



*Progetto di un'area attrezzata
"Polo Aerospaziale" di Pesco Sannita, Pietrelcina e Benevento*

"VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA"

"Rapporto Ambientale"



Progetto di un'area attrezzata – *"Polo Aerospaziale" di Pesco Sannita, Pietrelcina e Benevento.*
Valutazione Ambientale Strategica – Rapporto Ambientale.



RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:

ing. Angelo Fuschini (Dirigente S.I. Provincia di Benevento).

COLLABORATORE DEL R.U.P. :

ing. Salvatore Minicozzi (S.I. Provincia di Benevento).

PROGETTO :

ing. Francesco Caruso e ing. Stefania Rispoli (S.I. Provincia di Benevento).

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA: SANNIO EUROPA SCPA.

Area di Pianificazione e Programmazione Territoriale.

Coordinamento: arch. Giuseppe Iadarola.

Struttura : arch. Samantha Calandrelli.
geom. Donato Brillante.
geom. Vittorio Antonio D'onofrio.
geom. Leonardo Lucarelli.
geom. Serena Marsullo.
ing. Mario Orlando.



Progetto di un'area attrezzata – *“Polo Aerospaziale” di Pesco Sannita, Pietrelcina e Benevento.*
Valutazione Ambientale Strategica – Rapporto Ambientale.

0. INTRODUZIONE.	3
0.1. Quadro normativo di riferimento.	5
0.2. Metodologia utilizzata nella redazione del Rapporto.	11
1. IL PIANO-PROGRAMMA (IL PROGETTO).	18
1.1. Descrizione dei contenuti del progetto.	19
1.3.1. Il Progetto Urbanistico.	22
1.3.2. La Pista di Volo.	23
1.3.3. Le Strutture di Servizio (Hangar e Palazzina Uffici).	26
1.3.4. Strategie di lungo periodo del P/P (Progetto).	27
1.2. Individuazione degli obiettivi del progetto.	31
1.3. Rapporto con altri piani e programmi.	34
1.3.1. Il Piano Territoriale Regionale.	34
1.3.2. La pianificazione regionale nel settore aeroportuale.	41
1.3.3. I piani dell’ Autorità di Bacino Liri-Garigliano-Volturno.	42
1.3.4. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.	47
1.3.5. Il Piano Regolatore del Comune di Pesco Sannita.	60
1.3.5. Il Piano Regolatore del Comune di Pesco Sannita.	61
1.3.6. Il Piano Regolatore del Comune di Benevento.	62
1.3.7. Lo Studio di Fattibilità per la realizzazione di un’ aviosuperficie nel territorio della Provincia di Benevento.	64
2. IL CONTESTO, LO STATO DELL’AMBIENTE, RISORSE E CRITICITÀ.	67
2.1. Stato attuale dell’ambiente dal punto di vista insediativo, degli aspetti socio-economici, del sistema della mobilità e delle attività antropiche.	67
2.2. Caratteristiche ambientali delle aree interessate; risorse, criticità e sensibilità.	70
2.3. Problemi ambientali.	71
2.3.1. L’impatto visivo.	73
3. GLI EFFETTI DEL PIANO (PROGETTO) SULL’AMBIENTE.	77
3.1. Esame degli obiettivi di protezione ambientale.	77
3.2. Valutazione qualitativa degli effetti significativi sull’ambiente.	78
3.3. Misure previste per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi significativi sull’ambiente dell’attuazione del P/P.	81
3.3.1. Le opere di mitigazione ambientale in riferimento al sistema vegetazionale.	82
3.3.2. Le opere di mitigazione ambientale in riferimento al sistema faunistico.	83

3.4. Valutazione quantitativa.	85
4. ORGANIZZAZIONE DELLE INFORMAZIONI.	87
4.1. Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate.	87
4.1.1. Il Sito di Contrada Olivola.	88
5. IL MONITORAGGIO.	92
6. SINTESI NON TECNICA.	93
7. ALLEGATI.	99

0. INTRODUZIONE.

Sannio Europa SCpA ha ricevuto incarico dal Settore Infrastrutture della Provincia di Benevento per la redazione degli elaborati di cui alla Valutazione Ambientale Strategica del ***“Progetto di un’area attrezzata – Polo Aerospaziale di Pesco Sannita, Pietrelcina e Benevento”***.

La presente relazione è denominata “Rapporto Ambientale” secondo quanto prescritto dalla normativa vigente in merito alla Valutazione Ambientale Strategica ed è parte integrante del progetto definitivo, cui si rimanda per maggiori dettagli.

La direttiva 2001/42/CE del parlamento europeo e del consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente stabilisce che per **«valutazione ambientale»** **s'intende l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.** La VAS, sebbene sia esplicitamente richiamata come strumento di valutazione, non deve essere interpretata come un momento esterno e conclusivo rispetto alla programmazione, ma piuttosto come una procedura che affianca l’elaborazione del Piano/Progetto in tutte le fasi di elaborazione degli stessi e che, in corso d’opera, verifica la coerenza e la rispondenza delle azioni e degli effetti rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati.

In particolare, per **«rapporto ambientale»** s'intende la parte della documentazione del piano o del programma contenente le informazioni prescritte all'articolo 5 e nell'allegato I. Inoltre, l’Ambito d'applicazione riguarda:

1. I piani e i programmi di cui ai paragrafi 2, 3 e 4, che possono avere effetti significativi sull’ambiente; essi sono soggetti ad una valutazione ambientale ai sensi degli articoli da 4 a 9.

2. Fatto salvo quanto detto al successivo punto 3, viene effettuata una valutazione ambientale per tutti i piani e i programmi che sono elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE, o per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE.

3. Per i piani e i programmi di cui al paragrafo 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al punto 2, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

Nel caso specifico si tratta di un intervento di media dimensione all'interno del territorio dei comuni di Pesco Sannita, Pietrelcina e, in parte marginale, di Benevento. Pertanto, il "Rapporto ambientale" è costituito da una valutazione ambientale ai sensi dell'articolo 3 in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o, come nel nostro caso, del progetto potrebbe avere sull'ambiente, nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma¹.

¹ ALLEGATO I

Informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

Le informazioni da fornire ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, fatto salvo l'articolo 5, paragrafi 2 e 3, sono:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
- c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- f) possibili effetti significativi (1) sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;

0.1. Quadro normativo di riferimento.

Di seguito si riporta l'elenco delle principali norme di interesse ambientale che sono di riferimento per la presente relazione:

- **Direttiva 85/337/CEE** (27 giugno 1985): Direttiva concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. I progetti da sottoporre a valutazione d'impatto ambientale sono suddivisi in due elenchi, (allegato I e II) il primo riguarda opere la cui valutazione d'impatto ambientale è obbligatoria, il secondo riguarda opere che sono da sottoporre a V.I.A. solo se gli Stati membri lo ritengono opportuno.
- **Legge 08.07.1986 n.349** (istitutiva del Ministero dell'ambiente): la legge ha fissato il termine del gennaio 1987 per il recepimento della Direttiva; questa è stata di fatto recepita solo con due decreti del 1988.
- **D.P.C.M. 10 agosto 1988 n.377** (Regolamento delle pronunce di compatibilità ambientale e norme in materia di danno ambientale).
- **D.P.C.M. 27 dicembre 1988** (Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità).
- **D.P.R. 5.10.1991 n. 460**: modifica il D.P.C.M. 377/1988.
- **D.P.R. 27.04.1992**: integra il D.P.C.M. 377/88.

i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;

j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

(1) Detti effetti devono comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

ALLEGATO II

Criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all'articolo 3, paragrafo 5.

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse,
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati,
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile,
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma,
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti,
- carattere cumulativo degli effetti,
- natura transfrontaliera degli effetti,
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti),
- entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate),
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite,
 - dell'utilizzo intensivo del suolo,
 - effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

- **Direttiva n.92/43/CEE** del Consiglio Europeo del 21 maggio 1992 relativa alla "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche".
- **Legge 11.02.1994 n. 109:** l'art. 16 individua il progetto definitivo come il livello di progettazione da sottoporre a V.I.A.
- **D.P.R. 12.04.1996:** è l'Atto di indirizzo e coordinamento nei confronti delle Regioni, in materia di V.I.A., in applicazione della L. 146/94 art. 40.
- **Regolamento D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357** recante il recepimento della Direttiva "Habitat" .
- **D.P.R. 11.02.1998:** integra il D.P.C.M. 377/88.
- **D.G.R. Campania 29.10.1998 n.7636:** nelle more dell'approvazione della legge regionale sulla Valutazione di Impatto Ambientale, stabilisce:
 - di recepire il D.P.R. 12.04.1996 in materia di V.I.A.;
 - di confermare in toto quanto disposto con delibera di G.R.C. n. 374/1998 e 2910/1998 nonché dal successivo D.P.G.R.C. n.12047 dell'11 settembre 1998;
 - di individuare nell'Assessorato all'Ecologia, tutela dell'ambiente e ciclo integrato delle acque- Area 05- Settore 02- Struttura operativa V.I.A., l'autorità competente in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, così come previsto dal su citato D.P.R. ed in coerenza delle delibere di G.R. n. 374/1998 e 2901/1998;
 - di non inviare alla CCARC ai sensi della legge 15 maggio 1997, n.127 art.17, comma 31e 32.
- **Linee guida per la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.).** Fondi Strutturali 2000 – 2006 (A.N.P.A.) del 25.05.1999.
- **D.P.R. 02.09.1999 n.348** (Regolamento recante norme tecniche concernenti gli studi di impatto ambientale per talune categorie di opere).
- **D.P.C.M. 03.09.1999:** modifica ed integra il D.P.R. 12.04.1996.
- **D.P.C.M. 01.09.2000:** modifica e integra il D.P.R. 12.04.1996; l'art. 6, che disciplina la Valutazione di Incidenza, sostituisce l'art. 5 del D.P.R. 8.9.1997 n.357.
- **Direttiva 42/2001/CE** del 21.06.2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente: art. 1 obiettivi, art. 2 definizioni, art. 3 ambito d'applicazione, art.4 obblighi generali, art.5

rapporto ambientale, art.6 consultazioni, art.7 consultazioni transfrontaliere, art.8 iter decisionale, art.9 informazioni circa la decisione, art.10 monitoraggio, art.11 relazione con le altre disposizioni della normativa comunitaria, art.12 informazioni, relazioni e riesame, art.13 attuazione della direttiva, art.14 entrata in vigore, art.15 destinatari.

- **Direttiva 2003/4/CE del 28.01.2003:** accesso del pubblico all'informazione ambientale (abroca la direttiva 90/313/CEE).
- **D.P.R. 120 del 12 marzo 2003:** modifiche al Regolamento D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 recante il recepimento della Direttiva "Habitat".
- **Direttiva 2003/35/CE del 26.05.2003:** partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale (modifica la direttiva 85/337/CEE e 96/61/CE).
- **D.L.vo 22.01.2004 n.42:** Codice dei BB.CC. e del Paesaggio, modificato ed integrato dai dd.lgss n.156/2006 e n.157/2006.
- **D.G.R. Campania 12.03.2004 n.421²:** approvazione del disciplinare per le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, Valutazione d'Incidenza, Screening, Sentito e Valutazione Ambientale Strategica di competenza regionale nelle more dell'approvazione di un'organica legge regionale ed in sostituzione della disciplina di cui alla precedente atto deliberativo n. 374/98 e successive modifiche ed integrazioni. Viene individuato come organo

² **ART. 5 – Definizione delle procedure**

1) V.I.A. – V.I. – Sentito – Screening.

1.a) I soggetti, pubblici o privati, proponenti progetti di impianti, opere od altri interventi devono presentare le proprie richieste al seguente indirizzo: Servizio V.I.A - Settore Tutela Ambiente- AGC Ecologia – Via De Gasperi, 28 Napoli.

1.b) I tempi per lo svolgimento delle specifiche procedure di cui all'art. 1 sono quelli previsti dalle rispettive normative vigenti. I detti tempi devono intendersi al netto del tempo impiegato dal richiedente per produrre le integrazioni che eventualmente gli verranno richieste. Le integrazioni possono essere richieste una sola volta nella fase istruttoria.

1.c) I proponenti devono allegare alle richieste la documentazione tecnico-amministrativa prevista dalle vigenti normative in materia, in formato cartaceo, e su supporto informatico (CD Rom) per la costituzione della banca dati di Settore e per consentire al Servizio V.I.A. la trasmissione ai componenti del Tavolo Tecnico e della Commissione.

1.d) Il Servizio VIA trasmette le richieste alla Commissione Via che le esamina ed assegna la pratica ad uno dei tavoli tecnici per la necessaria attività istruttoria.

1.e) Ciascun tavolo tecnico, al termine dell'attività istruttoria di competenza, trasmette la relazione istruttoria, comprensiva dei pareri dei rappresentanti delle strutture competenti, alla Commissione VIA che l' esamina e su tali risultanze esprime il parere di competenza.

2) VAS

2.a) I soggetti pubblici o privati, proponenti piani e programmi e/o interventi in piccole aree ex art. 3, co.

3, della direttiva 42/2001/CE, devono presentare le proprie richieste al seguente indirizzo: Servizio V.I.A - Settore Tutela Ambiente- - AGC Ecologia – Via De Gasperi, 28 Napoli.

