

A.3.11. PROGETTO INTEGRATO SS APPIA

Con Deliberazione N. 548 della Giunta Regionale Campania del 7 aprile 2004, nell'ambito dei POR Campania 2000-2006, veniva approvato il P.I.T. "S.S. Appia.

Il Progetto Integrato è nato da un tavolo di concertazione tra i seguenti soggetti:

Regione Campania, Provincia di Caserta, Comuni di Bellona, Camigliano, Cancellò Arnone, Francolise, Giano Vetusto, **Grazzanise**, Pastorano, Pignataro Maggiore, Sparanise, Santa Maria la Fossa, Vitulazio.

- Idea forza:

Il Progetto intendeva rafforzare il sistema locale di sviluppo dell'area a nord del Volturno in un'ottica di integrazione tra i Comuni dell'area. Si puntava in particolare ad accrescere le potenzialità per la localizzazione di "eco-imprese" e di imprese di innovazione tecnologica e ad attrarre nuovi investimenti, recuperando i requisiti ambientali del territorio e migliorando, con la realizzazione di infrastrutture, la qualità delle aree di insediamento produttivo.

- Gli interventi programmati:

Gli interventi programmati furono di tipo infrastrutturale e riguardanti i servizi. Il Comune di Grazzanise, se pur inserito nel PIT, non ha mai beneficiato di alcun finanziamento.

A.3.12. IL PRUSST CONURBAZIONE CASERTANA (PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E DI SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO PROMOSSO DAL COMUNE DI CASERTA, DENOMINATO "CONURBAZIONE CASERTANA")

Il Programma nasce con un Accordo Quadro ai sensi dell'art. 11 del bando allegato al Decreto del Ministero dei LL.PP. dell'08/10/1998, stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 18/03/2002, Dipartimento per il Coordinamento dello sviluppo del Territorio.

Dalla Relazione Generale del programma, si legge:

"Lo strumento del PRUSST rappresenta per l'ambito territoriale un modello del tutto originale.

La novità più importante è l'elaborazione di progetti intersettoriali proposti direttamente dalle amministrazioni locali tra loro raccordate e coordinate che, superando strumenti legislativi rigidi ed il ricorso a richieste di finanziamenti estemporanee, possano rappresentare le reali esigenze delle collettività locali,

dispiegare nuovi investimenti pubblici e privati e promuovere occasioni di sviluppo salvaguardando e valorizzando le risorse storico-ambientali presenti sul territorio.

L'intendimento è quello di elaborare un programma che individua un territorio e degli obiettivi chiari legati al suo sviluppo sostenibile, sui quali convogliare e coordinare le proposte di investimento private, le azioni degli enti locali, la strumentazione urbanistica, le diverse forme di incentivi regionali, statali e comunitari, alla luce del quadro legislativo vigente tenendo presente sia le altre iniziative avviate sulla base degli strumenti di programmazione negoziata quali il Patto Territoriale di Caserta con le quali si intende agire sinergicamente.

Il nome che si è voluto dare a questo programma di recupero urbano e di sviluppo sostenibile del territorio indica un'unione territoriale e culturale tra le amministrazioni promotrici che ha ragioni profonde e radici antiche.

Altro elemento qualificante del PRUSST è l'aver fatto incontrare intorno ai "tavoli di concertazione" più Enti ed Amministrazioni Pubbliche con le realtà imprenditoriali e sindacali per verificare insieme i "punti deboli" del sistema sia a livello imprenditoriale che territoriale e per concordare congiuntamente un piano di lavoro ed un programma di azioni e di interventi finalizzati allo sviluppo economico ed al rilancio occupazionale.

Si ritiene che il tavolo di concertazione avviato con il PRUSST ha concorso a rafforzare l'identità dell'ambito territoriale ed a creare le condizioni per definire azioni ed interventi necessari a prefigurare uno sviluppo duraturo e sostenibile per il territorio.

STRALCIO DEGLI INTERVENTI CHE HANNO INTERESSATO IL SOLO COMUNE DI GRAZZANISE

COMUNE	ASSE P.R.U.S.S.T.	OPERE	IMPORTO MILIONI/LIRE	TOT.COMUNE Mln/lire	ASSE POR	MISURA
Grazzanise	INFRASTRUTTURE	Studio di fattibilità aereporto	300	14.648	V	5.1
Grazzanise	INFRASTRUTTURE	Costruzione aree di parcheggio	475		V	5.1
Grazzanise	RIQUAL. URBANA	Riqualificazione rete pubblica illuminaz.	200		V	5.1
Grazzanise	RIQUAL. URBANA	Eliminazione barriere architettoniche	600		V	5.1
Grazzanise	RIQUAL. URBANA	Costruzione aree pubb. attrezzate	369		V	5.1
Grazzanise	RIQUAL. URBANA	Costruzione villa comunale a Grazzanise	1.200		V	5.1
Grazzanise	RIQUAL. URBANA	Costruzione aree pubb.per giochi	100		V	5.1
Grazzanise	RIQUAL. URBANA	Costruzione villa comunale a Brezza	1.000		V	5.1
Grazzanise	SERVIZI	Costruzione area mercato	1.000		V	5.1
Grazzanise	SERVIZI	Costruzione centro sociale	85		V	5.1
Grazzanise	SERVIZI	Costruz. nuovo cimitero Grazzanise	7.447		V	5.1
Grazzanise	SERVIZI	Costruz. nuovo cimitero Brezza	1.400		V	5.1
Grazzanise	SERVIZI	Completam. nuova casa comunale	372		V	5.1
Grazzanise	SERVIZI	Costruzione strutture sportive	100		V	5.1

La tabella che precede riassume tutti gli interventi previsti nel quadro economico complessivo del PRUSST, per il solo Comune di Grazzanise. All'oggi, non si conosce con precisione lo stato dei lavori e l'erogazione dei relativi finanziamenti. Per certo, esiste uno studio di fattibilità per il nuovo aeroporto, citato più volte nella sede del presente rapporto. Per il resto, si tratta di una serie di interventi puntuali, senza alcuna valenza programmatoria ai fini del PUC.

