



Area Generale di Coordinamento
Trasporti e Viabilità

Deliberazione n. 466 del 19 marzo 2004

**Atto di programmazione degli interventi sulla portualità
turistica da realizzarsi in "project financing".**

**Allegato 2
Studio di Fattibilità**

Studio di Fattibilità: **Riqualificazione del Litorale e del Sistema Portuale di Vico Equense**
Localizzazione: **Comune di Castellammare di Stabia**

RIFERIMENTO ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE - Le Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica di cui alla DGR n. 5490 del 15.11.2002 includono il porto di Portici all'interno dell'Ambito Vesuviano Costiero, specificando che: *"Per il porto di Castellammare di Stabia, che costituisce un'indiscutibile risorsa da valorizzare a cominciare dalla riconversione delle aree e delle strutture demaniali dismesse verso un uso turistico-ricettivo e verso la riqualificazione del waterfront urbano. Le caratteristiche complessive dell'area e i caratteri tecnici del porto suggeriscono un attento studio di fattibilità mirato a verificare la possibilità che Castellammare assolva anche la funzione di ulteriore scalo crocieristico del golfo di Napoli."*

1. FINALITÀ

Il progetto del nuovo porto di Castellammare di Stabia si colloca all'interno dello studio di Fattibilità per la portualità turistica presentato unitariamente dai Comuni dell'ambito Costiero vesuviano ai sensi dell'Avviso Pubblico pubblicato sul BURC n. 15 del 7 aprile 2003.

Lo studio di fattibilità ha valutato funzioni ed offerta diportistica nell'ambito vesuviano costiero.

Sul piano delle funzioni si prevede che i porti devono rispondere ad alcuni elementi unificanti e di specializzazione, quali: vie di fuga (elemento unificante); crociere (elemento di specializzazione); metrò del mare e vie del mare (elemento unificante); diporto (elemento di specializzazione, ma presente in diversa misura nelle varie strutture portuali per la forte pressione della domanda); altre attività connesse quali pesca, cantieristica navale, ricettività e servizi turistici (elementi di specializzazione).

L'ipotesi progettuale strategica del Comune di Castellammare di Stabia mira essenzialmente al potenziamento degli attracchi delle vie del mare e delle crociere ed alla riqualificazione dell'intero waterfront. La crescita del traffico crocieristico e la saturazione tendenziale del porto di Napoli, alcune prime esperienze di approdo crocieristico nell'area ed alcune iniziative di operatori privati, manifestatesi in precedenti studi e proposte (PRUSST "Petra Herculis") fanno ipotizzare tale ruolo per il porto di Castellammare anche in connessione alle infrastrutture presenti nell'area.

Il progetto del nuovo terminale marittimo si inserisce all'interno di una strategia più globale riguardante la riqualificazione dell'intera area di costa compresa tra la banchina dell'Acqua della Madonna ed il cinema Montil. L'area presenta attualmente varie attività e strutture (il porto commerciale, la dogana, la nautica da diporto e le attività connesse, i collegamenti con le isole) insieme ad altre ormai dismesse (il deposito sali, i magazzini e i silos). Esse determinano di fatto la soluzione di continuità tra il mare e la città antica: il recupero di tale rapporto dovrà invece costituire uno dei principali obiettivi dell'operazione.

Muri e recinzioni d'ogni tipo hanno determinato il limite fisico di una fascia costiera "negata"; ristabilire la relazione con il mare, in modo che la città si riapra alla costa invece di "girarle" le spalle è la sfida nuova che la città di Castellammare di Stabia vuole vincere.

Le aree a nord e a sud del porto sono oggetto di alcuni importanti interventi:

- nell'area dell'Acqua della Madonna è stata, in tempi recenti, avviato il processo di riqualificazione a partire dai chioschi destinati alle attività commerciali siti sulla banchina di riva;
- la costruzione del Palazzetto del Mare ed il riuso del cinema Montil contribuiscono al recupero della relazione con gli spazi pubblici dell'area;
- la riqualificazione di Piazza Fontana Grande con il recupero della scenografia della fontana, della sorgente dell'acqua ferrata ed i ritrovamenti archeologici sono oggetto di un ulteriore intervento di recupero urbano con richiesta di finanziamento pubblico.

1.1. Soddisfacimento dei bisogni- Il progetto prevede una azione complessiva di ricucitura tra la città, il suo centro storico e il fronte del porto. Tale strategia, in particolare, si basa sulla demolizione di manufatti (magazzini del sale), sulla realizzazione di piazze, sulla riorganizzazione dell'approdo delle vie del mare.

2. PRIORITÀ

Lo studio di fattibilità concentra la sua attenzione sulla realizzazione della stazione Marittima per l'approdo delle crociere che potrà determinare sviluppo dell'intera area portuale e dell'occupazione.

3. STATO ATTUALE

Il porto, ubicato geograficamente a longitudine 40° 41',85 N e latitudine 14° 28',61 E, è interessato da traffici prevalentemente commerciali ed è protetto da un molo di sopraflutto banchinato con andamento a gomito (molo foraneo), dalle forti mareggiate di ponente.

Il porto di Castellammare, classificato come porto di 2ª categoria - classe 3ª, occupa uno specchio acqueo di mq 86.125 con una profondità di fondali che varia dai 9 metri fino ad 1,5 m.; dispone di banchine per una lunghezza complessiva pari a ml 1.000, di cui 670 ml destinati al traffico commerciale; nel porto sono collocati anche n. 10 pontili; l'offerta diportistica complessiva è di 650 posti barca.

4. CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE, GESTIONALI ECONOMICO-FINANZIARIE

4.1 Caratteristiche funzionali e tecniche - Il progetto di sistemazione dell'area ed il suo utilizzo a fini crocieristici si articola in due aree distinte.

L'area prospiciente piazza Orologio è destinata ad accogliere l'ormeggio e lo stazionamento dei vettori di tipo leggero (metrò del mare e traghetti per il collegamento con le isole). Le attività connesse (biglietteria, uffici amministrativi, sale di attesa, servizi, ecc), potranno essere localizzate nell'attuale edificio della "Dogana", ristrutturato e recuperato al nuovo uso.

Piazza Orologio, riqualificata e liberata di tutti gli elementi che attualmente ne impediscono la percezione visuale da e verso il mare, costituisce la porta d'ingresso al nuovo porto.

Il molo, debitamente allargato, è destinato ad ospitare l'attracco delle navi da crociera (una di lunghezza pari a 230 metri ovvero due di 140 metri) ed anche, in fase transitoria di attuazione del programma, di quelle commerciali.

Le funzioni connesse saranno ospitate nel terminal crocieristico posto sul molo, di fronte alla prevista "Piazza della Stazione Marittima".

La scelta di questa localizzazione è motivata da alcune importanti ragioni:

- l'area antistante il molo (attualmente facente parte del porto commerciale) è già tecnicamente predisposta ad ospitare navi di tipo crocieristico;
- essa consente di ottimizzare per gli utilizzatori del terminal crocieristico, i percorsi tra l'accesso alle navi e le funzioni situate all'interno del terminal marittimo e di attuarne la completa separazione;
- consente di assicurare una circolazione "controllata" da e verso la stazione marittima, completamente separata e in quota rispetto a quella del pubblico al piano terra e di conservare una passeggiata pubblica nord - sud lungo la banchina, liberando il fronte mare senza peraltro sostituire all'attuale uso esclusivo un altro uso ancora esclusivo.

Per queste ragioni il funzionamento del terminal crocieristico è organizzato secondo una rigida separazione dei percorsi:

- quello "pubblico" organizzato lungo una galleria centrale a livello terra, dove sono situate le funzioni proprie all'attività del terminal crocieristico (deposito bagagli, biglietterie, check-in) e le superfici da destinare alle attività di tipo commerciale usufruibili dagli utilizzatori della stazione così come dal pubblico tout court (bar, tavola calda, drugstore, edicola-tabacchi);
- quello "controllato" da e verso le navi, situato al primo livello, con suddivisione tra "zona arrivi" e zona "partenze".

Questa separazione è conservata oltre il perimetro "coperto" dell'edificio per prolungarsi lungo il molo che ospita, al livello terra, una passeggiata pubblica caratterizzata da una serie di piccole attività commerciali del tipo di quelle già esistenti nella zona dell'Acqua della Madonna.

Il nuovo terminal è organizzato in una grande hall a doppia altezza sulla quale prospettano le sale di attesa delle zone "arrivi" e "partenze".

4.2 Caratteristiche gestionali ed economico-finanziarie - Il progetto di investimento prevede una spesa complessiva di 16 Meuro (compreso IVA) e verrà realizzato con il contributo del POR Campania 2000-2006 - Progetto Integrato "Portualità Turistica" fino ad un importo massimo di euro 1.900.000 (compreso IVA).