2.b) La valutazione ambientale strategica deve concludersi anteriormente alla adozione del piano.

2.c) Il CTA deve concludere le procedure valutative entro 90 giorni dal deposito dello studio di VAS emettendo un apposito parere motivato cui i proponenti sono tenuti ad attenersi. Detti tempi devono intendersi al netto impiegato dal ricorrente per produrre le integrazioni che eventualmente gli verranno richieste. Le integrazioni possono essere richieste una sola volta nella fase istruttoria.

2.d) I proponenti devono allegare alla richiesta la documentazione tecnica amministrativa prevista dalle vigenti normative in materia, in formato cartaceo e su supporto informatico (CD - ROM) per la costituzione della banca dati di Settore e per consentire al Servizio VIA la trasmissione al Comitato tecnico per l'ambiente.

preposto alla procedura di VAS il "Servizio VIA e il Settore Tutela Ambientale dell'AGC 05 e il CTA". Art.1 procedure regionali; art.2 organi preposti allo svolgimento delle procedure; art.3 competenza degli organi; art.4 ambiti di applicazione; art.5 definizione delle procedure.

- **Decisione n.884/2004/CE del 30.04.2004:** modifica della Decisione n.1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.
- **Rettifica del 29.04.2004 della Decisione n.884/2004/CE:** art.8 Tutela dell'ambiente.
- **Legge 15.12.2004 n. 308:** Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione.
- **Legge Regione Campania 22.12.2004 n.16³:** "Norme sul governo del territorio".
- **D.G.R. Campania 25.02.2005 n.286:** Linee guida per la Pianificazione Territoriale.
- **D.G.R. Campania 19.03.2005 n.420:** approvazione disciplinare procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale. Modifiche ed Integrazioni.
- **Decreto 25.03.2005 Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio:** annullamento della deliberazione 2 dicembre 1996 del comitato per le aree naturali protette; gestione e misure di conservazione delle zone di protezione speciale (zps) e delle zone speciali di conservazione (zsc).
- **D.G.R. Campania 21.04.2005 n.627⁴:** Individuazione delle organizzazioni sociali, culturali, ambientaliste, economico-professionali e sindacali di cui all'art. 20 della legge regionale 22.12.2004 n.16.

³ Articolo 47

Valutazione ambientale dei piani.

1. I piani territoriali di settore ed i piani urbanistici sono accompagnati dalla valutazione ambientale di cui alla direttiva 42/2001/CE del 27 giugno 2001, da effettuarsi durante la fase di redazione dei piani.

2. La valutazione scaturisce da un rapporto ambientale in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi dell'attuazione del piano sull'ambiente e le alternative, alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale di riferimento del piano.

3. La proposta di piano ed il rapporto ambientale sono messi a disposizione delle autorità interessate e del pubblico con le procedure di cui agli articoli 15, 20 e 24 della presente legge.

4. Ai piani di cui al comma 1 è allegata una relazione che illustra come le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale di cui al comma 2.

⁴ Allegato alla delibera avente ad oggetto: "Individuazione delle organizzazioni sociali, culturali, ambientaliste, economico-professionali e sindacali di cui all'art. 20 della legge regionale 22.12.2004 n.16."

PREMESSA

Il presente allegato ha lo scopo di rendere espliciti i criteri adottati per l'individuazione delle organizzazioni. Nelle more della predisposizione di un apposito albo regionale, si precisa che l'elenco delle organizzazioni sotto individuate non è tassativo,

ma individua i soggetti che devono necessariamente essere invitati ed ai quali devono essere assicurate le garanzie partecipative previste dalla legge regionale 16/2004. Nulla esclude, quindi, che le Amministrazioni, nell'esercizio delle funzioni loro conferite ed alla luce di quanto sancito all'art. 5 della legge regionale n. 16/2004, individuino altre organizzazioni, ivi comprese le associazioni di promozione sociale di cui al comma 1 dell'art. 2 della legge n. 383/2000 (i cui elenchi sono disponibili solo presso alcune Province) ed altre organizzazioni sindacali oltre quelle indicate in seguito, nonché altre idonee forme per assicurare la pubblicità, la consultazione e la partecipazione dei cittadini. Le comunicazioni e gli avvisi alle organizzazioni vanno inviati presso le sedi provinciali delle stesse, ove presenti. Qualora l'associazione non abbia una propria sede nel capoluogo della provincia nel cui territorio ricade il Comune, questa non dovrà necessariamente essere invitata. Tuttavia, nel procedimento di formazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, nonché nel procedimento di formazione del Piano Urbanistico Comunale e nel procedimento finalizzato alla stipula di Accordi di Programma che riguardino i Comuni capoluogo di Provincia, sarà necessario inoltrare le comunicazioni alle sedi regionali delle organizzazioni, affinché siano comunque assicurate loro adeguate garanzie partecipative. Qualora - per l'elevato numero dei destinatari - la comunicazione a ciascuna organizzazione risulti particolarmente gravosa, l'amministrazione può assolvere a tale obbligo mediante forme di pubblicità idonee, di volta in volta stabilite dall'amministrazione medesima. Pertanto, oltre alle consuete forme previste dalla normativa vigente per assicurare massima informazione (deposito degli atti laddove previsto, pubblicazione di avvisi su quotidiani, comunicazione mediante affissione di manifesti) è auspicabile che le Amministrazioni facciano largo uso delle applicazioni tecnologiche e/o informatiche (pubblicazione di avvisi sui siti istituzionali dei Comuni e delle Province, collegamenti ipertestuali all'interno degli stessi ecc.) che consentano di assicurare la più ampia partecipazione possibile e, al tempo stesso, di ridurre sensibilmente i costi che altrimenti sarebbero costrette a sostenere per la stampa e trasmissione cartacea dei documenti.

a. Organizzazioni sociali e culturali

Le Associazioni a tutela dei consumatori ammesse ad intervenire sono quelle iscritte nell'elenco istituito presso il Ministero delle Attività Produttive, a norma dell'art. 5 della legge 281/1998. In base ai requisiti stabiliti, un successivo decreto del Ministero dell'Industria del 9 novembre 2000, "Aggiornamento dell'elenco delle associazioni dei consumatori e degli utenti", indica le associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale. Esse sono:

– ACU – Adiconsum – Adoc – Altroconsumo – Cittadinanzattiva – Codacons – Confconsumatori – Federconsumatori – Acli-Lega Consumatori – Movimento Consumatori – Movimento Difesa del Cittadino – Unione Nazionale Consumatori

A norma dell'art. 20 della legge regionale 16/2004, i rappresentanti delle suddette associazioni, se presenti con una propria sede a livello provinciale, partecipano al procedimento.

b. Organizzazioni ambientaliste

Le associazioni ambientaliste ammesse ad intervenire nel procedimento sono quelle riconosciute dal Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'art. 13 della legge 8.07.1986 n. 349. L'elenco delle Associazioni ambientaliste che operano sul territorio regionale è il seguente:

– Acli - Anni Verdi – C.A.I. – Club Alpino Italiano – C.T.S. – Centro Turistico Studentesco Giovanile – F.A.I. – Fondo per l'Ambiente Italiano – Federnatura – Greenpeace Italia – Italia Nostra – I.N.U. – Istituto Nazionale di Urbanistica – L'Altritalia Ambiente – Legambiente – L.I.P.U. – Marevivo – T.C.I. – Touring Club Italiano – Terranostra – V.A.S. – Associazione Verdi Ambiente e Società – WWF Italia – World Wildlife Found.

I rappresentanti delle suddette associazioni, se presenti con una propria sede a livello provinciale, partecipano al procedimento.

c. Organizzazioni economico-professionali

Le associazioni ammesse ad intervenire nel procedimento sono quelle rappresentative delle categorie professionali direttamente interessate nella formazione del piano:

– Ordine degli ingegneri – Ordine degli architetti – Ordine dei dottori agronomi e forestali – Ordine dei geologi – Collegio dei geometri – Collegio dei periti agrari – Collegio dei periti industriali Inoltre, quelle rappresentative degli interessi del mondo dell'industria, del commercio, dell'artigianato, dell'agricoltura:
– Unione degli Industriali – Confesercenti – Confcommercio – CNA – Confartigianato
– Confagricoltura – Coldiretti – Associazione Nazionale Costruttori Edili.

Dette associazioni partecipano a mezzo dei loro rappresentanti designati dagli organismi provinciali o, in mancanza, da quello regionale.

d. Organizzazioni sindacali

Le OO.SS. ammesse ad intervenire sono:

– CGIL – CISL – UIL – UGL

fatto salvo quanto specificato in premessa in ordine alla facoltativa ampliabilità di tale elenco. I rappresentanti delle suddette organizzazioni, se presenti con una propria sede a livello provinciale, partecipano al procedimento.

PROCEDURA DA OSSERVARSI PER LA PARTECIPAZIONE DELLE ORGANIZZAZIONI

a. la partecipazione delle organizzazioni alle Conferenze di Servizi finalizzate alla stipula di Accordi di programma (art. 12 legge regionale n. 16/2004)

La convocazione della conferenza di servizi finalizzata alla stipula di accordo di programma deve essere inviata presso le sedi provinciali delle organizzazioni. Qualora per l'elevato numero dei destinatari la comunicazione risulti particolarmente gravosa, l'amministrazione può assolvere a tale obbligo mediante forme di pubblicità idonee, di volta in volta stabilite dall'amministrazione medesima. In entrambi i casi, la convocazione deve contenere le informazioni di cui al comma 4 dell'art. 12. Qualora l'approvazione dell'accordo di programma comporti la variazione degli strumenti di pianificazione, anche di portata sovracomunale, la procedura da seguire è disciplinata dai commi 6 e 7 dell'art. 12 della legge 16/2004, che prevede inoltre l'obbligo del deposito degli atti presso la segreteria del comune o dei comuni interessati dagli interventi, nel rispetto dei termini ivi previsti, affinché chiunque – organizzazioni comprese – possa presentare osservazioni sulle quali la conferenza si esprime

motivatamente. Nulla esclude, tuttavia, che gli atti medesimi siano depositati con identiche modalità anche nel caso in cui l'approvazione dell'accordo non comporti variazione degli strumenti urbanistici. In ogni caso, la partecipazione dei soggetti privati e portatori di interessi diffusi alla conferenza di servizi avviene senza diritto di voto, come previsto dal comma 8 dell'art. 12.

b. la partecipazione delle organizzazioni al procedimento di formazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP - art. 20 legge r. n. 16/2004)

In tale ipotesi, la partecipazione dei soggetti portatori di interessi diffusi al procedimento di

- **D.G.R. Campania 21.04.2005 n.635:** Ulteriori direttive disciplinanti l'esercizio delle funzioni delegate in materia di Governo del Territorio ai sensi dell'art.6 della legge regionale 22.12.2004, n.16 - Chiarimenti sull'interpretazione in fase di prima applicazione della legge regionale n.16/04.
- **D.P.C.M. 12.12.2005:** Codice dei beni culturali e del paesaggio.
- **D.Lgs 03.04.2006 n.152:** Norme in materia ambientale (Recepimento della Direttiva 2001/42/CE sulla Valutazione Ambientale Strategica), Parte seconda, titoli I e II.
- **D.L. 12.05.2006 n.173:** Proroga di termini per l'emanazione di atti di natura regolamentare e legislativa; art. 1septies.
- **D.G.R. Campania 30.11.2006 n.1956:** L.R. 22 Dicembre 2004, n.16 – Art.15: Piano Territoriale Regionale – Adozione.
- **D.G.R. Campania 19.01.2007 n.23:** Misure di conservazione per i siti Natura 2000 della Regione Campania. Zone di Protezione Speciale (ZPS) e Siti di Importanza Comunitaria (SIC).
- **D.G.R. Campania 11.05.2007 n.834:** Norme Tecniche e Direttive riguardanti gli elaborati da allegare agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, generale ed attuativa, come previsto dagli artt.6 e 30 della L.R. n.16 del 22.12.2004, con allegato (BURC n.33 del 18.06.2007).

formazione del piano si inserisce nella fase delle osservazioni. Ne consegue che la proposta di piano deve essere trasmessa alle organizzazioni, affinché le stesse possano presentare osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso di deposito della proposta di piano presso la segreteria dell'amministrazione provinciale. Qualora per l'elevato numero dei destinatari la trasmissione della proposta di piano non sia possibile o risulti particolarmente gravosa, l'amministrazione provinciale provvede a comunicare alle organizzazioni – anche mediante forme di pubblicità idonee – che la proposta di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ed i relativi allegati sono consultabili presso la sede della Provincia, precisando anche le modalità di consultazione. Ovviamente nulla esclude che la trasmissione del piano avvenga in via informatica o telematica, attraverso un collegamento ipertestuale ad hoc (link) accessibile dal sito della Provincia.

c. la consultazione delle organizzazioni nel procedimento di formazione del Piano Urbanistico Comunale (PUC – art. 24 legge r. n. 16/2004)

Le organizzazioni di cui sopra intervengono nel procedimento nella fase propedeutica alla predisposizione della proposta di PUC da parte della Giunta Comunale; la consultazione avviene affinché le stesse possano presentare suggerimenti e proposte che l'Amministrazione valuta per la definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche di pianificazione, nonché per costruire un quadro conoscitivo condiviso del territorio. La loro consultazione avviene con le modalità stabilite negli statuti dei singoli Comuni; qualora tale forma di partecipazione non sia stata né prevista né disciplinata dallo Statuto comunale, le consultazioni potranno avvenire mediante questionari, assemblee e audizioni, anche attraverso strumenti telematici.