A.3.13. PIANO D'AMBITO ATO NAPOLI VOLTURNO.

I Piani di Ambito Ottimale (ATO) contengono la ricognizione delle infrastrutture esistenti per i servizi di acquedotto, fognari e depurativi, il programma degli interventi ed il modello gestionale ed organizzativo del servizio idrico integrato, nonché il piano economico finanziario diretto a garantire un'efficiente sistema di gestione del ciclo integrato delle acque. I Piano adottati dagli ATO campani, in attuazione della Legge Galli evidenziano altresì le criticità ambientali ed economico-finanziarie nell'area di riferimento e stabiliscono gli interventi per l'adeguamento infrastrutturale e tariffario dei servizi sulla base di parametri normativi e dei costi operativi riscontrati. La realizzazione delle opere pianificate nei Piani di ATO è fondamentale al fine di realizzare gli obiettivi di miglioramento dell'efficienza e della sostenibilità ambientale dei sistemi di gestione del servizio idrico integrato come previsto dal Dlgs 152/2006. Sulla base di quanto previsto dai rispetti Piani, gli Enti di ATO esercitano attività di monitoraggio e controllo sugli scarichi ed i prelievi di acqua, oltre che sui consumi, al fine di garantire usi sostenibili ed il risparmio della risorsa idrica.

A.3.14. PIANIFICAZIONE DI BACINO:

IL PIANO STRALCIO ASSETTO IDROGEOLOGICO – RISCHIO FRANE DELL'AUTORITÀ DI BACINO, FIUMI LIRI GARIGLIANO E VOLTURNO E IL PIANO STRALCIO DIFESA DALLE ALUVIONI (PSDA).

Il **Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico** dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri Garigliano e Volturno risulta aggiornato al mese di gennaio 2009. Tale Piano:

a) individua le aree a rischio idrogeologico molto elevato, elevato, medio e moderato, ne determina la perimetrazione, stabilisce le relative prescrizioni;

- b)** delimita le aree di pericolo idrogeologico quali oggetto d'azioni organiche per prevenire la formazione e l'estensione di condizioni di rischio;
- c)** indica gli strumenti per assicurare coerenza tra la pianificazione stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico e la pianificazione territoriale della Regione Campania, anche a scala provinciale e comunale;
- d)** individua le tipologie per la programmazione e la progettazione preliminare degli interventi di mitigazione o eliminazione delle condizioni di rischio e delle relative priorità, a completamento ed integrazione dei sistemi di difesa esistenti.

In tutte le aree perimetrate con situazioni di rischio o di pericolo il piano persegue in particolare gli obiettivi di:

- a)** salvaguardare, al massimo grado possibile, l'incolumità delle persone, l'integrità strutturale e funzionale delle infrastrutture e delle opere pubbliche o d'interesse pubblico, l'integrità degli edifici, la funzionalità delle attività economiche, la qualità dei beni ambientali e culturali;
- b)** impedire l'aumento dei livelli attuali di rischio oltre la soglia che definisce il livello di "rischio accettabile" di cui ai successivi artt. 16 e 27, non consentire azioni pregiudizievoli per la definitiva sistemazione idrogeologica del bacino, prevedere interventi coerenti con la pianificazione di protezione civile;
- c)** prevedere e disciplinare i vincoli e le limitazioni d'uso del suolo, le attività e gli interventi antropici consentiti, nelle diverse tipologie d'aree soggette a condizioni di rischio e di pericolosità, subordinatamente ai risultati d'appositi studi di compatibilità idraulica o idrogeologica;
- d)** stabilire norme per il corretto uso del territorio e delle risorse naturali nonché per l'esercizio compatibile delle attività umane a maggior impatto sull'equilibrio idrogeologico del bacino;
- e)** porre le basi per l'adeguamento della strumentazione urbanistico-territoriale, con la costituzione di vincoli, prescrizioni e destinazioni d'uso del suolo in relazione ai diversi gradi di rischio e di pericolo;
- f)** conseguire condizioni accettabili di sicurezza del territorio mediante la programmazione degli interventi non strutturali ed interventi strutturali e la definizione dei piani di manutenzione, completamento ed integrazione dei sistemi di difesa esistenti;

g) programmare la sistemazione, la difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, anche attraverso la moderazione delle piene e la manutenzione delle opere, adottando modi d'intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del territorio;

h) prevedere la sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture, adottando modi d'intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del territorio;

i) definire i criteri e le tipologie d'intervento necessari alla manutenzione delle opere in funzione del grado di sicurezza compatibile e del rispettivo livello d'efficienza ed efficacia;

j) indicare le necessarie attività di prevenzione, di allerta e di monitoraggio dello stato dei dissesti.

A questi scopi inoltre il Piano Stralcio:

a) costruisce un quadro conoscitivo dei processi di versante e fluviali attraverso la raccolta, l'organizzazione e l'integrazione delle conoscenze disponibili, in modo da rappresentare il quadro dei fenomeni dell'intero bacino su elaborati cartografici in scala al 1: 5000.

b) individua e perimetra le aree classificate pericolose ed a rischio idrogeologico, molto elevato (R4), elevato (R3), medio (R2) e moderato (R1), considerando la propensione ai dissesti e le rispettive interferenze con la presenza di beni e interessi vulnerabili.

Come si evince dalla Tav. 08 inserita nell'Allegato Cartografico al presente Rapporto, il Comune di Grazzanise non rientra in alcuna delle aree classificate di cui al precedente punto b). Difatti è solo perimetrato tra le aree con assenza di rischio.

Diversa è invece la situazione esaminata dal **Piano Stralcio Difesa dalle Alluvioni** (PSDA) per il territorio comunale. Esso è difatti attraversato dal fiume Volturno, che determina rischi gravi di esondazione nelle aree più prossime agli argini, identificate come Fascia "A" dal suddetto PSDA. Il resto del territorio ricade invece all'interno della Fascia "R" *Retroarginale*, caratterizzata da rischio lieve per rottura, tracimazione o aggiramento argine. Si veda in proposito la tav. 07 allegata al presente rapporto.