L'intervento è suscettibile di realizzazione anche con capitale privato ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e smi.

4.3 Sostenibilità tecnica - L'intervento di riqualificazione degli ormeggi da diporto nell'area interna non dovrebbe presentare particolari criticità di carattere tecnico. Per la realizzazione del molo crocieristico è necessario effettuare il dragaggio di parte delle aree che è subordinato alla esecuzione di analisi preliminari sui relativi campioni nel pieno rispetto della normativa ambientale e seguendo le linee

tracciate nel D.M. 14/05/96. Tutti gli altri interventi non sembrano presentare particolari criticità tecniche connesse alla realizzazione delle opere.

4.4 Sostenibilità amministrativa - Gli interventi previsti sono in parte localizzati in aree demaniale marittima.

L'intero progetto è proposto in sinergia con altri interventi approvati e/o in corso di realizzazione, tra cui:

- le opere "invarianti" di cui al Progetto Integrato "Portualità Turistica" approvate con DGR n. 3851 del 24.12.2003;
- le opere previste nel Progetto Integrato Filiera Termale.

Le opere proposte sono conformi a quanto previsto nelle linee programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica della Regione Campania ed in particolare alla programmazione dell'Assessorato ai Trasporti e Viabilità Porti Aeroporti e Demanio Marittimo.

Dall'esame delle disposizioni normative del PUT (legge regionale n. 35/87) e del PRG in via di adeguamento al PUT e già adottato l'intervento proposto appare conforme alle previsioni urbanistiche.

4.5 Sostenibilità ambientale - La compatibilità ambientale degli interventi proposti potrà essere puntualmente verificata in sede di valutazione dei progetti definitivi fermo restando che, allo stato attuale della definizione progettuale, non sembrano essere presenti, condizioni ostative alla realizzabilità di tali interventi.

Studio di Fattibilità: **Riqualificazione del Litorale e del Sistema Portuale di Vico Equense**
Localizzazione: **Comune di Vico Equense- Porto di Marina di Aequa**

RIFERIMENTO ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE - Le Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica di cui alla DGR n. 5490 del 15.11.2002 includono il porto di Vico Equense nell'ambito sorrentina, specificando che in tale area "[...] *Gli interventi sui porti costieri possono essere di limitata entità soprattutto per le caratteristiche geomorfologiche della penisola e pertanto potranno orientarsi soprattutto verso l'adeguamento strutturale e la riqualificazione dell'esistente. In particolare Marina di Equa si presta ad un ruolo stagionale per la nautica da diporto, la piccola pesca ed, eventualmente, di futuro punto di attracco per il sistema dei collegamenti marittimi stagionali compatibilmente con il vincolo archeologico presente nell'area; Marina di Vico, può puntare sulla valorizzazione del sito come "borgo a mare" nel quale confluiscono sia nuove funzioni ricettive (turistico-alberghiere) che quelle per la nautica minore, sia la conservazione della tradizione balneare.*"

1. FINALITÀ E OBIETTIVI

Il progetto di riqualificazione del litorale e del porto di Marina di Aequa in Vico Equense persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

- riqualificazione dell'approdo, sotto il profilo infrastrutturale, attraverso il consolidamento delle attuali strutture, e sotto il profilo gestionale per ottimizzare il sistema di offerta diportistica;
- potenziamento dell'integrazione turistica tra porto, costa e territorio;
- rafforzamento del sistema di collegamenti marittimi;
- miglioramento dell'accessibilità dei luoghi;
- valorizzazione e conservazione del litorale;

1.1 Soddisfacimento dei bisogni - L'intero territorio della Penisola Sorrentina, in cui è inserito il territorio in esame, è fortemente orientato verso l'economia turistica, che determina scelte e modalità d'uso di una buona parte del territorio costiero e delle aree limitrofe interne. Lo sviluppo, però, è condizionato da frequenti problemi di dissesto idrogeologico, di erosione della costa alta e dall'inadeguatezza delle reti infrastrutturali. La previsione degli interventi proposti risponde pienamente ai bisogni emersi dall'analisi socio economica del territorio, dalla quale si evince l'esigenza di un collegamento funzionale tra il versante terrestre e quello marino e dove la riqualificazione del sistema portuale diviene essenziale per l'interazione tra i due sistemi di trasporto nell'ottica di fornire risposte soddisfacenti alle molteplici esigenze dell'utente (sicurezza e piacevolezza della navigazione, disponibilità di servizi a terra ed integrazione dei porti nel sistema territoriale retrostante).

2. PRIORITÀ

Gli interventi riguardanti la portualità turistica del comune di Vico Equense sono individuati in un processo di formazione del modello di sviluppo territoriale capace di imprimere significativi miglioramenti al territorio sotto i vari profili. Il sistema portuale di detto territorio vede un momento di complessa unicità sia per la sua integrazione territoriale locale, sia perché interpreta complessivamente un ruolo di qualificato filtro di accesso geografico al ricco Ambito Sorrentino. Esso si configura infatti, come nodo di smistamento e collegamento con il versante Amalfitano della costiera in un'area quale quella della Penisola Sorrentina che risulta non adeguatamente servita dal sistema dei trasporti sia via mare che via terra. Da ciò risulta evidente l'importanza di potenziare il sistema portuale attraverso la creazione di 180 posti barca, nonché di ottimizzare il sistema dei collegamenti a terra.

L'intero progetto, è proposto in sinergia con altri interventi approvati e/o in corso di realizzazione, tra cui:

- le opere "invarianti" di cui al Progetto Integrato "Portualità Turistica" approvate con DGR n. 3851 del 24.12.2003 (Messa in sicurezza del porto di Marina di Aequa - lotto I: escavo; Messa in sicurezza del Porto di Marina di Aequa - Il lotto: ripristino; Riqualificazione moli esistenti nel Borgo di Marina di Vico - realizzazione nuovi pontili);
- gli interventi di cui al Progetto integrato "Filiere Termale" in corso di valutazione;
- gli interventi di cui al Progetto integrato "Penisola Amalfitana e Sorrentina" (riqualificazione e valorizzazione del Borgo Marina di Vico);
- gli interventi di cui al Patto Territoriale "Penisola Sorrentina"

3. STATO ATTUALE

Il territorio di Vico Equense si estende per 29,30 Km² dalle linee di costa fino alla cima del monte Faito (oltre 1200 s.l.m.); presenta una orografia complessa caratterizzata da pendenze molto accentuate sul versante del golfo di Salerno, più contenute sul versante del golfo di Napoli e da incisioni torrentizie parti delle quali confluiscono nel Rivo d'Arco che dalle pendici del Faito giunge alla Marina di Aequa. La Marina di Vico con quella di Aequa e relativi borghi, Scrajo e Bikini sul versante napoletano, la spiaggia di Chiosse su quello salernitano, inframezzate da alte falesie per lo più calcaree, caratterizzano la fascia costiera.

Il litorale è caratterizzato dalla presenza di due Marine, dette di Vico e di Aequa, inframezzate da un tratto di alta falesia; costituiscono la parte a mare del centro storico di Vico Equense. Come avviene per gli altri borghi a mare della penisola sorrentina esiste una marcata discontinuità tra detti borghi ed i centri abitati (nella fattispecie di Vico e di Seiano) che giacciono a quota rialzata (circa 50 metri). Lo svolgimento di attività produttive legate al mare ed i collegamenti marittimi (con esportazione di prodotti tipici locali talvolta anche sul mercato internazionale), con Napoli e con le altre località della penisola sorrentina fino al XIX secolo (anche se in misura minore rispetto a quanto avveniva per le Marina di Cassano -Piano di Sorrento-, di Alimuri -Meta- e di Marina Grande -Sorrento-) ne hanno caratterizzato, per secoli, la vita e determinato l'aspetto esteriore. In seguito il fiorire di attività legate al turismo - balneazione, ristorazione e diportismo nautico - hanno prevalso ed oggi costituiscono le attività presenti prevalenti. Negli anni addietro la realizzazione di una cava a Marina di Aequa, l'abbandono a se stessi dei costoni, la dismissione e la non manutenzione delle storiche strade pedonali di accesso alle marine (ad esempio le rampe di collegamento dal Castello Giusso alla Marina di Vico), la mancata valorizzazione della villa romana di Aequa e dei resti rinvenuti alla Marina di Vico così come della torre di avvistamento, avevano fortemente compromesso la valenza di questi luoghi di incomparabile bellezza e di pregio ambientale, archeologico e paesistico.

4. CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE, GESTIONALI, ECONOMICO-FINANZIARIE

4.1 Caratteristiche funzionali e tecniche - Sulla base delle analisi e delle ipotesi progettuali espresse, si è giunti alla definizione di un quadro complessivo di azioni ed interventi, strettamente correlati tra di loro ed organizzati e descritti in base ad una suddivisione funzionale.

Riqualficazione del Porto di Marina di Aequa: trattasi di riqualficazione funzionale del porto al fine di migliorare la qualità generale della struttura. L'intervento consisterà essenzialmente nella realizzazione di nuovi impianti elettrico, idrico, di illuminazione ed antincendio, in sostituzione di quelli esistenti, oramai fatiscenti ed obsoleti, secondo i criteri di sicurezza dettati dalle normative vigenti in materia; la realizzazione di uno scalo di alaggio, e successiva sistemazione di un tratto dell'arenile a servizio dei pescatori e delle loro attività di pesca, nel prolungamento della banchinatura del molo sopraflutto in sostituzione del pontile in ferro, costituito da una struttura in massi prefabbricati, anche del tipo cellulare, allocati su idoneo scanno di imbasamento, nonché nella realizzazione di una banchinatura, sulla calata di riva, avente caratteristiche analoghe alla strutture previste per il molo di sopraflutto.

Il sistema degli ormeggi sarà garantito dalla realizzazione di una catenaria, e la posa in opera di pontili galleggianti.

Ripristino dei pontili del litorale di Marina di Aequa : trattasi di riqualficazione funzionale del litorale a ponente del porto al fine di migliorare la ricettività turistica del comprensorio. L'intervento consisterà essenzialmente nel recupero e consolidamento strutturale di 2 pontili esistenti da destinare esclusivamente ad attracco temporaneo a mezzo di riconfigurazione delle sagome e dei profili, con l'impiego di materiali lapidei e/o vulcanici, successivo ripristino delle pavimentazioni in lastricato di pietra locale opportunamente lavorata, dragaggio dei fondali con relativo salpamento dei materiali fuori sagoma, realizzazione di bitte e sistemi di ormeggio, e realizzazione di impianti tecnologici. Il ripascimento dell'arenile sarà realizzato con materiali di natura silicea calcarea composto da sabbia grossa e sabbia media.

Ripascimento della spiaggia del litorale di Marina di Aequa. Detto ripascimento insiste su un'area a ridosso del molo di sottoflutto e verrà realizzato con materiali di natura silicea calcarea composto da sabbia grossa e media proveniente da idonee cave, nel caso in cui il predetto intervento non sortirà in maniera esaustiva la funzione naturale.

4.2 Caratteristiche gestionali ed economico-finanziarie - Il progetto di investimento prevede una spesa complessiva di 7 Meuro (compreso IVA), ed è candidato a contributo del POR Campania 2000-2006 - Progetto Integrato "Portualità Turistica" fino ad un importo massimo di 2 Meuro (compreso IVA).

L'intervento è suscettibile di essere realizzato anche con capitale privato ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e s.m.i.

4.3 Sostenibilità tecnica - La proposta progettuale individuata si è sviluppata a seguito di accurate indagini territoriali e geologiche, nonché di opportuni studi meteomarini che hanno affrontato gli aspetti dell'esposizione del paraggio, il regime anemologico, il regime ondometrico di largo e sottocosta, gli eventi estremi, la diffrazione, il frangimento e le onde di progetto. Per la determinazione delle caratteristiche ondose incidenti in prossimità della scogliera in progetto, sono stati analizzati gli effetti del fenomeno della rifrazione, dovuto all'interazione onde - fondale, nonché la valutazione dell'altezza d'onda residua all'interno dello specchio d'acqua. I risultati delle analisi effettuate hanno contribuito all'individuazione della migliore soluzione ed al relativo dimensionamento della struttura da realizzare.

4.4 Sostenibilità amministrativa - Per quanto attiene all'aspetto urbanistico si evidenzia che tutti gli interventi previsti nello studio di fattibilità sono conformi alla normativa prevista dal P.R.G. del Comune di Vico Equense, adeguato al Piano Urbanistico Territoriale (PUT) e di recente approvato.

4.5 Sostenibilità ambientale - I profili di criticità ambientale del contesto territoriale sono comuni a tutta l'area della Penisola Sorrentina e sono caratterizzati da una netta prevalenza della componente legata alla tutela delle qualità ambientali del paesaggio naturale e urbano.

Gli obiettivi di tutela del paesaggio influiscono in modo determinante sulla scelta progettuale oggetto di analisi: infatti, l'intero territorio della penisola sorrentina è vincolato ai sensi del Titolo II del d. lgs. n.490/99 e della Legge regionale n.35 del 26 giugno 1987 Piano Urbanistico Territoriale di coordinamento con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali che disciplina l'assetto del territorio dei 34 comuni della penisola.

L'area è interessata da fenomeni di erosione ex L. 267/98 (fonte Regione Campania - SIVA). Il profilo della sicurezza idrogeologica trova un'accurata definizione nel quadro risultante dal Piano Stralcio del Bacino del Sarno. La penisola comprende anche alcuni siti di interesse comunitario disposti lungo la fascia costiera, a conferma ulteriore delle qualità ambientali dell'area anche sotto il profilo naturalistico, nonché l'area marina protetta di interesse statale di "Punta Campanella".

Il pregio paesaggistico e ambientale del contesto di studio non costituisce soltanto un fattore di criticità, ma una risorsa irrinunciabile per lo stesso sviluppo turistico che si vuole imprimere nell'ambito di riferimento. Una prima scelta da assumere nell'ottica della conservazione delle risorse ambientali per le future generazioni è orientata alla reversibilità degli interventi. Non potrebbero essere tollerate alterazioni del costone di tufo o qualunque interruzione artificiale della contiguità tra il costone ed il mare. La scelta della reversibilità incide soprattutto sulle opzioni tecnologiche, orientando la progettazione verso soluzioni che consentano il recupero completo della conformazione fisica naturale del paesaggio. Una seconda opzione è quella della qualità della progettazione, intendendo la complessità dell'approccio progettuale a contesti di elevato pregio.

Un ulteriore fattore di criticità ambientale è costituito dalla vulnerabilità del territorio sotto il profilo idrogeologico.

E' evidente che la stabilità del territorio è una delle precondizioni per lo sviluppo e per la conservazione del patrimonio ambientale oggetto di tutela.

La carta del Rischio Frane del Piano Stralcio del Bacino regionale del Sarno evidenzia condizioni di rischio molto elevato lungo i costoni tufacei costieri e quelli che definiscono i tipici valloni della piana sorrentina. La presenza di costoni rocciosi naturali determina una condizione di rischio per qualunque attività si intenda svolgere nella fascia posta immediatamente al piede della falesia. Le stesse attività esistenti sono pesantemente condizionate dal rischio di incidente legato al possibile distacco di frammenti rocciosi dai costoni.

In fase di progettazione dovranno essere eseguite prospezioni archeologiche propedeutiche all'escavo del bacino portuale della Marina di Aequa.

Studio di Fattibilità: **Realizzazione di un Porto Turistico sul Litorale Antistante lo Stadio Arechi**
Localizzazione: **Comune di Salerno**

RIFERIMENTO ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE - Le linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica di cui alla DGR n. 5490 del 15.11.2002 indicano che, " [...] *per la città di Salerno sia opportuno potenziare l'offerta diportistica anche attraverso la realizzazione di nuovi interventi tipo "marina urbano" che coniugano l'offerta nautica con la riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'area cittadina su cui insistono. Inoltre, il sistema stradale di accessibilità dell'area urbana di Salerno rende ipotizzabile che il bacino di utenza di una simile struttura possa facilmente estendersi alle aree della Campania interna e del potentino*".

L'ambito territoriale di riferimento per l'intervento che si propone, è ulteriormente regolato da un "Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano" tra Regione Campania, Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno stipulato a Napoli il 14 febbraio 2003.

Detto "Protocollo di Intesa", individua carenze e necessità specifiche dell'offerta diportistica salernitana e indica le strategie di sviluppo per il potenziamento delle strutture a servizio della nautica minore. Il Protocollo di Intesa individua pertanto, la realizzazione di un marina da circa 1000 posti barca nello specchio acqueo antistante lo stadio Arechi, recependo completamente le indicazioni del P.R.G. comunale che già individuava in quell'area l'unica in grado di sostenere l'impatto di un intervento di tali caratteristiche.

1. FINALITÀ ED OBIETTIVI

Il progetto di Marina d'Arechi risponde ad un'esigenza precisa del diportismo nell'ambito salernitano che vive attualmente una fase di sviluppo repentino delle attività nautiche da diporto. Dalle analisi effettuate emerge che il diportismo si sta progressivamente allontanando dalle coste italiane dirigendosi verso le vicine francesi più organizzate. Da ciò ne deriva la chiara necessità di promuovere uno sviluppo organico del settore sulle coste italiane, attraverso la realizzazione di strutture organizzate e idonee a garantire un servizio competitivo in linea con il livello qualitativo offerto dai paesi vicini.