0.2. Metodologia utilizzata nella redazione del Rapporto.

La presente procedura di VAS segue la metodologia adottata nel manuale intitolato *“Linee guida per la Valutazione Ambientale Strategica – fondi strutturali 2000-2006”*, come modificata e integrata dalle *“Prime Linee Guida Regionali – Procedura e Fasi della VAS – Redazione del Rapporto Ambientale”*, redatto dall'ARPAC, che di seguito viene sinteticamente illustrata.

Preliminarmente, giova segnalare che è possibile procedere alla verifica di esclusione (**screening**) per i P/P di cui all'art.3 paragrafo 3 e 4 circa l'assoggettabilità alla procedura di VAS. La verifica si attua mediante l'esame caso per caso considerando il grado di significatività degli effetti sull'ambiente generati dall'attuazione del P/P sulla base dei criteri non esaustivi riportati nell'allegato 2 della Direttiva. Il CTA effettua l'esame, consultando le autorità di cui all'art.6 paragrafo 3 della Direttiva, e provvede alla divulgazione delle conclusioni. La VAS deve essere effettuata durante la fase preparatoria del P/P ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa. Nel caso di progetti che determinano variante di Piano, come nel caso di specie, si ritiene che la procedura di VAS possa avere inizio contestualmente all'approvazione del progetto definitivo e/o della conferenza di servizio, necessaria per la sua approvazione.

Le fasi della Procedura di VAS sono nove, secondo quanto definito dall'insieme dei riferimenti normativi di vario livello. Di seguito si riporta uno schema delle nove fasi della VAS in rapporto con l'evoluzione del Piano/Programma oggetto di valutazione.

	Attività di pianificazione	Fasi VAS
Fase 1	Attività preliminari di pianificazione. Identificazione del contesto del Piano e definizione preliminare degli orientamenti strategici.	Attività preliminari: contraddittorio con il CTA, attraverso il quale il soggetto proponente definisce le informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale e la metodologia da utilizzare ai fini della Valutazione qualitativa o quantitativa.
Fase 2	Definizione degli obiettivi di P/P e delle priorità strategiche. Definizione della bozza di P/P.	Elaborazione della bozza di Rapporto ambientale (documento di scoping), in cui sono individuate le informazioni sullo stato dell'ambiente e delle risorse naturali del territorio, sulle interazioni positive e negative tra tali contesti con gli obiettivi generali del Piano.
Fase 3		Consultazioni con le Autorità competenti. Presentazione del documento di Scoping.

Fase 4	Predisposizione di una proposta di Piano.	Elaborazione di un Rapporto Ambientale comprensivo di una sintesi non tecnica.
Fase 5	Consultazione con le Autorità competenti, settori del pubblico e organizzazioni. Divulgazione della proposta di Piano.	Consultazione con le Autorità competenti, settori del pubblico e organizzazioni. Divulgazione della Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica.
Fase 6	Integrazione dei risultati della valutazione nella stesura del Piano.	Rielaborazione del Rapporto Ambientale.
Fase 7	Acquisizione pareri in relazione al Piano.	Trasmissione al CTA del Piano, del Rapporto Ambientale in formato cartaceo e CDROM e della documentazione comprovante le avvenute consultazioni. Acquisizione del giudizio di compatibilità ambientale da parte del CTA.
Fase 8	Adozione del piano e avvio delle procedure di approvazione.	
Fase 9	Implementazione, gestione monitoraggio del piano avvalendosi dell'ARPAC.	Valutazione dello scostamento tra obiettivi identificativi e quelli conseguiti (attività di monitoraggio) attraverso la raccolta e l'elaborazione delle informazioni circa l'efficacia dell'attuazione del Piano.

Le "Linee guida per la Valutazione Ambientale Strategica – fondi strutturali 2000-2006", riportano il seguente quadro riepilogativo:

fase della VAS	Descrizione
1. Valutazione della situazione ambientale - elaborazione di dati di riferimento	Individuare e presentare informazioni sullo stato dell'ambiente e delle risorse naturali di una Regione, e sulle interazioni positive e negative tra tali contesti e i principali settori di sviluppo destinati ad essere finanziati a titolo dei Fondi strutturali.
2. Obiettivi, finalità e priorità	Individuare obiettivi, finalità e priorità in materia di ambiente e sviluppo sostenibile che gli Stati membri e le Regioni dovrebbero conseguire grazie a piani e programmi di sviluppo finanziati a titolo dei Fondi strutturali.
3. Bozza di proposta di sviluppo (piano/programma) e individuazione delle alternative	Garantire che gli obiettivi e le priorità ambientali siano integrati a pieno titolo nel progetto di piano o programma che definisce gli obiettivi e le priorità di sviluppo per le Regioni assistite, i tipi di iniziative suscettibili di ricevere contributi, le principali alternative ai fini di conseguire gli obiettivi di sviluppo della Regione in questione e un piano finanziario.
4. Valutazione ambientale della bozza di proposta	Valutare le implicazioni, dal punto di vista ambientale, delle priorità di sviluppo previste da piani o programmi, e il grado di integrazione delle problematiche ambientali nei rispettivi obiettivi, priorità, finalità e indicatori. Analizzare in quale misura la strategia definita nel documento agevoli od ostacoli lo sviluppo sostenibile della Regione in questione. Esaminare la bozza di documento nei termini della sua conformità alle politiche e alla legislazione regionale, nazionale e comunitaria in campo ambientale.

fase della VAS	Descrizione
5. Indicatori in campo ambientale	Individuare indicatori ambientali e di sviluppo sostenibile intesi a quantificare e semplificare le informazioni in modo da agevolare, sia da parte dei responsabili delle decisioni che da parte del pubblico, la comprensione delle interazioni tra l'ambiente e i problemi chiave del settore. Tali indicatori dovranno essere quantificati per contribuire ad individuare e a spiegare i mutamenti nel tempo.

Nell'ambito delle "Linee guida"⁵ succitate si fa riferimento a vari tipi di indicatori, che vengono descritti in dettaglio nell'allegato 1 dedicato alla presentazione del modello DPSIR (Determinanti, Pressioni, Stato, Impatto, Risposte).

1. Per quanto riguarda la **"valutazione della situazione ambientale – elaborazione dati di riferimento"**, le informazioni sullo stato dell'ambiente e delle risorse naturali relativi al progetto, in questa sede vengono proposte sulla base della metodologia adottata dalla Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (ANPA). Con riferimento alle tematiche ambientali individuate, la rappresentazione della situazione ambientale si basa sulla raccolta di un set prioritario di **indicatori di Pressione e di Stato**. Gli indicatori di pressione ricostruiscono il complessivo carico inquinante proveniente dal progetto, che *impatta* sulle qualità ambientali; mentre gli indicatori di stato sono in grado di rappresentare il quadro dello stato di qualità dell'ambiente. I dati così ordinati offrono il quadro di riferimento per la definizione degli obiettivi di sviluppo sostenibile.

L'allegato 2 delle sopra citate "Linee guida", cui si rimanda, riporta gli indicatori di pressione per le tematiche ambientali.

La tabella 2 dell'allegato 2 delle sopra citate "Linee guida" elenca, per le diverse tematiche ambientali, assieme agli indicatori di pressione, gli indicatori di stato individuati per misurare le qualità ambientali; è inoltre riportato un elenco delle principali fonti di dati.

⁵ Cfr allegato n.1.

2. In merito agli **“obiettivi, finalità e priorità”**, le **“Linee guida”** rappresentano che **finalità ultima della valutazione ambientale strategica è la verifica della rispondenza del progetto con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile**, verificandone il complessivo impatto ambientale, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell’ambiente. L’esame della situazione ambientale, rendendo leggibili le pressioni più rilevanti per la qualità ambientale, le emergenze, ove esistenti, le aree di criticità, può utilmente indirizzare la definizione di obiettivi, finalità e priorità dal punto di vista ambientale, nonché l’integrazione di tali aspetti nell’ambito della pianificazione di settore che la realizzazione dell’opera determina.

La definizione degli obiettivi deve comunque soddisfare le condizioni di sostenibilità all’accesso alle risorse ambientali. Tali condizioni sono comunemente fatte risalire ai seguenti principi:

- il tasso di utilizzazione delle risorse rinnovabili non sia superiore al loro tasso di rigenerazione;
- l’immissione di sostanze inquinanti e di scorie nell’ambiente non superi la capacità di carico dell’ambiente stesso;
- lo stock di risorse non rinnovabili resti costante nel tempo.

Nel rispetto di tali principi il Manuale della U.E. individua dieci criteri di sostenibilità per la definizione degli obiettivi del programma. La tabella 3 evidenzia la trasversalità delle problematiche ambientali rispetto le politiche di settore.

3. Per quanto riguarda la **“bozza di proposta di sviluppo (piano/programma) ed individuazione delle alternative”** le **“Linee guida”** rimandano alla tabella 7, dove vengono presentate, a titolo esemplificativo, una serie di possibili azioni strategiche da considerare per il loro inserimento nell’elaborazione dei piani regionali, individuate sulla base del set di obiettivi elencati in tabella 4, ed a questo coerenti, e posti in relazione con gli indicatori di stato e di pressione.

4. In merito alla **“valutazione ambientale della bozza di proposta”** occorre distinguere fra gli interventi riguardanti le infrastrutture ambientali,

da quelli riguardanti settori di attività economica (trasporti, agricoltura etc.). Nel caso dei secondi gli effetti sull'ambiente derivano nella maggior parte dei casi da mutamenti nei fattori di pressione, mentre i primi, relativi alle infrastrutture ambientali (depurazione, smaltimento etc.), spesso si configurano come risposte a domanda di intervento derivanti dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale che vanno ad incidere sulle condizioni di stato dell'ambiente.

Per entrambi i casi le "Linee guida" rimandano alla tabella 8.

Le opzioni strategiche sintetizzano gli obiettivi e le finalità del piano oggetto della valutazione. Nella prima colonna sono riportate gli obiettivi di politica ambientale. Nella seconda colonna viene data un'indicazione di tipo qualitativo sull'impatto del piano sugli obiettivi. Le Linee Guida riportano la seguente scala di valori, che viene adottata anche nella presente relazione:

P:	<i>impatto lievemente positivo</i>
PP:	<i>impatto mediamente positivo</i>
PPP:	<i>impatto molto positivo</i>
N:	<i>impatto lievemente negativo</i>
NN:	<i>impatto mediamente negativo</i>
NNN:	<i>impatto molto negativo</i>

Nella terza colonna sono riportate sinteticamente le motivazioni per l'attribuzione della scala di impatto.

Le schede di valutazione non devono essere intese come il momento di valutazione di un programma di interventi già definito, ma piuttosto uno strumento che sin dai primi momenti di definizione del programma aiuti, anche dal punto di vista qualitativo, a definire gli interventi medesimi e rendere esplicite le priorità fra le soluzioni possibili, anche alla luce del confronto delle diverse componenti della sostenibilità (economici, sociali) inclusi gli obiettivi ambientali. In taluni casi potranno essere interventi direttamente mirati a modificare le condizioni di qualità dell'ambiente e quindi di diretto perseguimento di obiettivi di qualità ambientale.

Da ciò deriva l'assoluta inadeguatezza all'utilizzo dello strumento al fine di una somma "algebraica di impatti" positivi o negativi.

Le note di valutazione quindi opportunamente si riferiscono agli obiettivi ambientali, in termini di riduzione o aumento dei fattori di pressione o all'incidenza di tipo diretto sullo stato di qualità dell'ambiente, devono servire già ad uno stato iniziale di definizione degli interventi, e non come esclusivo momento finale di valutazione, accompagnando il percorso di approfondimento programmatico al fine di assicurarne la sostenibilità.

5. In riferimento agli **"Indicatori in campo ambientale"**, l'individuazione degli indicatori effettuata nell'ambito della elaborazione dei dati per la descrizione attuale dell'ambiente può essere utile anche con riferimento alla scelta degli indicatori capaci di rendere del tutto comprensibile la relazione fra la strategia d'intervento e gli obiettivi dello sviluppo sostenibile. Tali indicatori devono essere capaci di descrivere l'ambiente, individuare, misurare e contribuire a valutare nelle successive fasi di verifica e programmazione l'impatto dell'azione strategica. Gli indicatori devono verificare la congruità degli interventi e devono essere:

- rappresentativi;
- validi dal punto di vista scientifico;
- semplici e di agevole interpretazione;
- capaci di indicare la tendenza nel tempo;
- ove possibile, capaci di fornire un'indicazione precoce sulle tendenze irreversibili;
- sensibili ai cambiamenti che avvengono nell'ambiente o nell'economia che devono contribuire ad indicare;
- basati su dati facilmente disponibili o disponibili a costi ragionevoli;
- basati su dati adeguatamente documentati e di qualità certa;
- aggiornabili periodicamente.