Il piano individua poi una serie di punti critici (nei quali si è già verificata o potrebbe verificarsi la rottura degli argini).

Tali punti sono:

___ *a monte dell'abitato di Capua;*

___ *a valle dell'abitato di Capua, in sinistra idraulica;*

___ *a valle di Santa Maria La Fossa;*

___ ***a Grazzanise;***

___ ***tra Grazzanise e Canello Arnone;***

___ *a Canello Arnone;*

___ *nel tratto prima dell'immissione a mare nell'abitato di Castel Volturno.*

Riguardo alla normativa di riferimento per la regolamentazione d'uso delle "Fascia A" e "R", essa è dettata negli artt. 6 e 7 delle Norme di attuazione del Progetto di Variante al P.S.D.A. del Febbraio 2003, puntualmente riportati nel successivo paragrafo sulle componenti ambientali "Suolo e Sottosuolo", al quale si rimanda.

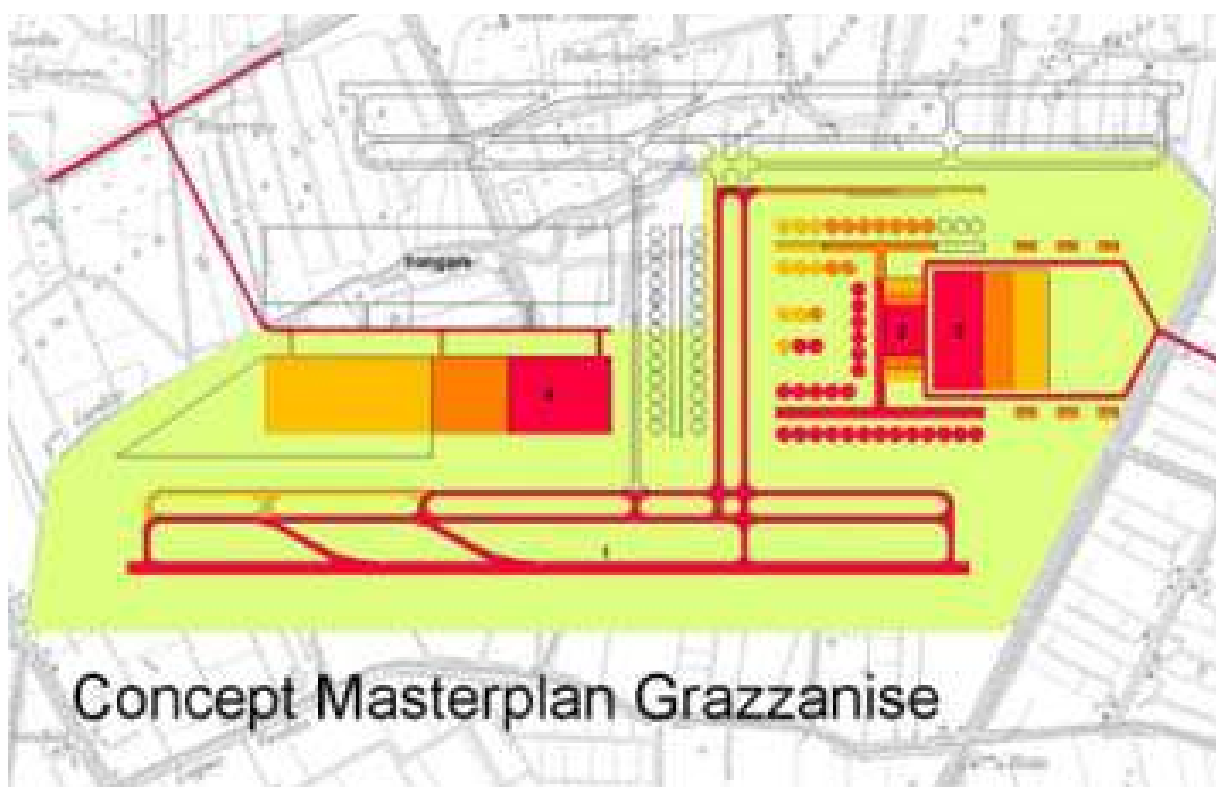
A.3.15. I GRANDI INTERVENTI STRATEGICI CORRELATI ALLO SVILUPPO DEL TERRITORIO COMUNALE:

- Il nuovo aeroporto internazionale di Grazzanise

Strettamente connessa allo sviluppo del territorio è la programmata opera del nuovo aeroporto internazionale.