L'intervento che si propone ha come obiettivo principale quello di rispondere, almeno in parte, alla domanda sempre crescente di risorse per il diporto nautico; la tipologia ed il dimensionamento della struttura di cui si prevede la realizzazione punterà al soddisfacimento della domanda emersa. Ne deriveranno una serie di benefici economici che possono essere così individuati:

- incremento occupazionale;
- soddisfacimento della domanda diportistica dell'ambito;
- aumento della domanda di fruizione di risorse culturali/turistiche,
- aumento del Prodotto Interno Lordo del territorio di riferimento;
- miglioramento della capacità competitiva del sistema territoriale coinvolto;
- miglioramento delle condizioni estetiche e funzionali dell'area.

1.1 Soddisfacimento dei bisogni - L'incremento della domanda registrata negli ultimi anni e la felice collocazione geografica della città di Salerno, sia rispetto ad altri poli portuali, sia rispetto ad alcune rilevanti località turistiche, rendono il litorale salernitano un punto di riferimento essenziale nell'ambito del sistema integrato portuale. In tal senso, lo sviluppo dell'offerta della portualità diportistica nel comune rappresenta una soluzione strategica coerente con le potenzialità dell'area direttamente interessata e con i più ampi obiettivi di sviluppo della portualità. Attualmente nell'ambito del comune di Salerno l'offerta per la nautica da diporto è affidata fondamentalmente al porto di Masuccio Salernitano e a parte degli specchi acqueei localizzati all'interno del porto commerciale e all'esterno del molo Manfredi in località Santa Teresa. Il Porto Commerciale di Salerno mal si addice a soddisfare le esigenze di sviluppo dei servizi diportistici. E' quindi forte l'esigenza di adeguare l'offerta diportistica al trend di sviluppo quali/quantitativo della domanda. Sulla base degli studi effettuati risulta evidente che la realizzazione di una struttura del tipo ipotizzato (1000 posti barca) potrà rispondere solo in parte alla domanda stimata. Attualmente, nella stagione estiva, sul litorale della costa salernitana circolano circa 3.500 imbarcazioni medio-grandi e circa 7.000 imbarcazioni di piccola dimensione. A fronte di questa dimensione di traffico, uno studio effettuato dall'Ufficio di Piano del comune di Salerno stima in n. 2203 posti barca l'offerta di

approdo attuale. Il dato valutato dall'Ufficio di Piano coincide con il dato del Ministero dei Trasporti che fornisce un numero totale di 2.130 posti barca.

Estendendo l'analisi a tutta la provincia di Salerno si perviene ad una stima dell'offerta attuale pari a 5.625 posti barca. Si ipotizza infatti che nell'intera provincia la stima della domanda non soddisfatta, in funzione del metodo di stima adottato, possa variare dai 2.500 posti ai 4.776.

2. PRIORITÀ

La città di Salerno, con una molteplicità di interventi in atto e una più generale manovra di pianificazione urbanistica in via di approvazione, sta articolando un nuovo rapporto di contiguità spaziale e funzionale con il suo mare: particolare attenzione è riservata al tema della mobilità, attraverso il superamento dei punti di congestione della viabilità di attraversamento e il miglioramento dell'interconnessione fra porto commerciale-turistico, aeroporto, sistemi viario e ferroviario. Le varie unità funzionali attraverso le quali si compone l'iniziativa proposta assolvono le tre seguenti azioni non scindibili:

- creazione delle strutture portuali strettamente intese;
- creazione dei servizi turistico - commerciali - ricettivi di supporto;
- creazione degli elementi di riqualificazione urbana (strade, piazze, viali, etc.).

La completa correlazione delle funzioni testé esposte, sia dal punto di vista logistico che dal punto di vista finanziario, conferisce ad ogni singola parte del progetto uguale grado di priorità realizzativa.

3. STATO ATTUALE

L'area oggetto dell'intervento è ubicata a sud del centro abitato di Salerno, è compresa tra lo stadio Arechi e il mare e confina a sud con la Piscina Comunale. Si presenta fortemente degradata sia a causa di pesanti antropizzazioni sia per lo stato di abbandono in cui attualmente si trova. E' possibile affermare che l'area non è di particolare interesse paesaggistico. L'intervento mira, sotto il profilo urbanistico, alla riqualificazione degli spazi per restituire alla fruibilità collettiva superfici attualmente inutilizzabili.

4. CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE, GESTIONALI, ECONOMICOFINANZIARIE

4.1 Caratteristiche funzionali e tecniche - Lo specchio acqueo in cui si prevede la realizzazione del porto si trova a sud dell'attuale porto turistico di Salerno, tra Torre Angellara e la foce del torrente Fuorni in corrispondenza del lungomare Salvatore Allende e gode di una buona protezione naturale da Est, da Nord e, parzialmente, da Sud-Est. L'iniziativa ha per oggetto la realizzazione di un marina per imbarcazioni da diporto che insisterà su una superficie a terra di ca 37.000 mq ed uno specchio acqueo di ca 235.000 mq. L'area disporrà di 1.000 posti barca, in grado di ormeggiare imbarcazioni da diporto di piccole, medie e grandi dimensioni.

Si prevede la realizzazione di:

- *opere a protezione* secondo le esigenze determinate dalle condizioni meteomarine del paraggio e secondo quanto emerso dagli studi effettuati sul sistema marittimo-terrestre;
- *pontili e banchine interne* per l'ormeggio delle imbarcazioni e la razionalizzazione dei posti barca in funzione delle caratteristiche delle imbarcazioni;
- *opere a terra* a servizio del diportismo quali: allacciamenti (elettrico, idrico, telefonico); distributore carburante; toilettes; parcheggio; officina di rimessaggio; ufficio di capitaneria di porto; attività commerciali e per la ristorazione.

4.2 Caratteristiche gestionali ed economico-finanziarie - Il progetto d'investimento prevede una spesa complessiva di 43 Meuro (compreso IVA).

L'intervento è suscettibile di essere realizzato con capitale privato ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e s.m.i.

4.3 Sostenibilità tecnica - La soluzione progettuale proposta è stata individuata a seguito dei contributi di numerosi studi specialistici redatti ad hoc. Dal punto di vista tecnico e più specificatamente meteomarinario; il paraggio interessato dal progetto presenta caratteristiche favorevoli alla realizzazione di una struttura per la nautica da diporto. La volontà espressa nel nuovo PRG della città di Salerno che prevede anche il potenziamento delle strutture per la nautica da diporto esistenti è probabilmente la miglior garanzia della sostenibilità tecnica dell'opera. Le diverse fasi della progettazione terranno comunque in debita considerazione le risultanze degli studi promossi dall'Ufficio di Piano del Comune di Salerno.

4.4 Sostenibilità amministrativa - L'intervento proposto è conforme alle previsioni del PRG adottato dal Comune di Salerno che individua, proprio in tale area, la realizzazione di un marina a completamento di un polo ludico-sportivo (lo Stadio Arechi, il Palazzetto dello Sport e la costruenda multisala cinematografica) in grado di consentire un uso stagionalizzato del litorale oltre al potenziamento delle infrastrutture attualmente presenti

4.5 Sostenibilità ambientale - L'analisi del sistema territoriale ha evidenziato che l'area oggetto di intervento è:

- al di fuori della perimetrazione di piani territoriali paesistici;
- al di fuori della perimetrazione di aree tutelate ai sensi dell'art.139 del titolo II del D.lgs 490/99;
- esterna alle aree classificate Parco di Interesse Nazionale della Regione Campania;
- esterna alle aree classificate Parco di Interesse Regionale;
- non classificata come sito di importanza comunitaria.

Si ritiene pertanto che sussista compatibilità dell'opera in oggetto in materia paesaggistica ed ambientale. Dovranno essere eseguiti i necessari studi ed approfondimenti per salvaguardare la linea di costa. In fase di progettazione si rimanda alla procedura di VIA regionale del DPR 12 aprile 1996 Allegato A lettera h) porti turistici e da diporto.

Studio di Fattibilità: Porto di Pastena
Localizzazione: Comune di Salerno

RIFERIMENTO ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE - Le linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica di cui alla DGR n. 5490 del 15.11.2002 indicano che, " [...] per la città di Salerno sia opportuno potenziare l'offerta diportistica anche attraverso la realizzazione di nuovi interventi tipo "marina urbano" che coniugano l'offerta nautica con la riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'area cittadina su cui insistono. Inoltre, il sistema stradale di accessibilità dell'area urbana di Salerno rende ipotizzabile che il bacino di utenza di una simile struttura possa facilmente estendersi alle aree della Campania interna e del potentino".