Il capitolo 2.6 delle "Linee guida" intitolato **"Integrazione dei risultati delle valutazioni nella decisione definitiva in merito ai piani e programmi"** rappresenta che la versione definitiva dei piani e programmi deve esplicitare come la valutazione ambientale sia stata tenuta in conto. Il ruolo delle Autorità ambientali, in cooperazione con le Autorità della programmazione, è di assicurare che ciò avvenga in linea con le indicazioni offerte sui punti precedenti.

Tenuto conto della dimensione dell'intervento oggetto della presente VAS, che determina variante sostanziale dei piani urbanistici dei comuni su cui

l'infrastruttura ricade, si ritiene che il presente **Rapporto Ambientale sia da considerarsi adeguato per l'acquisizione del giudizio di compatibilità ambientale.**

Inoltre, considerata la scarsità delle informazioni specifiche presenti sul territorio e la inesistenza dei dati analitici, **si ritiene esaustiva una stima degli effetti del progetto derivante esclusivamente da un iter valutativo di tipo qualitativo**, senza peraltro procedere in una valutazione quantitativa, ritenuta appunto non realistica a causa della penuria di dati analitici.

Per quanto concerne il monitoraggio, non vi sono elementi certi e scientifici di analisi da poter confrontare in seguito con un monitoraggio strumentale o altro. Pertanto si ritiene sufficiente un monitoraggio anch'esso di tipo qualitativo gestito dalle amministrazioni comunali competenti e dalla Provincia di Benevento, quest'ultima anche titolare dell'opera, e documentato con rapporti annuali redatti da parte degli uffici tecnici, congiuntamente, fino all'approvazione dei PUC (Piano Urbanistico Comunale) in corso di definizione.

1. IL PIANO-PROGRAMMA (IL PROGETTO).

In data 19.03.2007 è stato sottoscritto dalla Provincia di Benevento e dai Comuni di Benevento, Pesco Sannita e Pietrelcina un **Accordo di Programma Quadro** per la realizzazione di **un'avio pista con servizi annessi**, da localizzarsi nei Comuni di Benevento, Pesco S. e Pietrelcina. Il primo lotto di tale opera è finanziato per un importo di Euro 5.800.000,00, attraverso le risorse dell' "Intesa Istituzionale di Programma revisione ex Delibera CIPE n.20/04 - avvio delle procedure per la stipula del 3° atto integrativo A.P.Q. infrastrutture per i sistemi urbani".

Da una verifica operata sul territorio l'area ritenuta più idonea è risultata quella ricadente nei comuni di Pesco Sannita e Pietrelcina, in località Vallepiana, per essere sufficientemente ampia e tale da poter assicurare un successivo potenziale sviluppo anche di filiera. D'altronde **già il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale prevede la localizzazione in quest'area di un'infrastruttura di volo ed anche la Regione Campania ha individuato, attraverso la redazione di uno studio di fattibilità, il sito di Vallepiana come il più adatto per l'insediamento di un'aviosuperficie. A tale Studio ha fatto seguito un progetto preliminare approvato dalla provincia di Benevento nel 2005.**

Sotto il profilo orografico, l'area scelta è caratterizzata da lieve acclività ed è facilmente accessibile, in quanto ubicata in prossimità di viabilità di grande comunicazione (lungo la direttrice stradale interregionale di sviluppo denominata "Fortorina" e nelle immediate vicinanze della ferrovia Benevento-Campobasso); è inoltre di minimo impatto ambientale per essere distante da centri abitati e per la presenza in zona solo di alcune modeste case coloniche.

I terreni presenti nell'area sono prevalentemente agricoli, caratterizzati da colture non particolarmente pregiate. Inoltre, all'interno delle zone ricadenti nella prevista area di sedime, la presenza di insediamenti abitativi è limitata a poche unità.

1.1. Descrizione dei contenuti del progetto.

L'area presa in considerazione per la realizzazione dell'infrastruttura in oggetto è ubicata **in località Vallepiana**, posta a cavaliere tra i territori comunali di Pesco Sannita, Pietrelcina e Benevento, lungo la direttrice stradale interregionale di sviluppo denominata "Fortorina" e nelle immediate vicinanze della ferrovia Benevento-Campobasso (a circa km 1 dalla stazione di Pietrelcina che rientra nel circuito della progettata metropolitana regionale). Tale sito dista circa 12 km dal centro urbano di Benevento e circa 3 km dai centri di Pesco Sannita e Pietrelcina. Insiste su un'area prevalentemente agricola con una scarsa presenza di insediamenti.

L'area sotto il profilo geomorfologico è rappresentata da una paleosuperficie (delimitata a nord da Toppa Barrata e Località Cerzone, ad ovest da Località Francavilla, a sud-ovest da Monte Serrato e a sud da Località Petrone) ai cui margini risulta impostata una rete idrografica minore confluyente verso ovest nel Fiume Calore e verso est nel Fiume Tammaro. Nell'area di interesse il drenaggio delle acque superficiali è assicurato dal fosso principale il cui toponimo è Vallone Vadopilone, nel quale confluiscono brevi e poco incise aste torrentizie; il descritto sub-bacino idrografico è affluente di destra del Fiume Tammaro. La paleosuperficie è posta ad una quota media di circa 400 metri s.l.m. e si estende per una superficie di circa kmq 15. Sotto l'aspetto geologico i sedimenti affioranti sono ascritti all'unità stratigrafico-strutturale Sannita, rappresentata dai membri calcarei e argilloso-calcarei del Flysch Rosso, inglobanti a varie altezze lenti stratigrafiche di Argille Varicolori. La successione è a luoghi coperta da placche di Arenarie Quarzose, ascrivibili al Flysch Numidico. Il sedime interessato dall'infrastruttura a servizio del Polo Aereospaziale è caratterizzato dalla presenza del membro argilloso-calcareo del Flysch Rosso, coperto nelle zone più depresse da una coltre di materiali colluviali, mentre nelle parti più pianeggianti e più alte della paleosuperficie è coperto da una coltre di alterazione. I descritti aspetti litologici pongono problemi di carattere geotecnico relativi alla realizzazione della pista, in ordine a due problemi principali riguardanti i diversi spessori e la diversa

caratterizzazione fisico-meccanica delle coltri colluviali e delle coltri di alterazione. Per maggiori approfondimenti, si rimanda alla specifica campagna di indagini geognostiche e geotecniche in sito e in laboratorio, mirante a caratterizzare sotto questi specifici aspetti dette coltri.

Il secondo aspetto da valutare è connesso col sistema idrografico che interseca in più punti la infrastruttura in oggetto. Tale sistema rappresenta un indubbio valore ambientale e paesaggistico. Infatti, il PTCP definisce le aste torrentizie dell'area *corridoi ecologici locali*, caratterizzandoli come vie di interconnessione dei vicini (e futuri) parchi fluviali. Lo studio di carattere idrologico ed idraulico, cui si rimanda, ha definito i caratteri della piovosità locale, il regime delle piene, al fine di consentire una razionale regimazione delle acque ed un opportuna sistemazione ambientale.

Per il resto, il paesaggio locale è caratterizzato da una grossa quantità di aree agricole, per le quali il PTCP prevede una riqualificazione ai fini del miglioramento della qualità paesistica delle aree periurbane. È caratterizzato, altresì, da nuovi e sporadici insediamenti artigianali e produttivi che gravitano tra il centro storico di Pietrelcina ed il *Sito di Vallepiana*, in corrispondenza dei quali insediamenti il PTCP già prevede delle aree verdi di possibile compensazione e mitigazione degli impatti ambientali esistenti e potenziali.

Per quanto concerne il rischio da frana si osserva che l'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri Garigliano e Volturno non ha individuato nell'area oggetto di studio, nell'ambito del Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, una particolare pericolosità, salvo una limitata area marginale, compresa tra quelle ad intensità massima attesa non valutabile. Lo studio geologico di dettaglio, che accompagna la fase progettuale definitiva, definisce il grado effettivo di pericolosità, che appare essere insussistente, data la favorevole configurazione morfologica locale.

Sotto il profilo sismico l'area, secondo l'O.P.C.M. del marzo 2003, è classificata come Zona 1 con $a_g = 0,35$ g. L'andamento subpianeggiante, il notevole spessore del *bed-rock*, tra l'altro ivi affiorante, l'assenza di coperture alluvionali, consentono di prevedere l'assenza di amplificazioni locali in fase sismica.

La zona fatta oggetto dell'ipotesi di intervento presenta preesistenze archeologiche segnalate nella bibliografia scientifica, ma non corredate da indagini mirate di approfondimento.

L'area di Vallepiana appare probabilmente frequentata già in epoca preistorica, a giudicare da sporadici rinvenimenti di materiali litici in superficie. A partire dall'epoca repubblicana e durante l'età imperiale appare certa la presenza di almeno un insediamento rurale in zona *Mortine*, testimoniato dalla ricognizione di superficie, che ha evidenziato l'esistenza di ceramica a vernice nera, di ceramica sigillata, e di numerosa ceramica comune, mentre alcuni frammenti ceramici potrebbero riportare ad epoca altomedievale. Sono segnalate inoltre sepolture ad inumazione con copertura a tegole nelle immediate adiacenza dell'insediamento antico, mentre ad altri piccoli nuclei sepolcrali potrebbero forse essere riferite le sporadiche emergenze ceramiche diffuse in superficie.

Questo insediamento si inserisce nella fitta rete di insediamenti agricoli della parte settentrionale del territorio di *Beneventum*, cui possono essere riferiti anche i dati esistenti per Fontana dell'Occhio e per S. Pietro, località quest'ultima che doveva ospitare un considerevole insediamento rustico-residenziale cui rimandano i notevoli elementi decorativi recuperati, fra cui un importante rilievo marmoreo ed alcuni frammenti di marmi colorati usualmente utilizzati nelle pavimentazioni. Alcuni frammenti di maiolica presso S. Pietro testimoniano la presenza in zona di insediamenti medioevali, testimoniati dalla documentazione relativa a S. Pietro e S. Marcuccio. Del resto, la scomparsa del vecchio sistema romano è documentata dalle trasformazioni dei toponimi, quando i vecchi prediali romani sono stati annullati da una toponomastica che privilegia i riferimenti al bosco e al sottobosco, cui rimandano *Difesa* e *Spineta*. L'evoluzione del territorio in esame nel corso dell'epoca moderna e contemporanea è testimoniata dalla cartografia storica, che ne mostra lo sfruttamento agricolo e testimonia il passaggio del c.d. *Tratturo del Cerro*.

Appaiono indispensabili, pertanto, opportuni approfondimenti conoscitivi in fase progettuale, prevedendo ricognizioni e prospezioni che permettano di delimitare con esattezza l'area oggetto di intervento, prevedendo opportune

azioni di salvaguardia, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico presente.

1.3.1. Il Progetto Urbanistico.

La realizzazione **dell'area attrezzata "Polo Aerospaziale" di Pesco Sannita, Pietrelcina e Benevento** potrà avviarsi solo in seguito alla variazione urbanistica delle aree su cui tale infrastruttura insiste. Pertanto, nel rispetto dei piani sovraordinati e, in particolare, delle Norme Tecniche d'Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (art.138 ed elaborato "Q.S. B11.4b Scheda progetto del Polo turistico-religioso), di cui si parlerà nello specifico nel successivo capitolo 1.3.4., l'area di intervento avrà le seguenti caratteristiche [cfr tav B3.1 e B3.2]:

- **Area di mitigazione: 7,23 kmq**, in cui si dovranno localizzare aree verdi di compensazione e mitigazione degli impatti ambientali esistenti e potenziali, attraverso la introduzione di essenze autoctone e dove è vietata la edificazione di nuovi volumi edilizi, a meno di quelli a servizio della pista di volo. In ogni caso, vanno riqualificate le aree di pertinenza fluviale. Per area di pertinenza fluviale s'intende la fascia perifluviale intorno alle sponde dell'alveo, comprendente l'ambito sensibile agli effetti morfologici, idrogeologici e idraulici indotti dalla dinamica delle acque correnti; essa è costituita dal letto fluviale (monocursale o pluricursale) e dal terreno posto ai lati dello stesso che risente della contiguità con il corpo idrico defluente (in condizioni ordinarie e di piena ordinaria, avente cioè frequenza tale da mantenere dinamicamente inalterata la morfologia di insieme). Detta fascia garantisce la conservazione delle funzioni biologiche caratteristiche dell'ambito fluviale, golenale e ripariale. I corsi d'acqua sono comunque soggetti, oltre che alle direttive e agli indirizzi tecnici riferiti alle "strutture ambientali complesse: corridoi ecologici, regionali e locali", alle prescrizioni di cui all'articolo 28 delle NTA del PTCP.
- **Vincolo aereoportuale: 2,24 kmq** (di cui circa 0,33 kmq nel territorio di Benevento, circa 0,60 nel territorio di Pesco Sannita e circa 1,31 kmq

nel territorio di Pietrelcina). Esso prevede la realizzazione di una Pista di Volo di 1.500 metri lineari, oltre le aree di manovra (100 metri per lato) e di testata (50 metri per lato), per una sezione di 35 metri; la realizzazione di strutture di servizio (Hangar e Palazzine Uffici) e viabilità di servizio.