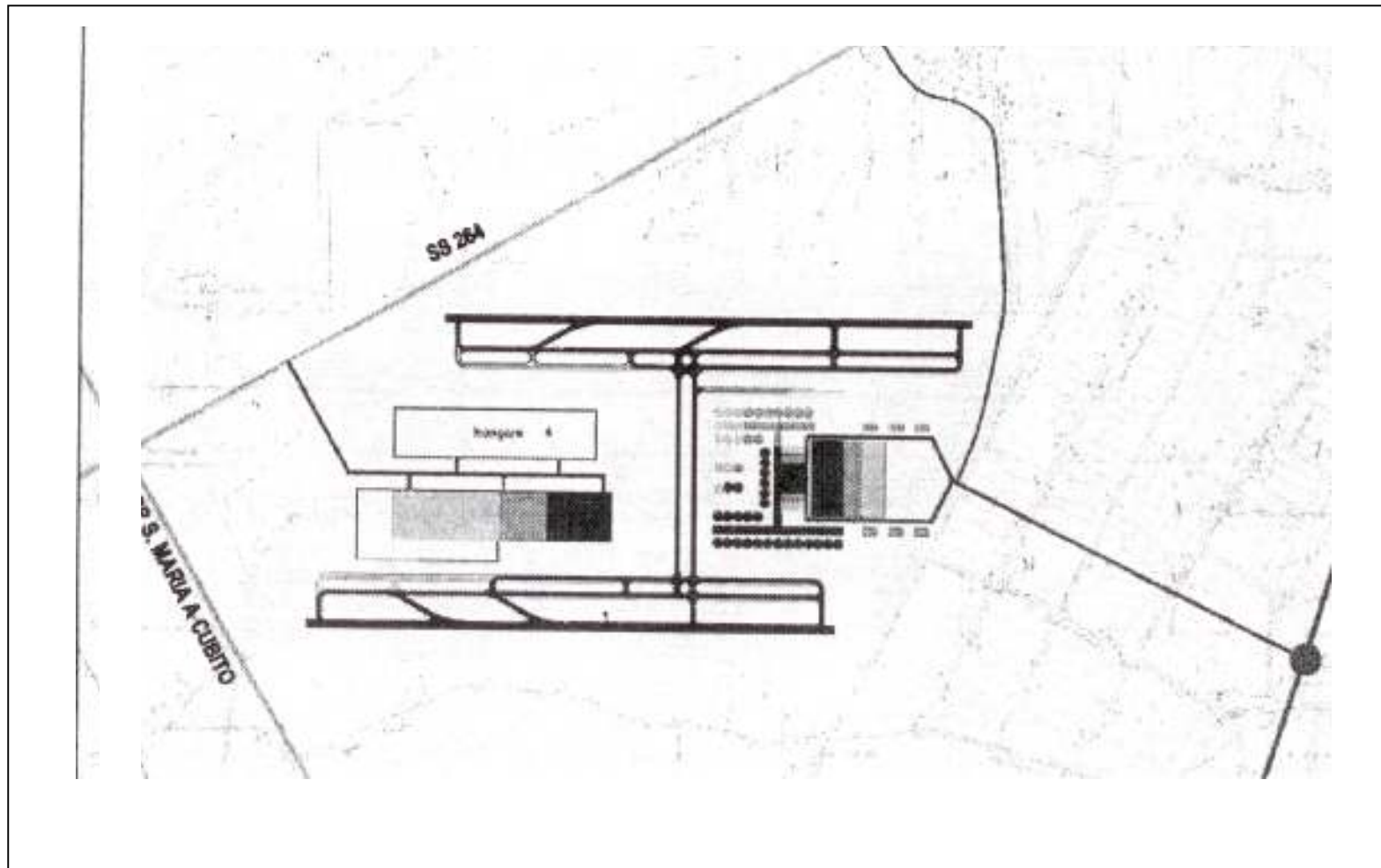
Grazzanise sarà un aeroporto di tipo 4E/F, in grado cioè di ospitare anche i velivoli di maggiori dimensioni come i Boeing 777 e gli Airbus 380. Gestirà il traffico internazionale, ma sarà anche una base per i vettori low cost.

Il grafico che segue¹ mostra il lay-out dell'aeroporto: in giallo è l'intera area asservita, in rosso la viabilità interna, comprese le piste, facente parte delle opere previste per il 2012, i riquadri in rosso, arancio e giallo sono edifici (terminal e servizi aeroportuali) la cui costruzione è prevista rispettivamente per il 2012, 2020, 2030.



Lay-out dell'aeroporto di Grazzanise

¹ Tratto dallo studio, consegnato nel novembre 2003, affidato dall'Amministrazione regionale ad una ATI, costituita da NACO B.V., STIPE e TBRIDGE S.p.a.
Rapporto ambientale preliminare



Lay – out con l’indicazione della viabilità esistente di connessione alla nuova infrastruttura aeroportuale: la SS 264 collega Grazzanise alla Foce del Volturno, connettendosi con la diramazione verso Nord della SS 7 bis; la Strada Provinciale S. Maria Cubito collega i comuni di Villa Literno, Cancellò Arnone e Grazzanise.

Il tema dell'aeroporto è stato già trattato a proposito del PTR, il quale riconosce un Campo Territoriale Complesso, ossia un ambito prioritario d'intervento interessato da processi di trasformazione territoriale, che richiedono il coordinamento dei livelli di pianificazione e delle strategie d'intervento nei territori interessati, proprio nell'area destinata ad accogliere il nuovo aeroporto, denominato **Campo Territoriale Complesso n°1: Grazzanise**.

Come si legge nella Deliberazione n°32, seduta del 18/01/2006 (BURC n°10 del 27/02/2006), della Giunta Regionale della Campania – Area Generale di Coordinamento N. 14 – Trasporti e Viabilità, dal titolo "*Ratifica Protocollo d'Intesa per la definizione in forma coordinata delle modalità procedurali, dell'articolazione delle fasi e della definizione dei contenuti di pianificazione dell'ambito territoriale sub-provinciale interessato dalla realizzazione dell'infrastruttura dell'Aeroporto civile di Grazzanise, prevista dal quadro programmatico della mobilità regionale*", il suddetto Campo territoriale n°1 è caratterizzato dalla previsione programmatica:

1. della localizzazione del nuovo Aeroporto Civile di Grazzanise;
2. del potenziamento dell'Aeroporto civile di Capua (da destinare alle attività dell'industria aeronautica);
3. della realizzazione del collegamento stradale Capua (A1) / Domiziana per il quale la Regione Campania ha affidato un apposito studio di fattibilità;
4. della realizzazione del collegamento ferroviario tra la rete RFI e lo scalo aeroportuale di Grazzanise, per il quale è stato affidato uno Studio di fattibilità da EAV.

Il Protocollo d'Intesa, parte integrante della suddetta deliberazione, è stato sottoscritto in data 16 gennaio 2006, tra i seguenti soggetti: Regione Campania, Provincia di Caserta, Comuni di Cancellorosso, Casal di Principe, Castelvetro, Grazzanise, S. Maria la Fossa e Villa Literno, e ha lo scopo di definire in forma coordinata le modalità procedurali, l'articolazione delle fasi e la definizione dei contenuti di pianificazione dell'ambito territoriale sub-provinciale interessato dalla realizzazione dell'infrastruttura dell'Aeroporto civile di Grazzanise, prevista dal quadro programmatico della mobilità regionale. Strumento necessario all'attuazione della coordinazione è lo Schema di Assetto del Campo Territoriale di riferimento, configurato come una sorta di Piano intercomunale, nel quale si inseriscono gli interventi dei singoli Comuni funzionali al corretto inserimento dell'aeroporto nel territorio.