Il progetto del nuovo Porto di Pastena corrisponde, tra l'altro, proprio all'opzione di "marina urbano", ponendosi anche quale enorme opportunità di recupero e rivitalizzazione urbanistica dell'area.

1. FINALITÀ

Il progetto del nuovo Porto Turistico di Pastena, realizzato in un approdo preesistente, costituisce una significativa occasione di razionalizzazione e valorizzazione della funzione portuale da sempre presente in quel luogo e che ne rappresenta la sua principale caratterizzazione. Obiettivo è, pertanto, la necessità di definire una proposta coerente a livello funzionale, sia con il luogo, sia con la sua storia e rispondente ai bisogni emersi dalle analisi territoriali. In tal senso pertanto, l'infrastruttura portuale, contestualmente all'incremento dell'offerta di posti barca, intende recuperare e rafforzare il rapporto della città con il mare attraverso la definizione di un vero e proprio spazio pubblico attrezzato.

La proposta progettuale intende principalmente perseguire i seguenti obiettivi :

- potenziamento dell'offerta diportistica dell'area attraverso la realizzazione di 430 posti barca;
- rifunzionalizzazione delle attività portuali attualmente presenti nello specchio acqueo;
- miglioramento del livello complessivo di sicurezza della navigazione;
- adeguamento e potenziamento dell'offerta turistica;
- riqualificazione complessiva, urbana ed ambientale, di un 'pezzo' di città;
- incremento della capacità attrattiva del luogo.

1.1. Soddisfacimento dei bisogni - L'aumento della domanda di posti barca viene affiancato dalla crescente domanda di servizi e strutture da parte di chi utilizza il "sistema porto". Nel protocollo d'intesa tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno, si evince, la volontà di soddisfare le esigenze della nautica da diporto salernitana, creando nuove strutture e migliorando quelle esistenti.

Tra le nuove strutture, vi è la costruzione di un "vero" porto turistico in località Pastena con circa 450 posti (di cui 50 per pescherecci) ed un nuovo Porto turistico nello specchio acqueo antistante lo stadio Arechi con circa 1000 posti barca. Oltre ai nuovi porti è previsto un ampliamento del Porto Masuccio Salernitano fino ad ospitare circa 1050 posti barca e la realizzazione di un nuovo porto turistico sulla spiaggia di S. Teresa, per complessivi circa 612 posti barca (di cui 50 dedicati ai pescherecci).

Da quanto detto, l'offerta futura sarà di circa 3060 posti barca comprensivi di 100 posti per i pescherecci, potendo in tal modo far fronte ad una richiesta di ormeggi di circa 1000 unità superiore rispetto a quella attuale, il tutto con strutture nuove e dotate dei vari servizi che un porto turistico necessariamente deve avere per poter pensare di migliorare non solo la nautica da diporto ma anche tutto il turismo presente nella città in cui esso è collocato.

Il Comune di Salerno, nell'ambito dell'indagine condotta sulla ricettività diportistica, individua una domanda potenziale pari a 8538 posti barca. Tale stima viene determinata sulla base della popolazione presente nella provincia di Salerno (1.075.451 - ISTAT 2001) ed utilizzando uno specifico rapporto tra la popolazione residente ed il parco nautico relativamente ad uno specifico territorio, ottenendo così un indice pari a 126 (un abitante ogni 126 risulta proprietario di un'imbarcazione).

2. PRIORITÀ

La città di Salerno sta consolidando, con una molteplicità di interventi in atto e una più generale manovra di pianificazione urbanistica in via di approvazione, un nuovo rapporto di contiguità spaziale e funzionale con il suo mare: particolare attenzione è riservato al tema della mobilità, attraverso il superamento dei

punti di congestione della viabilità di attraversamento e il miglioramento dell'interconnessione fra porto commerciale turistico, aeroporto, sistema viario e ferroviario. L'iniziativa proposta è finalizzata alla creazione:

- delle strutture portuali strettamente intese;
- dei servizi turistico - commerciali - ricettivi di supporto;
- degli elementi di riqualificazione urbana (strade, piazze, viali, etc.).

La completa correlazione delle funzioni, sia dal punto di vista logistico che dal punto di vista finanziario, attribuisce ad ogni singola parte del progetto uguale grado di priorità realizzativa. La proposta progettuale ipotizzata prevede il ricorso esclusivamente a capitale privato.

3. STATO ATTUALE

Attualmente la zona del Porto di Pastena, situato sul lungomare Colombo, presenta a mare delle strutture di difesa della costa (segmenti di scogliere disposti irregolarmente ed in precarie condizioni statiche), a ridosso delle quali si è formato negli anni un tombolo di sabbia.

Lo specchio acqueo, delimitato in modo irregolare ed approssimativo dalle suddette scogliere e dall'arenile, è utilizzato, sia pure in modo precario e stagionale, come ricovero ed ormeggio di diverse piccole imbarcazioni da diporto e da pesca, per il tiro a secco delle stesse, nonché per la balneazione; nel tempo ha assunto le caratteristiche di un porticciolo che nell'ambito urbano viene comunemente identificato, appunto, come il "porticciolo di Pastena".

In adiacenza a questo si sviluppa un complesso polifunzionale che, partendo dalla bonifica di un enorme opificio industriale dismesso, ha consentito, tra l'altro, l'allestimento della sede di un Circolo Nautico dotato di efficienti servizi di supporto.

Come sopra riportato, parte del lungomare interessato dalla costruzione del nuovo porto è difeso da segmenti di scogliere distanziate e disposte non proprio parallelamente alla linea di costa, realizzate in tempi non recentissimi. I massi naturali che le compongono sono, in media, del peso di 0,5 ÷ 1 tonnellata, di natura vulcanica e/o calcarea e, pertanto di buona qualità per essere riutilizzati nella costruzione dei nuovi frangiflutti a scogliera di difesa del bacino nautico in progetto.

Tra la riva e le esistenti scogliere di difesa vi è, come si è detto, della sabbia, che ben potrà essere dragata ed utilizzata per il ripascimento della vicina spiaggia a sud - est del nuovo porto, come previsto nel piano di risanamento del litorale.

4. CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE, GESTIONALI, ECONOMICOFINANZIARIE

4.1 Caratteristiche funzionali e tecniche - La tipologia scelta per il porto turistico proposto nel presente studio di fattibilità, come già evidenziato in precedenza, è quella classica "a bacino", ovvero costituita da un molo sopraflutto radicato a riva, destinato a proteggere il bacino interno dalle onde provenienti dalla traversia principale del paraggio (settore di traversia compreso fra le direzioni 155°N - 265°N), e da un molo sottoflutto destinato prevalentemente ad impedire l'ingresso delle onde dalla traversia secondaria.

Come già osservato, tale disposizione ricalca quasi pedissequamente l'indicazione della bozza del "Piano Regolatore di sistemazione della costa" elaborato per conto del Comune di Salerno dalla *SBM ARQUITECTES S.A* - (soluzioni C1 e C3).

Parimenti la "capacità" del porto rispetta quanto riportato nel citato Protocollo di Intesa, (450 imbarcazioni di cui 50 destinate ai pescherecci); nell'ambito dei 400 posti barca per la nautica da diporto si prevede di destinare il 10% dei posti barca alla domanda in transito.

La disposizione planimetrica scelta per l'approdo, con i due moli poco sporgenti sul mare e con il molo sopraflutto parallelo alla costa, riprende e conferma la disposizione indicata nel Piano di sistemazione del litorale con l'obiettivo della difesa della costa dall'erosione e la ricostituzione della spiaggia. Le nuove strutture di difesa indicate nel Piano, infatti, sono state disposte in modo da regolarizzare le vecchie strutture di difesa realizzate nel tempo senza un preciso ordine e/o progetto generale di risanamento della costa. Del resto nella scelta della localizzazione di un porto turistico su di un litorale sabbioso, non potrà certamente trascurarsi il processo di evoluzione del litorale interessato dall'intervento e di come le nuove strutture foranee interagiranno con esso.

4.2 Caratteristiche gestionali ed economico-finanziarie - Il progetto di investimento prevede una spesa complessiva di 64 Meuro (compreso Iva). L'intervento è suscettibile di essere realizzato con capitale privato ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e smi.

4.3 Sostenibilità tecnica - L'alternativa progettuale individuata è quella che prevede una imboccatura portuale con orientamento Nord-Ovest (direzione Salerno); essa è coerente con le soluzioni previste nella bozza di PRG, e tiene conto di numerosi parametri ambientali quali:

- clima meteomarinico del paraggio;
- caratteristiche dei fondali e del trasporto litoraneo dei sedimenti;
- tipo di traffico marittimo.