L'Hangar potrà avere superficie coperta non superiore a mq 2.500, con altezza massima non superiore a 10 metri e volumetria massima pari a 25.000 mc. La palazzina Uffici da realizzarsi su due piani fuori terra potrà avere superficie coperta non superiore a mq 600, con altezza massima non superiore a 10 metri e volumetria massima pari a 6.000 mc. La viabilità di servizio dovrà essere realizzata, per quanto possibile, sui tracciati di viabilità comunale e provinciale preesistenti, sentite le amministrazioni comunali competenti per territorio e la Provincia di Benevento, che dovrà approntare il progetto esecutivo.

1.3.2. La Pista di Volo.

Di seguito vengono riassunte le Norme di riferimento utilizzate per il dimensionamento dell'infrastruttura di volo, riportate nella relazione di progetto:

- Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (ENAC – Ed. 2 del 21/10/2003).
- Norme ICAO – Annex 14.
- Norme ICAO – Aerodrome Design Manual – Part II e III.
- FAA – Federal Aviation Administration – Advisory Circular AC 150/5300 – 13 CHG1.
- FAA – Federal Aviation Administration – Advisory Circular AC 150/5320 – 6D.
- CEI - (Comitato Elettrotecnico Italiano).
- Norme CNR per strade urbane ed extraurbane.
- Highway Manual Capacity.
- Norme S.T.B.A.

Da quanto in precedenza esposto, **l'area attrezzata sarà caratterizzata da una pista avente una lunghezza di 1.500 mt.**, oltre aree di manovra. Il progetto è diviso in due stralci: il primo, determinato dalla disponibilità finanziaria, prevede un tratto di pista lungo 350 metri, compreso le aree di manovra; il secondo stralcio prevede la realizzazione dei restanti 1.150 metri e delle aree di manovra.

Per tale classificazione, le superfici libere da ostacoli avranno le seguenti caratteristiche:

SUPERFICIE CONICA pendenza: altezza:	5% 100 m
SUPERFICIE ORIZZONTALE INTERNA altezza: raggio:	45 m 4000 m
SUPERFICIE DI AVVICINAMENTO lunghezza lato interno: distanza dalla soglia: divergenza (ciascun lato): primo tratto lunghezza: pendenza: secondo tratto lunghezza (variabile): pendenza: tratto orizzontale lunghezza (variabile): lunghezza totale:	300 m 60 m 15% 3000 m 2 % 3600 m 2.5 % 8400 m 15000 m
SUPERFICIE DI TRANSIZIONE Pendenza:	14.3 %
SUPERFICIE DI TRANSIZIONE INTERNA Pendenza:	33.3 %
SUPERFICIE DI DECOLLO lunghezza lato interno: distanza dal fine pista (o dalla clearway se la lunghezza di quest'ultima eccede il valore indicato): divergenza (da ciascuna parte): larghezza finale: lunghezza: pendenza:	180 m 60 m 12.5% 1200/1800 m 15000 m 2 %
SUPERFICIE DI MANCATO AVVICINAMENTO Lunghezza lato interno Distanza dalla soglia Divergenza (da ciascuna parte) Pendenza	120 m 1.800 mt or RWY end 10% 3,33%

La larghezza portante della stessa sarà di 35 mt, con sagoma trasversale a falda unica e pendenza trasversale dell'1,50%. In ogni caso, nelle successive fasi della progettazione, qualora l'Amministrazione Provinciale lo ritenesse opportuno, la lunghezza della pista potrà essere incrementata fino a 1.800 mt. e oltre e la sua larghezza fino a 45 mt. Pertanto, la pista potrà essere considerata appartenente fino ad una categoria 4C abilitata ad avvicinamenti non di precisione, secondo quanto disposto dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" Edizione 2 del 21/10/2003.

L'area interessata dall'intervento presenta un dislivello complessivo longitudinale di circa 18 mt, da 391,33 mt slm a 373.22 mt slm, con una conseguente pendenza media inferiore all'1%.

Il sito di ubicazione della pista è, inoltre, attraversato da due valloni di cui il più rilevante (Vallone del Cantero) ne percorre la parte centrale. Le caratteristiche dell'area, così come descritte, saranno opportunamente valutate nelle operazioni di sbancamento e rinterro e nei necessari interventi di irreggimentazione idraulica.

L'area di esproprio totale ha superficie di 0,31 kmq (31 ettari), di cui 0,072 kmq (7,2 ettari) nel territorio di Pesco Sannita e 0,23 kmq (23 ettari) nel territorio di Pietrelcina. L'area da espropriare per la realizzazione del primo stralcio è pari a 0,10 kmq (10,56 ettari).

La pista ha orientamento 10-28. In prossimità di entrambi i fine pista è stata prevista un'area di manovra (racchetta) atta a consentire le operazioni di inversione di marcia (back track) degli aeromobili.

Le operazioni di volo, ovvero decolli ed atterraggi potranno avvenire in entrambe le direzioni ovvero per pista in uso 10-28 e 28-10.

La pavimentazione sarà di tipo flessibile per l'intero sviluppo della pista, fatta eccezione per le zone di manovra di testata (racchette di back-track) in corrispondenza delle quali è prevista una pavimentazione di tipo rigido (lastre in calcestruzzo).

Il progetto generale prevede, inoltre, la realizzazione di un hangar e di una palazzina uffici.

1.3.3. Le Strutture di Servizio (Hangar e Palazzina Uffici).

Il progetto propone delle strutture di servizio composte essenzialmente da due corpi di fabbrica adiacenti ma distinti strutturalmente, rispettivamente destinati il primo al ricovero ed alla manutenzione dei velivoli e dei loro componenti ed il secondo agli uffici amministrativi.

La palazzina uffici, situata nella parte anteriore si articola su due livelli estesi ciascuno per circa mq 155,00 e dal punto di vista strutturale realizzata in c.a. in opera, opportunamente distinta con giunto tecnico dall'adiacente manufatto prefabbricato che accoglierà l'angar.

Il progetto è strutturalmente impostato su maglia regolare di pilastri in c.a., fondati su cosiddette travi rovesce ed articolato con reticolo di travi orizzontali portanti irrigidite nel piano orizzontale stesso da solai in laterocemento. La copertura sarà impermeabilizzata ed adeguatamente coibentata per le esigenze dell'uso. La gabbia scala ha termine in corrispondenza del calpestio del terrazzo che copre il piano primo. La tompagnatura perimetrale di chiusura sarà del tipo a cassa vuota, spessore cm 30, con interposto pannello di coibentazione, mentre quella interna sarà realizzata mediante mattoni forati di spessore cm 8 o cm 12 a seconda delle esigenze funzionali. Il capannone destinato ad accogliere l'angar avrà un ingombro esterno di m 26,00 x m 38,90 e la sua struttura sarà di tipo prefabbricato con una maglia modulare rettangolare di m 10,00 x m 12,50 misurata all'interasse, come prefabbricati saranno i pannelli di tamponamento che ne chiuderanno i fronti. L'altezza sottotrave sarà di m 6,50 e la copertura sarà realizzata con tegoli sagomati, inclinati in modo da convogliare le acque piovane verso le pluviali poste ad intervallo regolare sulle facciate longitudinali. Le caratteristiche dei materiali e delle finiture saranno quelle proprie della specifica destinazione funzionale, rimandandosi alla fase esecutiva e di cantiere la specifica scelta delle caratteristiche tecniche. Per una approfondita conoscenza della caratterizzazione dei prospetti, nonché della distribuzione interna degli uffici, si rimanda ai grafici allegati. Il calcolo della **volumetria** è stato assunto vuoto per pieno per tutti i livelli fuori terra che compongono i fabbricati di progetto comprendendo i

volumi scala. Di conseguenza si evidenzia la seguente volumetria urbanistica:

Palazzina uffici

piano terra mq 153,50 lordi x m 3,30 h = mc 506,55

piano primo mq 159,50 lordi x m 3,30 h = mc 526,35

totale mc 1.032,90

Capannone

Piano terramq 1.011,00 lordi x m 7,33 h = mc 7.410,63

Complessivamente si configura una volumetria di progetto di mc 8.443,53.

La previsione degli impianti tecnologici a servizio della costruzione è pensata in conformità alla specifica disciplina di settore con particolare riferimento alle norme CEI ed UNI ed in ossequio alla legge 46/90. Per quanto riguarda gli schemi delle reti idriche e fognarie si rimanda ad apposito elaborato esecutivo. Per ogni altra indicazione si rimanda a quanto rappresentato nei grafici di progetto allegati.

1.3.4. Strategie di lungo periodo del P/P (Progetto).

Le strategie di lungo periodo del progetto sono individuate attraverso l'analisi della domanda attuale e potenziale, quest'ultima indirizzata alla conoscenza del mercato inteso sia come domanda in senso stretto che come potenziali fabbisogni insoddisfatti, verso cui si indirizza l'intervento da sottoporre a valutazione. La qualificazione e quantificazione della domanda può essere condotta sulla base dei risultati dell'analisi di contesto entro cui si colloca l'intervento, opportunamente integrata con approfondimenti riguardanti specifici segmenti di mercato interessati dagli interventi, addivenendo alla produzione/elaborazione di un' "analisi della domanda attuale e potenziale", specificamente articolata per ogni area funzionale di riferimento. L'analisi della domanda potenzialmente attraiibile dall'infrastruttura aeroportuale di Benevento è stata già condotta in altra

sede⁶, proponendo alcune considerazioni di ordine qualitativo, con preciso riferimento al settore del turismo, a quello della domanda locale, della struttura produttiva della Provincia, dell'utenza degli altri scali ed della posizione geografica.

Per quanto riguarda il **TURISMO**, Benevento e la sua Provincia offrono un patrimonio archeologico – storico – artistico di enorme rilievo, anche se forse poco conosciuto a livello nazionale. Il capoluogo ed i comuni sono stati segnati dall'evoluzione storica – architettonica di tre periodi: romano, longobardo e tardo medioevo; riconoscibili nei singoli monumenti e negli elementi architettonici e artistici inseriti in edifici di epoca più tarda.

Il turismo rappresenta una grande opportunità di sviluppo locale, inteso come occasione di arricchimento culturale, oltre che di conoscenza di luoghi, persone e tradizioni locali. Inoltre, proprio nel Comune di Pietrelcina, dove si andrà ad insediare l'opera in questione, è particolarmente vivo il turismo religioso ispirato alla vita e ai luoghi di Padre Pio. Le stime effettuate dal Comune di Pietrelcina evidenziano con una certa chiarezza la dimensione del fenomeno che, nelle fasi iniziali, pur contrassegnate da numeri tutt'altro che trascurabili, è di natura assolutamente spontanea. Nell'anno successivo a quello della beatificazione (anno 2000) si è raggiunta una quota di visitatori pari a circa 600.000. Nel 2001 tale dato sarebbe cresciuto sino a 858.000, per superare, nel 2002, la quota di 1.000.000 di visitatori. La canonizzazione del Beato, avvenuta in San Pietro il 16 giugno 2002, ha costituito una leva ulteriore per conservare e accrescere tale domanda, seppur non supportata, in questa sede, da dati ufficiali.

Un altro fenomeno che deve essere tenuto in conto è l'eventuale **DOMANDA LOCALE**; la Provincia di Benevento, infatti, è abitata da una popolazione non trascurabile e, negli ultimi anni, presenta una struttura economica in grado di esprimere un modello di sviluppo abbastanza dinamico.

Alle considerazioni riguardanti la popolazione e la struttura di reddito esistente nella Provincia, si aggiungono quelle riguardanti la STRUTTURA

⁶ V. Studio di Fattibilità realizzato in seno al Programma di Riqualficazione Urbana e Sostenibile del Territorio (P.R.U.S.S.T) avente ad oggetto la verifica di fattibilità di una infrastruttura aeroportuale nel territorio beneventano e Studio di Fattibilità per la realizzazione di un'aviosuperficie nel territorio della Provincia di Benevento.

PRODUTTIVA della provincia stessa che conta circa 32.000 imprese attive. Alcune aree della provincia, in particolare, sono state interessate da un avvio spontaneo e da uno sviluppo di attività artigiano-industriali nel campo tessile-abbigliamento e nel dolciario. Non può essere trascurata, infine, la crescita delle imprese nel terziario innovativo, basata sull'utilizzo delle nuove tecnologie informatiche. Il movimento avviato certamente potrebbe trasformare e modernizzare l'intero tessuto produttivo, compresi gli altri settori tradizionali, se riuscirà ad attivare quel processo di filiera dell'innovazione incentrato sullo sviluppo e sulle applicazioni delle ICT, da molti considerate il vero motore dello sviluppo. Un ruolo strategico in questo senso può essere svolto dall'Università del Sannio, dal Centro d'Eccellenza di San Giorgio del Sannio e dal programma Rcost, che finora hanno attratto un certo numero di imprese desiderose di investire nel cosiddetto metamercato dell'ICT.

Un'ultima considerazione anche sulla Provincia territorialmente contigua a quella beneventana, Avellino, che proprio nella parte più prossima a Benevento presenta uno sviluppo delle attività produttive industriali abbastanza intenso ed in continuo aumento, con insediamenti di alcuni impianti industriali e finanziari sia nazionali sia internazionali. Sono prevedibili quindi una serie di iniziative produttive locali, fortemente orientate ai mercati esterni, con un conseguenziale aumento della mobilità da e per la Provincia. Pertanto, dal punto di vista di analisi della domanda di trasporto aereo, si prospetta una crescente apertura verso l'economia nazionale ed europea, quindi una domanda crescente di trasporto rapido su lunga distanza.