La potenzialità di sviluppo dell'aeroporto sono enormi, addirittura non prevedibili, e comunque sicuramente andranno eseguiti interventi per garantire infrastrutture, servizi specifici, attività che permettono occupazione a breve, medio, e lungo termine, residenze per addetti, con necessità di residenze speciali come alberghi ed alloggi anche temporanei per equipaggi e personale.

Nell'ambito del protocollo d'intesa l'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania ha eseguito uno studio di fattibilità per la realizzazione del collegamento autostradale tra l'A1, il futuro aeroporto di Grazzanise e la Domiziana, e la variante di Capua, presentato in data 18/04/2007, alla presenza di tutti i comuni interessati dal protocollo.

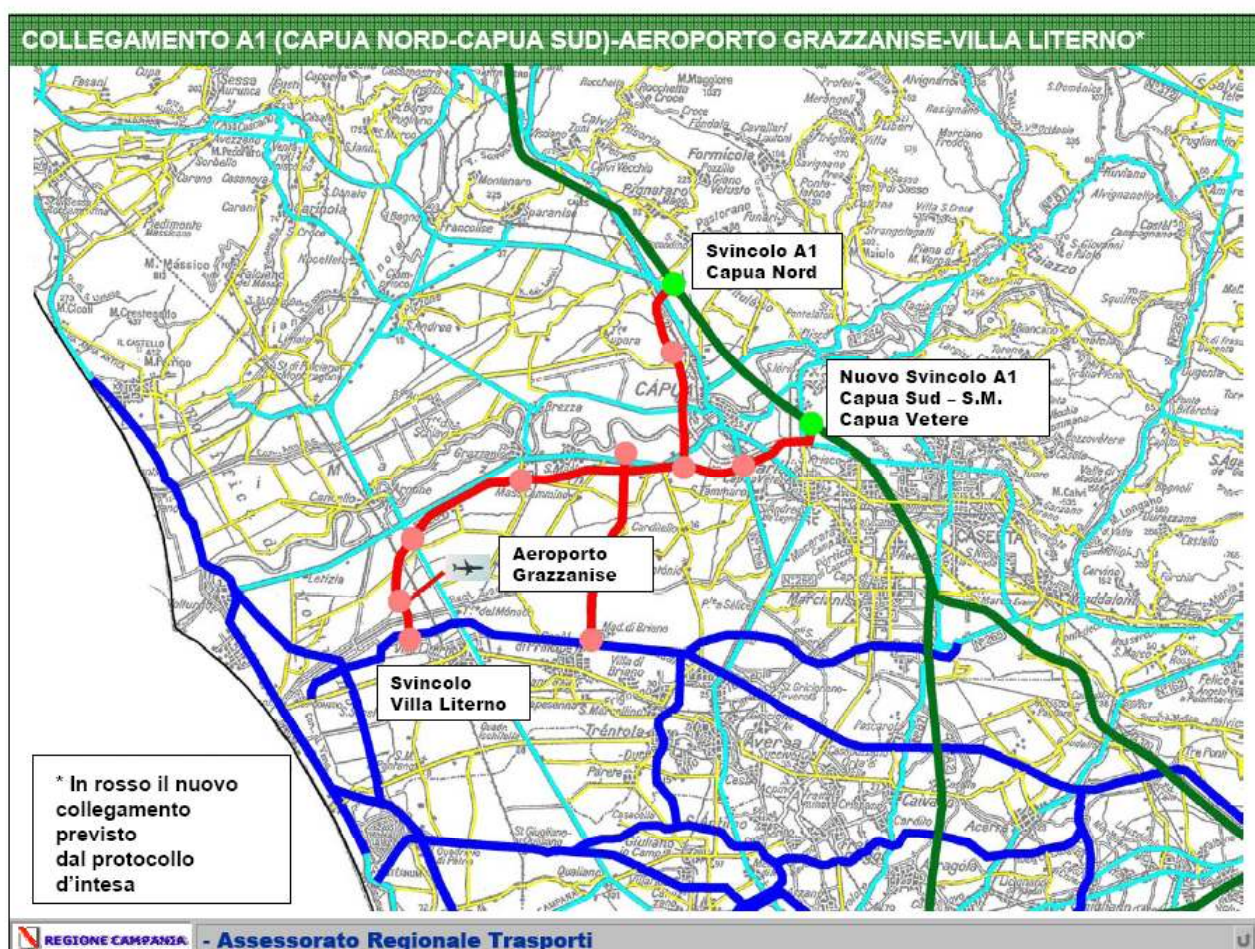
Lo studio prevede la realizzazione di due nuove strade (*vedi cartina pagina seguente*):

- un'arteria con caratteristiche autostradali (due corsie per senso di marcia) di collegamento tra il nuovo svincolo di Capua Sud-Santa Maria C.V. (in costruzione) dell'autostrada A1, e l'asse di supporto all'altezza di Villa Literno (Domiziana), che raggiungerà anche il futuro aeroporto di Napoli-Grazzanise;
- un'arteria stradale (una corsia per senso di marcia) di collegamento tra la nuova strada di cui al primo punto, e lo svincolo di Capua Nord dell'A1 (cosiddetta "variante di Capua").

Gli obiettivi delle due infrastrutture previste sono così sintetizzabili:

- Realizzare un collegamento tra l'autostrada A1, la direttrice Domiziana e l'area occidentale di Napoli, anche al fine di decongestionare il nodo autostradale di Napoli: questa strada, infatti, chiuderà il grande "anello" formato da A1, Tangenziale di Napoli e Domiziana (come un vero e proprio "raccordo anulare" sul modello di quello di Roma), in grado di razionalizzare i flussi; utilizzando questo nuovo asse, infatti, si potrà arrivare a Napoli da Roma (e viceversa) non più solo dall'A1, ma uscendo dall'autostrada a Capua, evitando così l'afflusso dal lato est della Tangenziale che è quello più affollato;
- Collegare l'Aeroporto di Napoli-Grazzanise con la A1 e con Napoli, Caserta e Benevento, anche attraverso la variante di Caserta, di cui recentemente è stato inaugurato l'ultimo tratto;

- Fungere da asse di supporto (insieme al collegamento ferroviario) dello sviluppo territoriale verso ovest della conurbazione casertana, anche in conseguenza dell'insediamento aeroportuale;
- Migliorare le condizioni di circolazione dell'Appia in corrispondenza di Capua;
- Servire le zone di espansione industriale dell'area;
- Rendere maggiormente accessibili i poli di attrazione locali, quali ad esempio, gli aeroporti di Capua e Grazzanise (compreso quello militare), il Circa, il Real Sito di Carditello, la cittadella giudiziaria di Santa Maria Capua Vetere, etc.