Nel caso in esame, come si è già detto, la dinamica dei sedimenti in transito sulla costa è stata ben indagata, evidenziando che la direzione del flusso netto è da Sud-Est verso Nord-Ovest.

Da quanto detto e dalle analisi condotte negli altri elaborati progettuali, emerge che la soluzione prevista nel presente studio di fattibilità è l'unica che riesca a soddisfare contemporaneamente le previsioni del PRG, le caratteristiche ambientali e marine, nonché i carichi potenziali attuali ed evocati dalla futura disponibilità diportistica, in termini di caratteristiche qualitative e quantitative della domanda.

4.4 Sostenibilità amministrativa - Il progetto di Porto Turistico di Pastena rappresenta una attuazione del programma di riqualificazione ambientale e di sviluppo socio economico denominato "Fronte di Mare" che la pianificazione urbanistica del Comune di Salerno ha sviluppato, nelle sue linee generali, all'interno del nuovo Piano Regolatore. Relativamente alla realizzazione dell'intervento non si ravvisa alcun elemento di criticità amministrativa, dovuto a particolari fattori di sensibilità archeologica, ambientale e/o tecnico-realizzativa, tale da ipotizzare impedimenti o rallentamenti nel normale iter autorizzativo e concessorio.

4.5 Sostenibilità ambientale -- L'analisi del sistema territoriale ha evidenziato la presenza di componenti ambientali di particolare rilevanza e che l'area è soggetta a vincolo sismico. L'intervento verrà realizzato in stretta coerenza con gli studi ambientali che assumono un ruolo di strumento ed orientamento nel controllo delle scelte da adottare nelle diverse fasi progettuali. Misure di monitoraggio costante ed attento delle eventuali effetti ambientali negativi secondari o indotti che dovessero scaturire dalla realizzazione dei progetti completeranno il quadro delle attività. In fase di progettazione si rimanda alla procedura di VIA regionale del DPR 12 aprile 1996 Allegato A lettera h) porti turistici e da diporto.

Studio di Fattibilità: Porto Turistico Pinetamare
Localizzazione: Comune di Castel Volturno

RIFERIMENTO ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE - Le Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della Portualità Turistica di cui alla DGR n. 5490 del 15.11.2002 includono il porto di Castel Volturno all'interno dell'Ambito Casertano, specificando che *"Si ritiene opportuno articolare l'offerta, in primo luogo, attraverso l'adeguamento della struttura esistente alle nuove esigenze della domanda diportistica anche stanziale e di collegamenti marittimi, destinando spazi portuali e retroportuali anche alla pesca ed a funzioni per il tempo libero delle popolazioni residenti. L'intervento comunque va realizzato con particolare attenzione paesaggistica dal momento che l'area portuale confina con la Riserva Naturale di Foce Volturno-Costa di Licola (Comune di Castel Volturno)."*

1. FINALITÀ

L'Amministrazione Comunale di Castel Volturno ha da tempo individuato nella realizzazione di una "INFRASTRUTTURA PER IL TURISMO NAUTICO", un elemento essenziale ed indifferibile per la riqualificazione ed il recupero sociale, economico ed ambientale del proprio territorio. L'obiettivo dell'intervento proposto è, pertanto, il rilancio socio economico della realtà locale e viene conseguito attraverso:

- potenziamento del sistema dei collegamenti via mare;
- incremento della capacità ricettiva del sistema diportistica attraverso la creazione di 1000 posti barca;
- riqualificazione e ricostruzione del paesaggio litoraneo, della facies ambientale autoctona (macchia mediterranea);
- realizzazione di un sistema efficiente e sinergico di aree di parcheggio, necessarie e indifferibili, non solo per la funzionalità ed efficienza della struttura specifica, ma anche per il tessuto urbano contiguo esistente;
- incremento dell'occupazione.

1.1 Soddisfacimento dei bisogni - La realizzazione dell'infrastruttura nautica da diporto nel Comune di Castel Volturno si inserisce in un contesto italiano dove è acclarata e cronica la carenza di posti barca.

Se si tiene conto della qualità effettiva dell'offerta, lo sbilancio è ancora più divaricante.

Il contesto territoriale, socio-economico e di mercato è quindi favorevole alla realizzazione di un'infrastruttura diportistica nel Comune di Castel Volturno, località Pinetamare.

Va ancora messo in conto che il Porto Turistico può rappresentare un forte attrattore di nuovi flussi turistici nazionali ed internazionali, al tempo stesso esso si rivolge ad un bacino di domanda regionale fortemente inesa.

2. PRIORITA'

L'iniziativa del porto turistico di Pinetamare non è isolata ma lungo il fiume Volturno si realizzeranno due porti turistici fluviali, creando così un sistema integrato di porti, ognuno con la sua specifica vocazione funzionale.

Il porto turistico Pinetamare si innesta, quindi, in un "circuito integrato di porti", creando così i presupposti per un turismo che non sia solo stagionale, ma che garantisca l'attività dei porti per l'intero anno e che incida sul tessuto socio-economico di Castel Volturno.

L'intero progetto è proposto in sinergia con altri interventi approvati e/o in corso di realizzazione, tra cui:

- gli interventi di cui al Progetto integrato Litorale Domitio in corso di valutazione
- strumenti di concertazione e di aiuto comunitari avviati "PRUSST" programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio DM 08/10/1998 Ministero dei LL.PP. - Programma PRUSST della "Conurbazione Casertana".

3. STATO ATTUALE

Il porto turistico di Coppola Pinetamare è costituito da un vasto complesso in via completamento. Attualmente è composto da due moli a scogliera, orientati circa a sud-ovest e convergenti alle testate, che proteggono un tratto di costa ed in particolare l'imboccatura della darsena San Bartolomeo; quest'ultima

presenta l'unica struttura perfettamente agibile ed in grado di soddisfare le esigenze del diporto. Per chi giunga dal mare essa si presenta sulla sinistra della costa protetta ed appare come uno stretto canale che, dopo una curva verso destra, comprende numerosi pontili d'attracco.

Le opere esistenti delimitano e definiscono un invaso di circa mq 530.000 di cui mq 300.000 di specchio acqueo, mq 730.000 di aree insabbiate e di mq 49.750 di darsena esistente, la darsena San Bartolomeo.

L'ambito oggetto dell'intervento, è pertanto strettamente connesso ed integrato con il tessuto edilizio di Pinetamare ad oriente, con attrezzature produttive per la nautica unitamente alla fascia di pineta protetta a Nord e, ad occidente, dal litorale con la macchia mediterranea, il campo da golf e la struttura ricettiva dell'Holiday-Inn.

4. CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE, GESTIONALI, ECONOMICOFINANZIARIE

4.1 Caratteristiche funzionali e tecniche - L'iniziativa programmata si configura, allo stato delle cose, come ristrutturazione, riqualificazione e completamento di una infrastruttura esistente che assume anche significato di intervento a forte connotazione di recupero e valorizzazione ambientale.

Elemento importante da ben considerare nella realizzazione nel porto di Pinetamare è la previsione di strutture di servizi adeguati per i trasporti di passeggeri (aliscafi, navi veloci ecc.) ; ciò perché il Porto di Pinetamare dovrà configurarsi come vero e proprio "snodo" per le vie del Mare nell'intero sistema regionale, contribuendo così attraverso una maggiore e diversificata scelta nei trasporti lungo la costa, all'alleggerimento della rete stradale, a tutto ciò si dovrà aggiungere la realizzazione di un eliporto che integri così i collegamenti mare-terra-aria.

In tale ottica vanno previsti:

- un'adeguata offerta di parcheggi per auto;
- un adeguato collegamento con le Isole, la città di Napoli, la penisola Sorrentina ecc.;
- un eliporto che integri l'attuale sistema di collegamenti aerei.

La centralità e l'unicità dell'intervento del Porto Turistico di Pinetamare sono strategici ed inderogabili per un tratto di costa che non presenta interventi infrastrutturali, per la nautica da diporto, particolarmente significativi. Questa realtà suggerisce l'opportunità di un dimensionamento su uno "standard" medio-alto della struttura diportistica, anche in considerazione dell'ampiezza dello specchio acqueo, già asservito nella configurazione esistente, della vicinanza dello scalo aereo internazionale di Capodichino e di quello in via di realizzazione a Grazzanise.

Il "Porto di Pinetamare", anche sottoutilizzando l'ampiezza dello specchio acqueo, oggi già asservito, può consentire, nel rispetto degli "standard" fissati dalla Regione Campania (che indicano in 100 mq/posto barca lo spazio minimo congruente), una capacità ben superiore ai 1.000 posti barca.

