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), promuove l'utilizzo sostenibile delle acque interne, superficiali e sotterranee, costiere e di transizione, il recupero e il mantenimento delle condizioni di naturalità, la riqualificazione ambientale-paesaggistica e la connessa riqualificazione socioeconomica dei bacini e sottobacini idrografici in funzione del raggiungimento e del mantenimento degli obiettivi di tutela qualitativa e quantitativa delle acque, di riduzione dei rischi naturali e antropici e integrazione degli interventi per ambiti territoriali omogenei. Le finalità dei Contratti di Fiume, perseguite attraverso l'approntamento e l'attuazione del "Piano d'Azione del Contratto", concorrono al conseguimento degli obiettivi di qualità ambientale del Piano di Tutela delle Acque della Regione Campania (PTA), del Piano di Gestione del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, della Direttiva 2000/60/CE e riguardano, in sinergia con la riduzione e prevenzione del rischio idraulico:

- a) la riduzione dell'inquinamento delle acque e la salvaguardia dell'ambiente acquatico e degli ecosistemi ad esso connessi;
- b) l'uso sostenibile delle risorse idriche;
- c) il riequilibrio del bilancio idrico;
- d) la riqualificazione e la valorizzazione dei sistemi ambientali e paesistici afferenti ai corpi idrici;

e) il miglioramento della fruizione turistico-ambientale dei contesti territoriali interessati;

f) la condivisione delle informazioni e la diffusione della cultura dell'acqua.

All'interno dell'area target vanno coinvolte le autorità di Bacino presenti: Regionale Destra Sele, regionale Nord Occidentale della Campania, regionale Sinistra Sele e i consorzi di bonifica.

Ad oggi nell'area target di progetto sono già avviate le procedure per il riconoscimento dei contratti di fiume sul fiume Sele-Tanagro-Calore e sul fiume Picentino.

DISTRETTO AGROALIMENTARE DI QUALITÀ PIANA DEL SELE

La Legge di Bilancio del 2018 ha messo l'attenzione su modelli distrettuali organizzativi nell'ambito agroalimentare finalizzati a rafforzare la competitività delle imprese agricole e lo sviluppo delle aree rurali. Nascono così i Distretti del Cibo il cui riconoscimento è di competenza regionale. La Regione Campania, ha già approvato il regolamento per il riconoscimento e costituzione dei Distretti. I Distretti approvati sono di due tipi:

- distretti Agroalimentari di qualità finalizzati a dare competitività a prodotti dotati di marchi di qualità;

- distretti rurali finalizzati allo sviluppo del territorio.

Il distretto agroalimentare di qualità della piana del Sele punta a sancire un atto di responsabilità verso i produttori che nell'area attraverso la produzione di prodotti di eccellenza come ad esempio il Carciofo di Paestum custodiscono un'identità dell'intero territorio.

Si punta così alla definizione di una strategia comune da parte dei diversi produttori aderenti finalizzata a ottenere in maniera collaborativa una maggiore competizione nei confronti dei prodotti provenienti dall'estero, una maggiore efficienza lungo la filiera, una non perfetta concentrazione dell'offerta, la scelta di canali commerciali tradizionali, una risposta ai cambiamenti

climatici. Attraverso il distretto si può predisporre un piano integrato di azioni capace di garantire maggiore redditività, minore impatto ambientale, maggiore benessere ai cittadini nell'ottica di uno sviluppo sostenibile dell'intera piana del Sele.

COOPERATIVE DI COMUNITÀ

Un modello di innovazione sociale dove i cittadini sono produttori e fruitori di beni e servizi. Il modello punta a creare sinergia e coesione nella comunità, mettendo a sistema le attività di singoli cittadini, imprese, associazioni e istituzioni rispondendo così ad esigenze plurime di mutualità.

La cooperativa di comunità deve avere come obiettivo quello di produrre vantaggi a favore di una comunità alla quale i soci promotori appartengono o che sentono come propria.

Le cooperative di comunità valorizzano la centralità del capitale umano attraverso modelli organizzativi e gestionali che favoriscano la partecipazione e il coinvolgimento coniugando le tematiche e valori della cittadinanza attiva, della sussidiarietà, della gestione dei beni comuni e la solidarietà.

Non esiste una tipologia specifica di "cooperativa di comunità" e come tale non è ancora riconosciuta giuridicamente. Con la legge regionale 1/2020 la Regione Campania ha disciplinato la cooperazione di comunità.

All'interno dell'area target così come proposto anche all'interno del partenariato con l'istituzione dell'ecomuseo, la cooperativa di comunità può essere istituita per consentire la gestione dei centri di produzione culturale fatti di edilizia storica minore e dei tabacchifici. Inoltre possono essere messi alla base della costituzione dei condomini agricoli destinati ai braccianti agricoli che si trasferiscono sull'area per lavorare nella filiera agricola.

A.P.P.E.A. - AREE PRODUTTIVE PAESAGGISTICAMENTE ED ECOLOGICAMENTE ATTREZZATE

Le Aree Produttive Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzate sono uno strumento per garantire competitività, pianificazione e salvaguardia ambientale favorendo la trasformazione dei complessi e delle aree industriali in APPEA. L'APPEA è finalizzata alla promozione e allo sviluppo di attività artigianali e industriali i cui processi sono gestiti come sistema territoriale d'insieme, in modo da garantire, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, una qualità ambientale complessivamente elevata, unitamente al sostegno, consolidamento e miglioramento della competitività del sistema produttivo. L'APPEA è dotata di un adeguato sistema di controllo delle emissioni di inquinanti, ed è caratterizzata da infrastrutture e servizi gestiti in modo unitario e integrato, idonei a garantire:

- a) la prevenzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo;
- b) la tutela della salute e della sicurezza;
- c) la riduzione delle pressioni ambientali, compresi la corretta gestione dell'intero ciclo dei rifiuti, l'uso sostenibile delle risorse, nonché il risparmio e l'efficienza energetica;
- d) le modalità sostenibili per la logistica, l'accessibilità e la mobilità interna ed esterna;
- e) la replicabilità degli accordi.

Nell'area target esistono due importanti realtà industriali: l'ASI di Salerno a Fuorni e l'ASI di Battipaglia, in continuità della quale si sviluppa l'area PIP di Eboli. È in previsione un'altra area PIP nel territorio di Capaccio.



F TOURISM & MARKETING
Josep Ejarque