Le strade in rosso rappresentano il progettato collegamento autostradale tra l'A1, il futuro aeroporto di Grazzanise e la Domiziana, e la variante di Capua

Direttamente connessa alla realizzazione del nuovo aeroporto di Grazzanise è la **delocalizzazione dell'Aeroclub di Napoli**, destinato a lasciare l'attuale sito di Capodichino. E' giusto il caso di evidenziare che il PUC recentemente adottato nel Comune di Villa Literno ha recepito la richiesta di un consorzio di imprese dell'Aeroclub di allocare sul territorio comunale un aeroporto di piccole dimensioni, quale

infrastruttura di una zona industriale / produttiva / turistica, che necessita naturalmente di nuovi servizi ed interventi.

A.3.16. PIANO DI TRASPORTO DEL BACINO CASERTA (DELIBERA N. 163 DEL 19.09.2005)

Il nuovo ordinamento del Trasporto Pubblico Locale nella Regione Campania previsto dalla L.R. n° 3 del 28.03.2002 "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania" assegna alle Province "le funzioni ed i compiti di programmazione ed amministrazione non espressamente riservate alla Regione in materia di: a) reti, impianti e servizi autofilotriviari e non convenzionali urbani ed extraurbani; b) nodi e infrastrutture di scambio per la gestione della mobilità; c) reti, impianti e servizi autofilotriviari e non convenzionali interprovinciali che collegano due Province della Regione Campania; d) servizi e impianti di trasporto a fune; e) servizi lacuali.

Le funzioni e i compiti riguardanti i servizi di linea sono trasferite alle Province che le esercitano". La Provincia diventa quindi l'Ente di Programmazione e Pianificazione del trasporto pubblico locale e per poter espletare tale funzione è necessario che la stessa si doti dello strumento programmatico rappresentato dal Piano di Bacino.

Il Piano di Trasporto del Bacino Caserta si configura come uno strumento di pianificazione propositivo rispetto all'attuale Piano Regionale dei Trasporti proprio per conseguire lo sviluppo integrato di tutta la mobilità provinciale, così come auspicato nel P.T.R.

La legge regionale 3/2002 all'art. 16 "Articolazione del processo di pianificazione dei servizi di mobilità per il trasporto pubblico" prevede al comma 4 che "la pianificazione dei servizi per la mobilità di competenza delle Province si articola per bacini di traffico. Si intende per bacino di traffico un ambito territoriale risultante dall'insieme di più Comuni, caratterizzato da una domanda di mobilità i cui luoghi di origine-destinazione sono prevalentemente all'interno dei suoi confini e che dunque può essere soddisfatta con una rete funzionale autonoma e con un sistema integrato di servizi".

Il territorio provinciale è stato pertanto suddiviso in 5 bacini di traffico che oltre ai requisiti previsti dalla normativa presentano caratteristiche simili sia sotto l'aspetto socio-economico, sia sotto il profilo dell'offerta di trasporto.

I bacini individuati sono stati:- Aversano - Centrale - Domiziano - Alto Casertano - Alifano-Matesino.

Il Bacino Centrale, nel quale è incluso il Comune di Grazzanise, è rappresentato dalla Conurbazione Casertana, con il capoluogo provinciale in posizione baricentrica, estendendosi fino a Capua, da un lato, e a Maddaloni sull'altro versante; esso è il più popolato tra i 5 bacini, con 386.302 abitanti e raggruppa 31 Comuni.

Il Piano di Trasporto di Bacino propone che nel breve periodo vengano realizzati interventi di razionalizzazione dei servizi in ambito di singolo bacino per evitare sovrapposizioni e duplicazione di linee fermo restando il principio di conservazione per ogni azienda delle attuali percorrenze concessionarie; allorquando invece si passerà all'assegnazione degli stessi attraverso "gare", sarà ridisegnata la rete del singolo Bacino, restando immutata, a parità di risorse economiche, il monte percorrenze.

Il Progetto di "Metropolitana Regionale" prevede che "il trasporto collettivo su gomma subisca allo scenario 2010 una radicale riorganizzazione al fine di eliminare, le inutili sovrapposizioni e realizzare l'integrazione a servizio dell'intermodalità".

Il progetto prevede tra l'altro la realizzazione di numerosi e strategici punti di interscambio oltre quelli ferro-ferro, anche tra le differenti modalità di trasporto ferro-gomma trasporto collettivo e ferro-gomma trasporto privato.

Il ricorso all'intermodalità è d'altro canto uno dei cardini del Piano Regionale dei Trasporti della Campania per il superamento "della discontinuità tra i diversi modi di trasporto, tra i sistemi di trasporto ai diversi livelli territoriali all'interno di uno stesso modo tra le diverse fasi di uno stesso spostamento".

E' necessario però che il "disagio" per l'utenza dovuto al trasbordo sia limitato al massimo e compensato dai vantaggi connessi alla riduzione dei tempi di viaggio ed alla maggiore affidabilità del sistema in generale, attuando strategie di:

- Integrazione degli orari dei diversi vettori per l'ottimizzazione delle coincidenze;
- Attrezzaggio dei nodi scambiatori con strutture adeguate per l'utenza sia del trasporto collettivo su gomma che dell'autovettura privata (strutture coperte – sale d'attesa – punti di ristoro – adeguata informazione all'utenza – parcheggi auto custoditi);
- Integrazione tariffaria tra i diversi vettori sia su gomma che su ferro.