A queste componenti della domanda, si può aggiungere, inoltre, quella espressa dalla utenza di **ALTRI SCALI**, interessata, però, a trasferirsi in quello beneventano per vantaggi logistici, economici o organizzativi. Un esempio è sicuramente lo scalo di Capodichino, e le cause di trasferimento dell'utenza ad un altro aeroporto possono facilmente essere individuate nella grave congestione sia dei servizi direttamente forniti, sia nell'accessibilità e congestione della zona ormai altamente urbanizzata in cui l'aeroporto di Napoli è localizzato. Tali problemi, che contraddistinguono ormai gran parte della zona costiera, determinano non solo quell'inversione di tendenza, che

ormai si sta sempre più registrando, che spinge all'insediamento nelle parti più interne della regione, ma fanno sì che le zone costiere possono essere considerate come utenti di quelle interne per determinati servizi, per fasce di utenza particolari o per parti della utenza meno centrale territorialmente nelle metropoli. Visto in quest'ottica, l'infrastruttura sannita non teme la concorrenza, su particolari collegamenti, con l'aeroporto di Napoli - Capodichino; pertanto, può essere considerata come l'unica localizzazione veramente esterna all'area di congestione costiera, sia attualmente sia, in prospettiva, nei prossimi decenni, trovandosi ad una distanza di viaggio con collegamenti terrestri già oggi ragionevoli e migliorabili in futuro.

In ultima analisi va considerata la **POSIZIONE FAVOREVOLE** di Benevento rispetto all'intera Italia meridionale: essa si trova, infatti, su un tratto di primaria importanza, che collega due tra i nodi principali e di più vecchia individuazione nella rete intermodale, ossia Napoli e Foggia. Fino a pochi anni fa questo era il collegamento più meridionale tra la direttrice adriatica e quella tirrenica, ed è sicuramente tuttora tra i più frequentati, almeno al Sud, per volumi di merci in transito. La favorevole posizione geografica consente di determinare un bacino di utenza della nuova infrastruttura che riguarda parte marginale della Regione Puglia, la Basilicata (Potenza), la Campania (esclusa la parte più bassa del Salernitano), il Molise e il basso Lazio. La tecnica di zonizzazione e l'individuazione dei centroidi, ossia la determinazione attraverso un solo punto di una molteplicità di luoghi di Origine e di Destinazione di spostamenti ricadenti in una zona, hanno portato a concludere che l'infrastruttura aeroportuale di Benevento, oltre a coprire l'intera Provincia con una fascia di accessibilità di 30 minuti, copre l'intero Molise, parte della provincia di Foggia, le province interne della Campania, ad eccezione dei comuni più a sud del Salernitano e quelli costieri.

Questi aspetti appena descritti consentono di individuare facilmente gli obiettivi generali del progetto, come nel dettaglio illustrati nel capitolo che segue.

1.2. Individuazione degli obiettivi del progetto.

Prendendo spunto da quanto sopra, gli OBIETTIVI GENERALI e SPECIFICI del progetto in questione possono essere sintetizzati come di seguito:

Obiettivo Generale 1.

Miglioramento della fruibilità dei comuni circostanti l'area di progetto e, in generale, dell'intera Provincia, al fine di ottimizzare le **risorse turistiche** nel territorio provinciale e, in particolare, nel comune capoluogo e nell'area cosiddetta di "Padre Pio".

Obiettivo Specifico 1.1

Avvicinare la Provincia di Benevento agli itinerari turistici nazionali e internazionali.

Obiettivo Specifico 1.2

Ridurre gli spostamenti in auto da e verso le aree turistiche della Provincia.

Obiettivo Generale 2.

Miglioramento della fruibilità dei comuni circostanti l'area di progetto e, in generale, dell'intera Provincia, al fine di ottimizzare le **risorse produttive**.

Obiettivo Specifico 2.1

Migliorare il livello delle attività produttive sannite, in termini di spostamenti.

Obiettivo Specifico 2.2

Aumentare la capacità di attrazione della Provincia di Benevento.

Obiettivo Specifico 2.3

Ridurre i flussi di traffico da e verso il Capoluogo di Regione, anche per contribuire al decongestionamento delle aree metropolitane e costiere della Regione Campania.

Obiettivo Specifico 2.4

Contribuire a rilanciare l'*export* della produzione locale sannita.

Obiettivo Generale 3.

Svolgere un'attività sinergica e di supporto allo sviluppo della Piattaforma Logistica ubicata nell'area industriale di C.da Olivola del Capoluogo sannita e alle iniziative della Provincia di Benevento nel settore dell'aerospazio e dell'ICT.

Obiettivo Specifico 3.1

Consentire alla Piattaforma Logistica di avere anche un supporto aeroportuale nelle immediate vicinanze.

Obiettivo Specifico 3.2

Completare il sistema di rete infrastrutturale già costituito dalla viabilità nazionale e provinciale e dalla rete ferroviaria.

Tali obiettivi potranno essere concretizzati attraverso le seguenti azioni:

Azione 1.1: favorendo la velocità degli spostamenti e la conseguente riduzione dei tempi di percorrenza delle distanze.

Azione 1.2: determinando una riduzione dell'inquinamento atmosferico da gas di scarico e la riduzione del traffico automobilistico e dell'incidentalità.

Azione 2.1: determinando un migliore e maggiore movimento delle merci.

Azione 2.2: favorendo l'allocazione in Provincia di imprese nazionali e internazionali e determinando un incremento dell'indotto.

Azione 2.3: riducendo le attività congestionate degli scali principali regionali.

Azione 2.4: determinando un sistema locale di sviluppo integrato più competitivo.

Azione 3.1: favorendo i traffici delle aziende interessate alla Piattaforma Logistica.

Azione 3.2: determinando un vero e proprio sistema integrato dei trasporti.

Per completezza, di seguito si riporta la tabella degli obiettivi per tematiche ambientali allegata alle "Linee guida per la valutazione ambientale strategica (VAS) per i Fondi strutturali 2000-2006". Particolare risalto è stato assegnato ai temi "**Ambiente urbano**" e "**Paesaggio e patrimonio culturale**", cui il progetto in questione evidentemente appartiene e in riferimento ai quali sono stati individuati gli obiettivi generali e specifici di progetto.

TEMATICHE AMBIENTALI

OBIETTIVI

Cambiamenti climatici

- Limitare le emissioni di gas a effetto serra che contribuiscono al riscaldamento globale e ai cambiamenti climatici (CO₂, CH₄, N₂O e CFC);
- Concorrere al rispetto degli obiettivi fissati per il contributo nazionale alle emissioni globali.

Ozono stratosferico

- Eliminare le emissioni atmosferiche di sostanze che provocano la riduzione della fascia di ozono stratosferico (CFC, Halons, HCFC);
- Concorrere al rispetto degli obiettivi fissati per il contributo nazionale alle emissioni globali.

Acidificazione

- Limitare le emissioni acide in atmosfera (SO₂, NO_x, NH₃) e favorire appropriati sistemi di gestione del territorio.

Ozono troposferico e ossidanti fotochimici

- Ridurre le emissioni di sostanze che favoriscono la formazione di ozono troposferico (NMVOC_s e NO_x) e degli altri ossidanti fotochimici;

Sostanze chimiche

- Tutelare la salute umana e del patrimonio agricolo e forestale.
- Ridurre i pericoli per l'ecosistema, la salute umana e la qualità della vita derivanti dalle emissioni nell'atmosfera, nelle

1. DESCRIZIONE E STRATEGIE DEL PROGETTO.

- Rifiuti**
 - acque e nel suolo di sostanze chimiche nocive o pericolose;
 - Eliminare l'uso di sostanze cancerogene nei cicli di produzione e nei prodotti.
 - Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti, in particolare attraverso l'adozione e lo sviluppo di tecnologie pulite;
 - Assicurare idonei processi di riutilizzo, riciclaggio, recupero e smaltimento dei rifiuti prodotti;
 - Raggiungere l'autosufficienza regionale nello smaltimento dei rifiuti per ambiti territoriali ottimali;
 - Organizzare la raccolta dei rifiuti in modo da consentire la progressiva separazione dei principali flussi produttivi (rifiuti domestici, mercatali, attività di servizio, attività commerciali, attività produttive, attività agricole);
 - Usare i rifiuti come combustibile o come altro mezzo per produrre energia;
 - Conferire almeno il 25% dei rifiuti urbani da recuperare attraverso la raccolta differenziata entro il 2001 ed almeno il 35% dal marzo 2003; almeno il 50% di recupero e il 25% di riciclaggio degli imballaggi dal maggio 2002;
 - Riutilizzo a valle della raccolta e delle iniziative per la riduzione dei rifiuti;
 - Minimizzare lo smaltimento in discarica.
 - Aumentare il territorio sottoposto a protezione;
 - Tutelare le specie minacciate e della diversità biologica;
 - Promozione degli interventi di conservazione e di recupero degli ecosistemi;
 - Promozione degli interventi di riduzione dei rischi derivanti dall'introduzione di specie naturali allofone;
 - Promozione delle tecnologie che favoriscono la biodiversità.
- Natura e biodiversità**
 - Adeguare le infrastrutture fognarie e depurative ai criteri della direttiva 91/271 e del nuovo decreto legislativo sulle acque;
 - Garantire usi peculiari dei corpi idrici;
 - Garantire acqua potabile di buona qualità a tutta la popolazione;
 - Raggiungere un livello di qualità dei corpi idrici "sufficiente" entro l'anno 2008, secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo.
 - Adeguare le infrastrutture fognarie e depurative ai criteri della direttiva 91/271 e del nuovo decreto legislativo sulle acque;
 - Difesa dall'eutrofizzazione;
 - Garantire usi peculiari a cui vengono destinate le acque marine e salmastre;
- Acque**
 - Raggiungere un livello di qualità dei corpi idrici, "sufficiente" entro l'anno 2008, secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo;
 - Adeguare le infrastrutture fognarie e depurative ai criteri della direttiva 91/271 e del nuovo decreto legislativo sulle acque;
 - Difesa dall'eutrofizzazione;
 - Garantire usi peculiari a cui vengono destinate le acque marine e salmastre;
- Ambiente marino e costiero**
 - Raggiungere un livello di qualità dei corpi idrici, "sufficiente" entro l'anno 2008, secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo;
 - Raggiungere gli obiettivi eco-ambientali, secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo;
 - Tutelare la prateria marina;
 - Difendere le coste dall'erosione .
 - Proteggere la qualità dei suoli quale risorsa limitata e non rinnovabile per la produzione di cibo e di altri prodotti e come ecosistema per gli altri organismi viventi;
 - Difendere il suolo dai processi di erosione e di desertificazione;
- Degrado del suolo**
 - Identificare e catalogare i siti potenzialmente contaminati, anche nelle aree di sviluppo industriale in attività;
 - Consolidare, estendere e qualificare il patrimonio paesaggistico delle aree depresse;
 - Identificare le aree a rischio idrogeologico;
 - Ripristinare la funzionalità idrogeologica dei sistemi naturali.
 - Ridurre la necessità di spostamenti urbani;
 - Sviluppare modelli di traffico e di inquinamento atmosferico;
 - Promuovere lo sviluppo di Agende XXI locali;
 - Consolidare, estendere e qualificare il patrimonio archeologico, architettonico, storico-artistico e paesaggistico delle aree depresse;
- Ambiente urbano**

Paesaggio e patrimonio culturale

- Dotare le aree depresse di strutture e sistemi per la gestione degli interventi di restauro e valorizzazione del patrimonio;
- Sviluppare l'imprenditorialità legata alla valorizzazione del patrimonio e sostenere la crescita delle organizzazioni, anche del terzo settore, nel settore culturale.
- Individuare e catalogare le invariati del patrimonio paesaggistico e storico-culturale. Proteggere la qualità degli ambiti individuati;
- Riqualificazione paesaggistica delle aree degradate.

1.3. Rapporto con altri piani e programmi.

I piani e programmi di riferimento dell'area oggetto di intervento sono:

- Il Piano Territoriale Regionale in corso di definizione.
- I piani dell'Autorità di Bacino Liri-garigliano-Volturno.
- La pianificazione regionale nel settore aeroportuale.
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
- Il Piano Regolatore del Comune di Pescosannita.
- Il Piano Regolatore del Comune di Pietrelcina.
- Il Piano Regolatore del Comune di Benevento.
- Lo Studio di fattibilità per la realizzazione di un'aviosuperficie nel territorio della Provincia di Benevento.

1.3.1. Il Piano Territoriale Regionale.

La Regione Campania ha adottato con Delibera Regionale n.1956 del 30.11.2006 il Piano Territoriale Regionale (PTR), ai sensi del comma 3 dell'art.15 della legge regionale n.16 del 22 dicembre 2004. **Il Piano**, che risulta costituito da Relazione, Documento di Piano, Linee Guida per il Paesaggio in Campania, e Cartografia di Piano, **si propone come strumento d'inquadramento, d'indirizzo e di promozione di azioni integrate.** Al fine di ridurre le condizioni d'incertezza, in termini di conoscenza e interpretazione del territorio per le azioni dei diversi operatori istituzionali e non, all'interno di esso sono stati elaborati 5 Quadri Territoriali

di Riferimento utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province e Soprintendenze, e a definire gli indirizzi di pianificazione paesistica.