Tuttavia l'Amministrazione Comunale ritiene di limitare la ricettività del previsto Porto di Pinetamare a n° 1.000 posti barca, strutturando il sistema diportistico nautico di Castel Volturno secondo l'articolazione che segue:

- previsione per ormeggio natanti dalla IV categoria fino ai maxi-yacht;
- realizzazione darsena velica con relative attrezzature di servizio e centro velico;
- realizzazione "darsena pescatori" con una ricettività tra 20 ÷ 50 unità pescherecce;
- un attracco autonomo e funzionale, strettamente connesso al tessuto urbano e territoriale esistente, per l'attestamento dei vettori delle vie del mare, strutturato tecnicamente e funzionalmente in modo da non interferire con l'attività del Porto Turistico stesso e tale da non inficiare la funzionalità e la stabilità delle strutture tecniche e dei fondali.

L'intero invaso e gli specchi d'acqua d'ormeggio dovranno inoltre avere e conservare in esercizio alte caratteristiche eco-ambientali, qualità delle acque ed un efficiente ed eco-compatibile ricambio all'interno delle darsene e dell'intero invaso.

Per quanto concerne le strutture a terra, elemento primario irrinunciabile è la previsione di un adeguato sistema di parcheggi.

Esso va dimensionato non solo in rapporto alle necessità derivanti dalla funzione diportistica, ma deve essere a supporto delle necessità del tessuto edilizio esistente.

Il dimensionamento dei posti auto deve pertanto essere quantizzato da un minimo di 2.500 posti auto ad un massimo di 3.000 posti auto.

Il sistema di parcheggi non deve rappresentare elemento di impatto paesaggistico ed ambientale, al contrario deve essere correttamente inserito nell'ambiente circostante con adeguati interventi di minimizzazione paesaggistica, sia di carattere tecnico che con soluzioni proprie della "ingegneria naturalistica".

Gli interventi edilizi previsti dall'infrastruttura nautica devono essere altresì limitati alla sola infrastrutturazione essenziale e perfettamente inseriti nell'ambiente circostante con soluzioni funzionali ed architettoniche che ne minimizzino l'impatto paesaggistico.

Le aree dell'invaso diportistico non impegnate da infrastrutture, servizi e strutture tecnologiche o pavimentazioni operative, devono essere progettualmente e architettonicamente compiute e realizzate con interventi di rinaturalizzazione ambientale, ripresa e ripristino della macchia mediterranea e della facies dunale.

Inoltre il Porto Turistico deve prevedere, tra la dotazione di infrastrutture e servizi:

- uno "yachting club" per attività di rappresentanza e supporto ai maxi-yacht come detto,
- un circolo velico con attività di rappresentanza e supporto alle attività velistiche, sia diportistiche che agonistiche,
- una piccola foresteria;

Altre infrastrutture che possono essere di richiamo per il turismo e garantire che il porto turistico svolga la sua attività nell'arco dell'intero anno possono essere:

- un acquario;
- diving center
- una vasta gamma di utilities, sia di natura tecnologica che costruttiva.

Tali utilities e i connessi servizi, potranno essere dislocati anche nell'area circostante, nell'ottica di preservare e riqualificare ambiti ambientalmente pregiati del territorio, quali lo stesso litorale.

L'infrastruttura diportistica deve pure prevedere piccole attrezzature di supporto (ad esempio: buvette, bar, ristoranti, edicole) che siano al tempo stesso il tessuto connettivo e di riferimento, caratterizzando l'infrastruttura diportistica lungo le banchine e gli spazi di servizio, non come un recinto chiuso, ma come luogo d'incontro e socializzazione. Infatti, l'infrastruttura diportistica dovrà essere volano anche per la rivitalizzazione del tessuto residenziale esistente.

Il progetto, infine, deve essere eco-compatibile e rappresentare un elemento significativo e risolutivo per l'equilibrio idrogeologico e sedimentologico del litorale, stabilizzando i fenomeni di erosione in atto e al tempo stesso favorendo e attivando il ripascimento dello stesso sia naturalmente che artificialmente.

In definitiva, tutte le attività di servizio e di supporto, dalla cantieristica al catering, devono rappresentare un sistema complesso e sinergico che impegni l'intero territorio contiguo e limitrofo alla struttura portuale, interessando aree di minor pregio ambientale e preservando la fascia litoranea, la cui caratterizzazione paesaggistica e vegetazionale reale va tutelata e valorizzata.

4.2 Caratteristiche gestionali ed economico-finanziarie- Il progetto di investimento prevede una spesa complessiva di 45 Meuro (compreso IVA).

L'intervento è suscettibile di essere realizzato con capitale privato ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e smi.

4.3 Sostenibilità tecnica - Trattandosi di un completamento di una infrastruttura già presente sul territorio la scelta individuata sembra l'unica alternativa possibile. Ad ogni modo le scelte di ordine tecniche verranno effettuate nel pieno rispetto della compatibilità ambientale, volte a non stravolgere ulteriormente un territorio già compromesso.

4.4 Sostenibilità amministrativa - La sostenibilità procedurale ed amministrativa dell'iniziativa è verificata anche avendo riguardo al quadro di riferimento normativo, legislativo e vincolistico operante sul territorio oggetto dell'intervento.

Si fa presente, altresì, che in assenza di uno strumento urbanistico vigente, nelle aree esterne al perimetro urbano del territorio di Castel Volturno, vige la Legge Regionale n° 17/82.

4.5 Sostenibilità ambientale - L'analisi del sistema territoriale ha evidenziato una realtà ambientale già compromessa, trattandosi di un'area dove è già presente l'incompiuto "Porto di Pinetamare". La proposta progettuale verrà svolta in stretta osservanza delle disposizioni vigenti in materia ambientale che assumeranno un ruolo di strumento ed orientamento nel controllo delle scelte da adottare nelle diverse fasi progettuali. Tali fasi dovranno comunque prevedere la procedura di VIA regionale ai sensi del DPR 12 aprile 1996 Allegato A lettera h) porti turistici e da diporto nonché la Valutazione di Incidenza ai sensi della Direttiva 92/43 CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 dovuta alla presenza, nell'area

Studio di Fattibilità: **Riqualificazione del Porto Turistico di Forio**
Localizzazione: **Comune di Forio**

RIFERIMENTO ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE - Le linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica di cui alla DGR n. 5490 del 15.11.2002 includono il porto di Forio all'interno dell'Ambito Flegreo, specificando che [...] per "*il Porto di Forio è prevedibile una razionalizzazione della capacità ricettiva mediante una riconfigurazione delle opere di difesa e la realizzazione di pontili galleggianti permanenti per la nautica sia stanziale che stagionale, il potenziamento dei collegamenti marittimi, anche con l'attivazione di linee di aliscafi per destinazioni extraregionali (Formia - Fiumicino), di aree destinate alla pesca, nonché un miglioramento delle connessioni tra l'area portuale ed il centro storico di Forio d'Ischia*".

1. FINALITÀ

Lo studio punta alla valorizzazione, alla tutela ed alla salvaguardia dell'ambiente e del territorio, al fine di un innalzamento della qualità dell'offerta turistica, ed al miglioramento e potenziamento dei livelli occupazionali. In particolare, l'intervento di riqualificazione dell'area portuale, oltre a razionalizzare l'intera area, ed a elevare l'offerta turistica e di servizi, può offrire ai diportisti l'innalzamento di livelli prestazionali in linea con le indicazioni del programma regionale. Inoltre, la nuova realtà costituirà una fonte diretta ed indiretta di nuove occasioni di lavoro, soprattutto qualificato.

Gli obiettivi specifici dell'intervento proposto pertanto sono i seguenti:

- riqualificazione dell'approdo di Forio e complessivo restyling dell'area;
- miglioramento del livello qualitativo dei servizi offerti;
- rifunzionalizzazione dell'organizzazione esistente;
- incremento della capacità di parcheggio;
- incremento occupazionale e riqualificazione della forza lavoro.

1.1 Soddisfacimento dei bisogni - La presenza di un territorio dall'alto valore ambientale e paesistico rende opportuno da un lato provvedimenti di tutela ambientale, dall'altro interventi di adeguamento della dotazione dei servizi in grado di soddisfare la crescente domanda di turismo di qualità. Attualmente, il sistema di mobilità locale non riesce a soddisfare la crescente domanda di persone e merci, sia interni al territorio isolano, che da e verso la terraferma. Inoltre, lo sviluppo della nautica da diporto e la crescente domanda di posti barca registrati negli ultimi anni rendono necessari l'adeguamento degli ormeggi e la realizzazione di pontili galleggianti permanenti per la nautica sia stanziale che stagionale.