A.3.17. IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI GRAZZANISE ATTUALMENTE VIGENTE E IL REGIME VINCOLISTICO.

Si rimanda **all'Allegato documentale 2** del presente Rapporto, per una descrizione delle linee fondamentali del PRG vigente.

A.3.18. SINTESI DEL CONFRONTO CON ALTRI PIANI RILEVANTI

RAPPORTO DEGLI ALTRI RILEVANTI PIANI E PROGRAMMI CON LA PROPOSTA DI PUC E INDICAZIONI PER MIGLIORARNE IL LIVELLO DI COERENZA	
Piano Territoriale Regionale (PTR)	<p>La proposta di PUC avvala l'adeguamento dei grandi assi infrastrutturali che interessano il territorio comunale, al fine della razionalizzazione e del decongestionamento della viabilità extracomunale e di attraversamento, come previsto dal PTR.</p> <p>La proposta di PUC si adegua alla presenza del Campo Complesso relativo all'Aeroporto di Grazzanise, sia tramite gli interventi previsti sul sistema mobilità, sia attraverso la previsione della Zona urbana F2, detta "Frammento urbano a funzioni integrate" destinata a funzioni correlate al nuovo aeroporto (residenziali, turistico - alberghiere, ristorative, commerciali e direzionali).</p> <p>La proposta di PUC recepisce le linee guida del PTR sul paesaggio, che confermano la necessità di tutela e valorizzazione del paesaggio agricolo (attraverso, ad esempio, il ripristino degli antichi percorsi, costituenti l'armatura del paesaggio agricolo o promovendo recupero delle masserie dell'ONC, anche, ad avviso della scrivente, acquisendole al patrimonio comunale o imponendo gli interventi più urgenti per evitarne la perdita).</p> <p style="text-align: center;">INDICAZIONI / PROPOSTE SCATURITE DALLA STESURA DEL PRESENTE RAPPORTO</p> <p>Sarebbe inoltre opportuno assoggettare il suddetto patrimonio (quello delle masserie) ad un regime di tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., inquadrandolo e classificandolo come "nuclei antichi", come definiti dalla L.R. 26/2002.</p> <p>Oppure, si potrebbe pensare ad un PUA per le zone agricole laddove esse contengono episodi di valenza storico -architettonica, in modo da dettare precise prescrizioni per l'edilizia rurale di pregio (si potrebbe, ad esempio, escludere, per le masserie, la possibilità dell'ampliamento del 20% che la proposta di Puc rende invece possibile per l'edilizia rurale esistente). In alternativa, si potrebbe anche solo puntualizzare con maggiore dettaglio le "prescrizioni per le Zone E", già elaborate.</p>
Programma di Sviluppo Rurale PSR CAMPANIA 2007/2013	<p>La proposta di PUC si pone come obiettivo, e crea le condizioni, per il miglioramento delle condizioni di contesto (infrastrutturazione logistica) ai fini di un miglior assetto competitivo delle filiere (spec. zootecnica).</p>
Programma d'azione per le zone vulnerabili all'inquinamento da nitrati di origine agricola	<p>La proposta di PUC, corredata da un valido strumento come la carta dell'uso del suolo, limita la creazione di nuovi impianti zootecnici alle sole aree boschive, incolte e pascolive, riducendo, quindi, notevolmente il carico potenziale proveniente dalle difficoltà di smaltimento dei reflui, responsabili della gran parte dell'inquinamento da nitrati, che pure colpisce il territorio comunale.</p> <p style="text-align: center;">INDICAZIONI / PROPOSTE SCATURITE DALLA STESURA DEL PRESENTE RAPPORTO</p> <p>Sembrirebbe opportuno puntualizzare nel testo delle NTA che tutti gli interventi relative alle stalle di nuova costruzione dovranno rispettare la legge regionale sullo smaltimento dei reflui zootecnici e, più dettagliatamente, si potrebbe emanare un regolamento comunale ad hoc. Inoltre, in coerenza con quanto previsto dall'art. 5, della Direttiva 91/676/CEE, il Programma di Azione, per le zone vulnerabili designate in Campania, prevede una serie di norme da applicare inderogabilmente. Sembra opportuno, quindi, individuare univocamente, su cartografia catastale, le suddette aree inquinate.</p>