I cinque Quadri Territoriali di Riferimento sono i seguenti:

1. Il Quadro delle reti: la rete ecologica, la rete dell'interconnessione (mobilità e logistica) e la rete del rischio ambientale che attraversano il territorio regionale. In particolare, la Regione Campania attua la pianificazione paesistica attraverso la costruzione della rete ecologica regionale anche allo scopo di contribuire al superamento della concezione del paesaggio come singolo bene immobile tutelato dalla legge, per passare ad una interpretazione del paesaggio come patrimonio costituito dal complesso organico di elementi culturali, sociali e naturali che l'ambiente ha accumulato nel tempo.

Dall'articolazione e sovrapposizione spaziale di queste reti s'individuano, per i Quadri Territoriali di Riferimento successivi, i punti critici sui quali è opportuno concentrare l'attenzione e mirare gli interventi.

2. Il Quadro degli ambienti insediativi, individuati in numero di nove in rapporto alle caratteristiche morfologico-ambientali e alla trama insediativa. **La Provincia di Benevento rientra nell'ambiente insediativo n.7 denominato Sannio.**

3. Il Quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS), individuati in numero di 45, con una definizione che sottolinea la componente di sviluppo strategico. **In particolare la Provincia di Benevento risulta interessata dai STS A8 Partenio, A9 Taburno, B3 Pietrelcina, B5 Alto Tammaro, B6 Titerno, C2 Fortore, D2 Benevento e D4 Caserta. I comuni i cui territori sono interessati dal progetto in questione rientrano nei STS B3 di Pietrelcina e D2 di Benevento.**

4. Il Quadro dei campi territoriali complessi (CTC). Nel territorio regionale vengono individuati alcuni "campi territoriali" nei quali la sovrapposizione-intersezione dei precedenti Quadri Territoriali di Riferimento mette in

evidenza degli spazi di particolare criticità, dei veri “punti caldi” (riferibili soprattutto a infrastrutture di interconnessione di particolare rilevanza, oppure ad aree di intensa concentrazione di fattori di rischio) dove si ritiene la Regione debba promuovere un’azione prioritaria di interventi particolarmente integrati.

5. Il Quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale tra i comuni minori e delle raccomandazioni per lo svolgimento di “buone pratiche”.

In Campania, nel 2003, si registrano solo 5 unioni che coinvolgono 27 comuni. Il PTR sottolinea l’opportunità di concorrere all’accelerazione di tale processo. Risulta utile ricordare che la Regione Campania, in base a quanto previsto dall’ art.15, comma 2 della LR n.16/2004, dopo l’adozione della proposta di PTR in Giunta, ha stabilito di affidare alle Province l’articolazione delle conferenze di pianificazione per l’elaborazione di osservazioni e proposte di modifica alla proposta di PTR da parte delle le Province stesse, i Comuni, gli Enti Locali, tutte Amministrazioni interessate alla programmazione e le organizzazioni sociali, culturali, economico-professionali, sindacali e ambientaliste di livello provinciale. La Provincia di Benevento, quindi, dopo una sintesi delle osservazioni pervenute da parte di Comuni, Comunità montane e organizzazioni della società sannita, ha elaborato un documento, in cui si sono illustrati anche alcuni rilievi e proposte proprie dell’Amministrazione Provinciale.

In conclusione, **il progetto in questione è perfettamente coerente con gli indirizzi dettati dal PTR, con particolare riferimento alla “rete delle interconnessioni”.**

Infatti, gli obiettivi prefissati e le strategie adottate dalla Regione Campania nel settore dei trasporti sono stati elaborati nel quadro delle nuove direttrici programmatiche e pianificatorie europee, oltre che di quelle introdotte dal decreto legislativo n.422/97 e dal Piano Generale dei Trasporti, e nel quadro delle indicazioni dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il quale focalizza le modalità di intervento nelle regioni del Mezzogiorno secondo i criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006. L’azione della Giunta Regionale Campana si è concretizzata nella redazione del

“Primo programma degli interventi infrastrutturali”, delibera della Giunta Regionale n.1282 del 5 Aprile 2002, assunta quale Piano Direttore della Mobilità Regionale, e nella approvazione delle Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica con delibera n. 5490 del 15 Novembre 2002, ai quali documenti hanno fatto seguito specifici documenti di settore.

Due direttrici di fondo caratterizzano un modo nuovo di interpretare il processo di pianificazione, così sintetizzabili:

1. **attuare un processo di pianificazione,** ovverosia una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionale (considerando tutti i modi, collettivi e individuali, pubblici e privati), attraverso azioni che superino la tradizionale separazione fra programmazioni di settore e tendano all'integrazione della componente trasportistica con le politiche territoriali di sviluppo;

2. **costruire un progetto di sistema che, partendo dai bisogni di mobilità dei passeggeri e delle merci, definisca un piano di servizi integrati di trasporto idoneo a soddisfare la domanda con un adeguato livello prestazionale,** e quindi individui le eventuali nuove infrastrutture necessarie per l'attuazione del piano dei servizi.

Complessivamente, si intende promuovere una efficiente offerta di servizi, con il miglioramento della qualità generale e la riduzione dei costi, puntando sulla capacità delle infrastrutture di creare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati per favorire lo sviluppo economico. **L'indirizzo è, quindi, l'incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, finalizzate all'aumento della accessibilità sia delle aree metropolitane che di quelle periferiche mediante la realizzazione di un sistema integrato.** Viene fortemente appoggiata la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali per i quali le dinamiche della crescita economica sono strettamente legate ad una efficace integrazione tra le reti locali e la rete nazionale.

Il ridisegno complessivo del sistema dei trasporti regionale mira ad accrescere l'accessibilità diffusa del territorio in modo da supportare il perseguimento di un assetto policentrico dell'armatura urbana

regionale; per riequilibrare l'attuale struttura prevalentemente radiocentrica delle infrastrutture e dei servizi di trasporto si pone attenzione a riorganizzare l'offerta di trasporto in un'ottica di rete pluriconnessa e di interconnessione tra le diverse reti modali.

Il sistema di Metropolitana Regionale, del quale Benevento e Pietrelcina fanno parte, attuato con la realizzazione di servizi ferroviari innovativi di medio-lunga percorrenza (che non si attestano nei tradizionali poli di attrazione della domanda ma effettuano un servizio "passante" rispetto ai capoluoghi di provincia), è inteso ad accrescere un'accessibilità diffusa del territorio ottenuta mediante il trasporto collettivo. Il miglioramento (o l'istituzione) delle connessioni dirette tra le aree periferiche (ottenuto mediante la riduzione del tempo di viaggio e l'aumento delle condizioni di comfort) deve da un lato limitare l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti, dall'altro (in riferimento soprattutto, ma non esclusivamente, alla mobilità sistematica dei pendolari per lavoro o studio) ridurre il fenomeno di concentrazione delle residenze nei pressi dei luoghi di lavoro. La risposta ottimale per garantire al territorio un livello adeguato di accessibilità non è sempre di tipo ferroviario (a causa dei livelli di domanda relativamente bassi e/o per problemi orografici).

Gli **obiettivi** possono riassumersi nei seguenti punti:

- garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, con livelli di servizio differenziati in relazione alle esigenze socio-economiche delle singole aree, al fine di conseguire obiettivi urbanistici, territoriali e produttivi; in particolare, le azioni riguardano:
- la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane e la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse;
- la riqualificazione della fascia costiera;
- il miglioramento dell'interconnessione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo con quelli nazionali ed internazionali;
- l'accessibilità delle aree marginali, di Sistemi Economici Sub-provinciali, delle aree di pregio culturale e paesaggistico, delle aree produttive (ASI, PIP, ecc.);
- l'accessibilità dei poli di attrazione provinciali, nonché di quelli sub-provinciali per il sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;

- l'accessibilità dei servizi a scala regionale;
- 2. assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto, riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sull'ambiente;
- 3. assicurare elevata potenzialità ed affidabilità al sistema e bassa vulnerabilità, in maniera particolare nelle aree a rischio;
- 4. ridurre i costi di produzione del trasporto privato e pubblico;
- 5. ridurre l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, costi monetari, carenza di comfort);
- 6. garantire maggiore qualità ai servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria e tariffaria, informazione all'utenza, ecc.);
- 7. aumentare la sicurezza riducendo l'incidentalità, in particolare sulla rete stradale;
- 8. garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria;
- 9. garantire l'accesso ai servizi di trasporto alle fasce sociali deboli.

Le **strategie di intervento** più specificamente attinenti all'**offerta infrastrutturale** di trasporto sono:

- a) rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale ed internazionale, per favorire i flussi di merci, di risorse finanziarie e di capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e la articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità e alla articolazione dei servizi erogabili (collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale, collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, collegamento degli interporti alla rete viaria e ferroviaria nazionale);
- b) perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza;
- c) perseguire il riequilibrio modale:
 - sul versante del trasporto urbano e metropolitano realizzando infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria;
 - sul versante del trasporto interurbano regionale su ferro e su strada definendo gli itinerari e i nodi di interscambio;

- sul versante del trasporto marittimo avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per incrementare i servizi di collegamento marittimo (vie del mare, servizio regionale del Metro del mare, cabotaggio costiero) e per favorire il diporto nautico;

d) realizzare e migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti, generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche.

In sintesi, tutte le strategie sono finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale.

Una ulteriore strategia che si persegue sul versante infrastrutturale è l'ottimizzazione nell'utilizzo delle infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente, anche quelle allo stato obsolete o sottoutilizzate (realizzazione di completamenti, raddoppi, creazione di bretelle di collegamento, costruzione di nodi di interscambio e quant'altro dovesse occorrere per il completamento e la messa in esercizio).

Le **strategie gestionali** per migliorare la qualità del trasporto collettivo, per contenere il costo generalizzato di spostamento e rendere quest'ultimo maggiormente competitivo con il trasporto individuale, riguardano innanzitutto un'integrazione spinta dei servizi offerti dai vari modi di trasporto e delle tariffe praticate:

- la prima azione tende alla minimizzazione della perdita di tempo connessa con il trasbordo da un modo di trasporto al successivo (dovuta soprattutto all'attesa del nuovo mezzo nel nodo d'interscambio);

- la seconda azione minimizza l'esborso monetario, accrescendo l'accessibilità del sistema rispetto alla capacità di spesa delle fasce di popolazione meno abbienti ed accresce l'accessibilità del sistema di trasporto collettivo rispetto al territorio.

Si attribuisce inoltre un valore strategico all'uso di tecnologie innovative, quali:

- diffusione di sistemi di ausilio all'esercizio;

- informazione all'utenza;

- sistemi di bigliettazione elettronica.

Gli obiettivi e le strategie generali trovano una più puntuale definizione nei singoli settori del sistema complessivo: ferroviario, stradale, portuale, dei terminali merci ed aeroportuali. Le strategie di settore si traducono in una serie di interventi già decisi (invarianti) o in corso di approfondimento (opzioni).

Gli **interventi** definiti dalla pianificazione regionale di settore dal punto di vista territoriale contribuiscono:

- all'interconnessione tra i Sistemi Territoriali di Sviluppo e quelli nazionali ed internazionali;
- al miglioramento dell'accessibilità ai servizi di livello regionale;
- all'aumento di accessibilità alle aree regionali marginali ed ai sistemi territoriali subprovinciali;
- all'aumento dell'accessibilità delle aree di pregio culturale e paesaggistico;
- alla riqualificazione della fascia costiera ed all'adeguamento ed al potenziamento delle infrastrutture portuali;
- alla riduzione della congestione stradale nelle aree urbane e metropolitane ed alla riqualificazione ambientale di aree dismesse;
- al sostegno ad uno sviluppo di tipo più equilibrato del territorio, favorendo il decentramento di funzioni dalle aree centrali a quelle periferiche e lo sviluppo di un assetto territoriale policentrico.

1.3.2. La pianificazione regionale nel settore aeroportuale.

Il **Progetto di sviluppo del sistema aeroportuale**, fatto redigere dalla Regione, contempla espressamente l'ipotesi di realizzare un nuovo scalo commerciale in corrispondenza dell'attuale aeroporto militare di Grazzanise, sulla base di un precedente studio di prefattibilità. Il sistema regionale si articolerà su un insieme di aeroporti che, differenziandosi per localizzazione, caratteristiche tecniche, impianti asserviti e funzioni svolte, sarà in grado non solo di soddisfare la domanda determinata dall'evoluzione della dinamica in atto, ma anche quella che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo.

Gli interventi previsti e da considerare come invarianti sono destinati:

- all'aeroporto di Napoli-Capodichino;
- al sito di Grazzanise;
- all'aeroporto di Salerno-Pontecagnano;

Inoltre, si ipotizza la realizzazione di un aeroporto dedicato all'Aviazione Generale nell'area di Benevento.

Tale ipotesi è avvalorata dall'approvazione di uno Studio di Fattibilità promosso dalla stessa Regione Campania e approvato con Decreto Dirigenziale n.107 del 24.08.2004 dell'Area Generale di Coordinamento, Programmazione Piani e programmi, Settore Pianificazione e Collegamenti con le Aree Generali di Coordinamento della Regione Campania, di cui si dirà in seguito.