2. PRIORITÀ

L'intervento ipotizzato intende fornire un'adeguata soluzione alle problematiche territoriali sin qui delineate al fine di favorire lo sviluppo del settore turistico. Il porto di Forio può dimensionarsi intorno ai 450 posti barca nel massimo periodo di esercizio. La soluzione prospettata con il presente studio mira all'offerta di circa 336 posti barca, puntando più ad un innalzamento dei livelli qualitativi che semplicemente quantitativi, e pertanto è in perfetta sintonia con le attese del mercato. Il numero di posti barca realmente utilizzabili per lo stallo di lungo periodo, tenuto conto della "riserva" di posti destinata ai transiti, non potrà superare i 300 posti. Un'ulteriore considerazione riguarda la possibilità - necessità di riservare stalli in numero consistente per imbarcazioni di grandi dimensioni (superiori ai 30 metri), anche per le soste invernali. Questo prodotto è scarsamente disponibile in tutto il bacino del Tirreno, sia centrale che meridionale; ne deriva che se la stima delle necessità espresse da questo mercato, che si sviluppa a livello nazionale, dovesse risultare esatta, il numero di posti barca impiegabili tenderebbe proporzionalmente a diminuire con l'accrescersi della dimensione media delle imbarcazioni ospitate.

Il presente Sdf, nel disegnare un progetto integrato di sviluppo, interviene, quindi, sulle seguenti direttrici:

- rifunzionalizzare le strutture portuali esistenti in un'ottica di ottimizzazione della fruizione dello specchio d'acqua;
- proporre uno sviluppo incentrato sulla portualità turistica che risponda alla domanda di servizi del settore;

- potenziare la capacità di servizio dei parcheggi offerti migliorando l'accessibilità del sistema dell'area del porto.

L'intero progetto è proposto in sinergia con altri interventi approvati e/o in corso di realizzazione, tra cui:

- le opere "invarianti" di cui al POR Campania 2000-2006 Progetto Integrato "Portualità Turistica" approvate con DGR n. 3851 del 24.12.2003 (Lavori di escavo nello specchio acqueo porto di Forio);
- gli interventi di cui al POR Campania 2000-2006 Progetto integrato "Filiera Termale" in corso di valutazione

3. STATO ATTUALE

Il Comune di Forio è situato nella parte nord occidentale dell'isola di Ischia e ne comprende all'incirca un terzo. La sua altitudine va dal livello del mare ai 788 m. del Monte Epomeo.

Il confine nord orientale è costituito dalla Punta Caruso, promontorio alto sul mare, caratterizzato da ampie zone di vegetazione spontanea, che all'interno è costituita prevalentemente da pini, e verso le falesie da macchia mediterranea.

La mobilità sull'isola si identifica con la rete viaria, principale e secondaria, che costituisce l'ossatura portante dei traffici locali. Priva di sistemi di trasporti su rete fissa (treni, tram, funicolari) la circolazione è affidata alle strade carrabili, in gran parte di sezioni inadeguate a sopportare gli accresciuti livelli di traffico, ed ad una discreta quantità di sentieri pedonali, per lo più collinari, che risultano pressoché invariati da diversi anni. Tra l'altro, il consistente aumento dei flussi veicolari negli ultimi anni, ha comportato, in particolare nei mesi estivi, l'adozione di misure drastiche per limitarne l'accesso sull'isola. La criticità del sistema è ulteriormente aggravata da una carenza di aree di parcheggio che determinano una condizione di disagio permanente, non limitata alla sola stagione estiva.

Il porto esistente assolve esclusivamente ad una funzione di servizio ai pendolari nel corso dell'intero anno, cui si aggiunge una limitata quota di turisti nel periodo estivo, attraverso l'utilizzo di una linea di aliscafi che lo collega agli approdi di Mergellina e Beverello. La maggior parte del traffico marittimo è ancora assorbito dallo scalo di Ischia porto in quanto le condizioni attuali dell'attrezzatura portuale non consentono un adeguato servizio ai natanti da diporto.

Il turismo rappresenta il settore economico principale dell'isola. Negli ultimi anni, infatti, si è registrato un notevole sviluppo urbanistico indotto dallo sviluppo alberghiero e da quello terziario. Nell'intera isola d'Ischia si registra una disponibilità di posti letto che viene stimata in oltre 20.000 posti letto del tipo alberghiero; e nel Comune di Forio nello specifico, l'offerta di posti letto è di circa 8.000. Oltre a quella alberghiera deve tenersi conto della ricettività paralberghiera, stimabile in circa 4.000 posti letto (800 unità abitative disponibili alla ricettività extralberghiera).

4. CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE, GESTIONALI, ECONOMICO - FINANZIARIE

4.1 Caratteristiche funzionali e tecniche Il progetto prevede la riqualificazione dell'area portuale attraverso la rifunzionalizzazione delle strutture portuali esistenti ed un restyling complessivo dell'intera area. Quanto si intende realizzare consiste nella:

- Riqualificazione delle opere foranee esistenti che coincideranno esclusivamente con quanto previsto e in corso di realizzazione da parte della Protezione Civile.
- Riqualificazione del molo borbonico con rivestimento in pietra e coronamenti - restauro pavimentazioni di basoli - e percorso pedonale di collegamento tra Soccorso e porto
- Realizzazione della banchina di riva con celle antiriflettenti e massi
- Dragaggio superficie interna allo specchio acqueo-
- Attrezzaggio dello specchio acqueo con pontili galleggianti che consentiranno alle unità da diporto agevole approdo e discesa a terra. Installazione di servizi tecnologici per l'erogazione dei servizi necessari alle imbarcazioni ormeggiate (acqua, elettricità, servizio televisivo via cavo)
- Sistemazioni a verde con arredo urbano e sistemazione delle aree limitrofe all'approdo mediante la messa in opera della pavimentazione: in prossimità del molo di sottoflutto.
- Realizzazione club-house -piscina, biglietteria, chioschi e servizi.
- Opere di servizi ed impianti portuali: bunkeraggio ed alaggio, torre di controllo, impianto di ossigenazione ed impianto di recupero reflui dalle imbarcazioni
- Realizzazione di parcheggio per posti auto 285: parcheggi pubblici n. 40, parcheggi pertinenziali n. 245.

4.2 Caratteristiche gestionali ed economico-finanziarie - Il progetto di investimento prevede una spesa complessiva di 22 Meuro (compreso IVA), ed è candidato a contributo del POR Campania 2000-2006 - Progetto Integrato "Portualità Turistica" fino ad un importo massimo di 2,6 Meuro (compreso IVA). L'intervento è suscettibile di essere realizzato anche con capitale privato ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e s.m.i.

4.3 Sostenibilità tecnica - A seguito della comparazione di diverse ipotesi di intervento si è giunti all'individuazione dell'alternativa progettuale precedentemente descritta e che risulta maggiormente rispondente alle esigenze e alle caratteristiche geologiche e morfologiche del territorio di riferimento. Inoltre, anche se al pari delle altre alternative esaminate, l'intervento rientra nella volontà di riqualificazione e riorganizzazione del bacino portuale e riesce a soddisfare la domanda sempre crescente di spazi di sosta, questa risulta meno invasiva e più rispettosa del contesto nella quale si inserisce.

4.4 Sostenibilità amministrativa - Gli interventi di riqualificazione dell'area portuale di Forio sono congruenti con la normativa vigente di Piano regolatore generale. Il parcheggio interrato va in deroga al P.T.P; la Riqualificazione del porto è compatibile secondo l'art. 18 P.T.P. che consente l'adeguamento del porto di Forio; il parcheggio a raso ricade in zona PIR -P.T.P. definita come parcheggio.

4.5 Sostenibilità ambientale - L'analisi del sistema territoriale ha evidenziato la presenza di componenti ambientali di particolare rilevanza. Nello specifico, l'area oggetto di intervento ricade in zona soggetta a vincolo paesistico, frana e non ricade invece né in zona di rispetto ferroviario, autostradale, stradale né è soggetta a servitù militari. La proposta progettuale verrà svolta in stretta connessione con gli studi ambientali che assumono un ruolo di strumento ed orientamento nel controllo delle scelte da adottare nelle diverse fasi preliminari .

In fase di progettazione dovranno essere eseguite prospezioni archeologiche propedeutiche all'escavo del bacino portuale; procedura di VIA (Direttiva 97/11/CEE, Allegato II - punto 10, lettera e, k e lettera b (ove dovuta); Valutazione di Incidenza (pSIC IT8030010) ai sensi della DIRETTIVA 92/43/CEE DEL CONSIGLIO del 21 maggio 1992.