	<p>In via generale, si può ancora dire che il settore zootecnico necessita di adeguamenti indispensabili relativamente al miglioramento tecnologico e gestionale, alla luce della situazione pedologica ed idrologica dell'area interessata, (rischio di possibili contaminazioni ed inquinamento delle falde, prodotte dai percolati aziendali).</p> <p>Nei contesti zootecnici tecnologicamente avanzati, sono da incentivare gli impianti di recupero di biogas, con adeguati interventi ed attività di produzione di energia rinnovabile a basso costo.</p> <p>Pertanto è necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il corretto e razionale trattamento e smaltimento dei reflui zootecnici e dei residui di trasformazione del processo lattiero – caseario; • il recupero energetico dai reflui zootecnici.
Piano regionale rifiuti urbani della Regione Campania	<p>Rispetto all'attuale localizzazione di aree destinate alla gestione del ciclo dei rifiuti urbani e non (sul territorio comunale vi è una sola discarica pere RSU in località "molarella") il PUC non prevede cambiamenti.</p> <p>È necessario pertanto l'adeguamento tecnologico del sistema impiantistico relativamente alla gestione rifiuti, nonché il miglioramento/ implementazione dell'attuale sistema si raccolta differenziata.</p>
Piano di bonifica dei siti inquinati della Regione Campania	<p>Il territorio di Grazzanise è costellato da una serie di siti potenzialmente inquinati, per i quali, su prescrizione della Regione, è necessario il ripristino della qualità ambientale partendo dalla misurazione del livello di inquinamento attuale.</p> <p style="text-align: center;">INDICAZIONI / PROPOSTE SCATURITE DALLA STESURA DEL PRESENTE RAPPORTO</p> <p>Le misurazioni nei siti potenzialmente inquinati, laddove questi vengono univocamente determinati, possono essere prescritte in fase attuativa, ad esempio mediante le norme di attuazione dei PUA; oppure, se ricadenti in Zona Agricola, si potrebbe porre il limite del ripristino della qualità ambientale, nel momento in cui gli aventi diritto richiedono autorizzazioni edilizie.</p>
Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria	<p>La proposta di PUC prevede la realizzazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di nuovi assi viari tali da decongestionare il traffico lungo le direttrici principali esistenti; • lungo le direttrici principali e la nuova viabilità, la proposta di PUC prevede la piantumazione di alberature di speci autoctone; • nel nucleo abitato si prevede la realizzazione di vaste aree di verde attrezzato e non; • sono previsti i parchi fluviali del Volturno e del canale Fiumarella che pure comporteranno un cospicua "rimboschimento". • piste ciclabili e percorsi pedonali potranno essere localizzati in tutte le zone di espansione, mediante i PUA, siano esse residenziali che produttive o commerciali.
Piano Regionale di Tutela delle Acque	<p>Nel perseguire l'obiettivo generale di salvaguardia e miglioramento quali-quantitativo della risorsa idrica, di tutela idrogeologica del territorio nonché di incrementare l'efficienza gestionale degli schemi idrici ed irrigui, la proposta di PUC prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il completamento della rete fognaria e il suo collegamento nel depuratore dei Regi Lagni (già in fase progettuale); • il recepimento di qualsivoglia iniziativa si voglia applicare a livello provinciale per il risanamento o la riconversione del depuratore dei Regi Lagni che possa interessare /coinvolgere Grazzanise.
Piano energetico ambientale Regione Campania	<p>Per soddisfare quanto previsto dal PEAR in merito alle misure per il risparmio energetico il PUC, al di là della normativa comunque vigente in materia, specificherà in sede definitiva l'obbligo per tutte le nuove costruzioni di ricorrere agli impianti per la produzione di energie rinnovabili (pannelli solari e fotovoltaici), oltre all'obbligo di dotare l'edilizia residenziale anche in ristrutturazione del Certificato di qualificazione energetica di cui al D.Lgs 192/2005 e s.m.i. (con l'ammissione delle sole classi da A a C).</p> <p style="text-align: center;">INDICAZIONI / PROPOSTE SCATURITE DALLA STESURA DEL PRESENTE RAPPORTO</p>

	<p>In sede attuativa, nell'ambito dei PUA, appare opportuno includere l'obbligo di applicare principi di bioedilizia, nelle seguenti zone: zone residenziali di espansione (Zone C) con relativi standard, Zone commerciali (Zone G), zona a funzioni integrate a servizio dell'aeroporto (Zona F2), zone per attrezzature di interesse collettivo (Zone F3). Tali principi andranno puntualmente descritti.</p> <p>Inoltre è opportuno porre l'attenzione sul tema delle agro-energie, anche indicando nella zonizzazione un eventuale sito per la produzione di biomasse (gas metano).</p>
Piano Regionale Attività Estrattive (PRAE)	Non sono presenti nel territorio di Grazzanise cave dimesse. Il recepimento del PRAE si attuerà con la negazione dell'installazione di qualsivoglia attività estrattiva.
Progetto Integrato S.S. Appia (P.I.T.) e il PRUSST conurbazione casertana	Il PUC si rifà alla programmazione prevista dal PIT e dal PRSST che tra le loro priorità pongono il recupero delle criticità ambientali e la valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio.
Piano di Sviluppo protocollo d'intesa tra i comuni dell'agro-caleno, basso Volturno e sud Garigliano (in corso di definizione)	Il piano in questione è ancora in fase di studio. Ne sono stati pubblicati due masterplan (2008 e 2009) che racchiudono le proposte dei Comuni e dell'Università degli studi di Napoli. La proposta di PUC recepisce a pieno le suddette linee d'indirizzo, in particolar modo per ciò che riguarda il risanamento ambientale dell'area (con la creazione dei parchi fluviali), la redistribuzione dei pesi insediativi su tutto il territorio della provincia e le infrastrutture d'interesse provinciale che attraversano Grazzanise.
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	<p>Gli obiettivi del piano provinciale vengono in parte recepiti attraverso la realizzazione dei seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recupero dei centri storici • Soddissfacimento della pressione insediativa • Riqualificazione degli insediamenti • Potenziamento della mobilità debole • Modernizzazione della rete stradale <p>La rete infrastrutturale disegnata dal PTCP e passante per Grazzanise è stata recepita dalla proposta di PUC, con qualche modifica nei tarccati atti a migliorarne l'impatto ambientale. Il principio della redistribuzione dei pesi insediativi sul territorio provinciale è stato ugualmente recepito attingendo dalla quota del 25% di nuovi vani complessivi attribuita all'ambito insediativi casertano, di cui Grazzanise fa parte.</p>
Piano Trasporti per il Bacino di Caserta (Delibera n. 163 del 19.09.2005)	Il PUC in via definitiva potrà prevedere la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali ad integrazione della mobilità interna al comune, da inserire nella pianificazione attuativa delle zone residenziali, commerciali, a funzioni integrate e a vocazione agrituristica.
Piano d'Ambito Ato Napoli Volturno	I Piani di Ambito Ottimale (ATO) contengono la ricognizione delle infrastrutture esistenti per i servizi di acquedotto, fognari e depurativi, il programma degli interventi ed il modello gestionale ed organizzativo del servizio idrico integrato, nonché il piano economico finanziario diretto a garantire un efficiente sistema di gestione del ciclo integrato delle acque. Di questi aspetti la proposta di PUC recepisce la parte che si riferisce al completamento della rete fognaria e della rete idrica.
Autorità di Bacino fiumi Liri, Garigliano e Volturno	Il territorio di Grazzanise è interessato dal solo rischio alluvioni di cui al piano stralcio PSDA dell'Autorità di Bacino. Nelle NTA, la proposta di PUC stabilisce che il territorio è quindi soggetto alla legislazione vigente in materia di difesa del suolo, tutela ecologica e salvaguardia paesaggistica.