1.3.3. I piani dell'Autorità di Bacino Liri-Garigliano-Volturno.

Il Piano di Bacino viene definito ai sensi della legge n.183/89 e rappresenta il più importante dei piani di settore ai fini della difesa del suolo, della qualità delle acque e della loro gestione. La sua elaborazione è affidata a alle autorità di bacino nazionali, interregionali e regionali. L'art.1 della legge definisce il bacino idrografico come *"il territorio dal quale le acque pluviali o di fusione delle nevi e dei ghiacciai, defluendo in superficie, si raccolgono in un determinato corso d'acqua direttamente o a mezzo di affluenti, nonché il territorio che può essere allagato dalle acque del medesimo corso d'acqua, ivi compresi i suoi rami terminali con le foci in mare ed il litorale marittimo prospiciente"*. Esso interessa un territorio delimitato secondo criteri geografici che superano i confini amministrativi. Oltre alla già citata legge 18.05.1989, n.183 e successive integrazioni e modificazioni, giova segnalare che con la legge n.493/93 sono stati rafforzati i poteri di controllo e di intervento, specie nella fase che precede l'approvazione del piano di bacino, onde assicurare una più tempestiva realizzazione dei programmi di difesa. Tutto ciò attraverso l'adozione delle *misure di salvaguardia*, che sono immediatamente vincolanti e restano in vigore fino alla approvazione del piano di bacino. Inoltre, i piani di bacino possono essere redatti e approvati anche per *sottobacini o per stralci* relativi a settori funzionali. Il piano di bacino ha valore di piano territoriale di settore ed è uno strumento

conoscitivo, normativo e tecnico operativo. Una volta adottato dai Comitati Istituzionali, il piano di bacino rappresenta lo strumento al quale gli strumenti di pianificazione settoriale e territoriale inerenti le risorse acqua e suolo dovranno essere adeguati (piani territoriali e programmatici regionali, piani di risanamento delle acque, di smaltimento dei rifiuti, di disinquinamento, piani generali di bonifica e piani paesistici).

L'infrastruttura in esame rientra nella perimetrazione del bacino dei fiumi Liri- Garigliano e Volturno (la cui perimetrazione definitiva è stata approvata dal Comitato Istituzionale nella seduta del 29.01.1996) ed è l'unico di rilievo nazionale presente nel mezzogiorno. Il territorio interessato appartiene all'Italia centro meridionale ed è attraversato dall'Appennino abruzzese, laziale e campano, solcato dai tre fiumi e dai loro numerosi affluenti, bagnato dal Mar Tirreno, e comprende principalmente quattro Regioni (Abruzzo, Campania, Lazio, Molise, Puglia), nove Province (L'Aquila, Avellino, Benevento, Caserta, Salerno *(porzione territoriale di un solo comune)*, Frosinone, Latina, Roma, Foggia, Campobasso, Isernia) e 436 comuni, per una superficie di circa 11.000 Km². Gran parte del territorio della Provincia di Benevento rientra nella perimetrazione in questione; infatti sono esclusi, interamente o parzialmente, i comuni dell'area nord-orientale (facenti parte del Bacino del Fortore) e i comuni dell'area sud-occidentale (rientranti nel territorio dell'Autorità di Bacino Nord-Occidentale). Tra le attività dell'Autorità di Bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturno, in questa sede, giova segnalare il *Piano Straordinario per la rimozione delle situazioni a rischio più alto* contenente l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico molto elevato per l'incolumità delle persone e per la sicurezza delle infrastrutture e del patrimonio ambientale e culturale. Il *Piano Straordinario* è stato predisposto separatamente per il rischio alluvione ed il rischio frana. Nell'ambito della perimetrazione, le aree a rischio idrogeologico sono state suddivise in aree di alta attenzione (interessate da fenomenologie franose con intensità elevata e che non impattano con le strutture e infrastrutture ed il patrimonio ambientale e culturale) e aree di attenzione (interessate da fenomenologie franose con intensità media e che impattano in parte o del tutto con le strutture e infrastrutture ed il

patrimonio ambientale e culturale). All'interno delle une e delle altre sono individuate le aree a rischio molto elevato. Sono censiti, altresì, i comuni per i quali è stato dichiarato lo stato d'emergenza ai sensi della legge n.225/1992. Per la definizione del rischio idraulico, lo studio fa riferimento a quanto definito nel *Piano Stralcio per la Difesa dalle Alluvioni*, redatto sempre dall'Autorità di Bacino dei fiumi Liri-Garigliano e Volturno.

L'Autorità di Bacino dei fiumi Liri-Garigliano-Volturno ha successivamente redatto il **"Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico"** relativo alla definizione del rischio di frana (Aprile 2001). Detta Autorità valuta l'*intensità* dei fenomeni franosi sulla base della loro velocità secondo il principio adottato da Cruden e Varnes (1994) ed attribuendo al termine "intensità" il significato di "massima intensità attesa", indipendentemente dallo "stato di attività", individua le seguenti tre classi di "intensità":

- **INTENSITA' ALTA**, con velocità massima attesa da "rapida" ad "estremamente rapida";
- **INTENSITA' MEDIA**, con velocità massima attesa da "lenta" a "moderata";
- **INTENSITA' BASSA**, con velocità massima attesa da "estremamente lenta" a "molto lenta".

Seguono tre classi con **INTENSITÀ NON VALUTABILE**, così distinte:

- Aree di possibile ampliamento dei fenomeni franosi ovvero di fenomeni di primo distacco;
- Aree con processi erosivi in atto;
- Aree nelle quali non sono stati riconosciuti indicatori di franosità potenziale.

Le tre classi di "intensità massima attesa" sono così definite:

Tabella - classi di "intensità massima attesa.

Intensità	Frana	Velocità (m/s)	Classifica Cruden-Varnes	
			Descrizione	n.
	Crolli e ribaltamenti Colate rapide di	5 – 5 x 10 ⁻⁴	Estremamente rapido	7
			Molto rapido	6

1. DESCRIZIONE E STRATEGIE DEL PROGETTO.

A = Alta	fango Colate di detrito Colate rapide in terreni argilloso-marnosi	(da 5 m/s a 1.8 m/h)	Rapido	5
M = Media	Scorrimenti traslativi Scorrimenti rotazionali Colate lente – colamenti	5 x 10 ⁻⁴ – 5 x 10 ⁻⁸ (da 1.8 m/h a 1.6 m/anno)	Moderato	4
			Lento	3
B = Bassa	Creep superficiali Creep in depositi di concavità morfologica Creep profondi su cumulo di frana inattivo Espansioni laterali D.G.P.V.	> 5 x 10 ⁻⁸ (da 1.6 m/anno a mm/anno)	Molto lento	2
			Estremamente lento	1

Sulla base di detti criteri è stata redatta la *“Carta degli scenari di franosità in funzione delle massime intensità attese”*.

L’Autorità di Bacino ha provveduto anche a redigere la *“Carta degli scenari di rischio”*, definendo il rischio totale come prodotto della pericolosità per la vulnerabilità e per i beni esposti, cioè:

$$R_t = P \cdot V \cdot E$$

ed il danno potenziale come il prodotto degli ultimi due fattori, cioè:

$$W = V \cdot E$$

I territori franosi sono stati così suddivisi in quattro classi, da R1 a R4, secondo l’Atto di Indirizzo e Coordinamento del D.L. 180/1998, aggiungendo però altre due classi, la RPa oltre la R4 e la RPb al di sotto della R1.

Sintetizzando, le sei classi proposte sono le seguenti:

- **RPa**, Area a rischio potenzialmente elevato, da definire con studi di dettaglio;
- **R4**, Area a rischio molto elevato, con possibili perdite di vite umane, danni gravi ad edifici, infrastrutture e patrimonio ambientale, distruzione di attività socio-economiche;

- **R3**, *Area a rischio elevato*, con problemi per l'incolumità delle persone, inagibilità di edifici e di infrastrutture, interruzioni di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.
- **R2**, *Area a rischio medio*, con danni minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale senza pregiudizio per l'incolumità delle persone, per l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
- **R1**, *Area a rischio moderato*, con danni marginali alle attività socio-economiche ed al patrimonio ambientale;
- **RPb**, *Area a rischio potenzialmente basso*, la cui esclusione è subordinata all'esito di studi di dettaglio.

Seguono ancora quattro classi denominate A4, A3, A2, A1, comprendenti aree non urbanizzate, classificate rispettivamente come "Area di alta attenzione", "Aree di medio-alta attenzione", "Aree di media attenzione", "Aree di moderata attenzione".

Seguono ulteriori sei classi variamente individuate, per la cui definizione si rimanda a studi di dettaglio e al D.M. LL.PP. 11.3.1988.

Dalla lettura della "**Carta degli scenari di rischio**" si evidenzia su tutto il territorio provinciale uno stato di rischio diffuso con alcune concentrazioni di aree a rischio molto elevato nella propaggine meridionale del Massiccio del Matese (comuni di Pietraroja, Cerreto sannita e Cusano Mutri); nella Valle del Tammaro (Morcone, Campolattaro, Pontelandolfo, Casalduni, Pago Veiano, Pesco Sannita, San Giorgio la Molarata, ecc.), nel Bacino del Miscano (Ginestra degli Schiavoni, Montefalcone e Castelfranco in Miscano), nel Bacino del Calore Telesino (Guardia Sanframondi, San Lupo, San Lorenzo maggiore, Ponte, Vitulano, Foglianise e Solopaca) e nel Bacino dell'Isclero (Sant'Agata de'Goti, Moiano, Bone, Bucciano).

Nell'area oggetto di studio il Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico non individua una particolare pericolosità, salvo una limitata area marginale, compresa tra quelle ad intensità massima attesa non

valutabile. Lo studio geologico di dettaglio, che accompagna la fase progettuale definitiva, definisce il grado effettivo di pericolosità, che appare essere insussistente, data la favorevole configurazione morfologica locale.

Pertanto, l'intervento in oggetto può senz'altro essere definito "compatibile" con la pianificazione dell'Autorità di Bacino.

1.3.4. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è uno strumento di pianificazione complesso che riguarda vari aspetti del territorio, individuandone le destinazioni d'uso e le vocazioni prevalenti. Il PTCP - come chiarito dal T.U. sulle autonomie locali - determina indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, ha le seguenti funzioni:

- analizzare a fondo i caratteri geomorfologici, idrografici, naturalistici, i caratteri del paesaggio agrario e di quello insediativo (anche diffuso), gli elementi costitutivi, le forme ed i materiali delle stratificazioni storiche che hanno inciso e segnato il territorio;
- comprendere la forma e la struttura dei diversi ambienti (naturali ed antropizzati) per individuarne i limiti ed i rischi, reali o potenziali, cui sono sottoposti;
- individuare le specificità degli ambienti (naturali o antropizzati), delle diverse strutture socio-economiche, dei diversi sistemi insediativi storici, delle diverse culture per coglierne i valori e le potenzialità, per comprenderne le dinamiche e le possibili evoluzioni;
- individuare -al tempo stesso- le relazioni tra le parti, ragionando cioè in termini sistemici, per individuare le dipendenze, i contrasti e i possibili effetti indiretti delle azioni prodotte in una parte di territorio in un'altra ad essa contigua;
- definirne, infine, le "vocazioni" a partire -oltreché dalle analisi territoriali- da una ricognizione dall'interno (e cioè procedendo all'ascolto delle *inclinazioni* delle popolazioni interessate, delle forze politiche e sociali e di quelle economiche e culturali);
- individuare le esigenze, i bisogni insoddisfatti, i nuovi fabbisogni derivanti dalle dinamiche recenti -economiche e sociali-, con l'obiettivo di

dimensionare in modo preciso le esigenze per il breve-medio ed in particolare per il lungo termine;

- individuare i punti critici e le emergenze (da risolvere), le fragilità e le vulnerabilità nel sistema ambientale, in quello insediativo, in quello infrastrutturale ed in quello socio-economico, per stabilire un *albero degli obiettivi* a breve-medio e lungo termine ed una strategia (articolata in azioni e interventi) chiaramente argomentata e "dimensionata" (anche in termini finanziari).

Il PTCP di Benevento è costituito da un insieme di atti, documenti, cartografie e norme.

In particolare:

1. Il Documento di indirizzi contiene gli indirizzi tecnici e politici, generali e specifici, settoriali ed intersettoriali che sono stati sottoposti ai tavoli della concertazione istituzionale e che hanno indirizzato il gruppo di tecnici incaricato della predisposizione del Piano.

Il "Documento di Indirizzi" è quindi parte integrante del Piano e riguarda vari settori, corrispondenti agli elementi costitutivi del territorio provinciale.

2. La parte strutturale è costituita da una relazione (Volume A) e da cartografie dal titolo **"Quadro Conoscitivo-Interpretativo"**, in cui vi sono le interpretazione dello stato di fatto per ciascun aspetto settoriale trattato. Esso contiene l'analisi su scala territoriale del quadro di riferimento programmatico e della pianificazione urbanistica, vale a dire: piani sovraordinati (di competenza regionale, delle autorità di bacino, ecc.), programmi complessi (PRUSST, contratti d'area, accordi di programma, progetti integrati, ecc.), piani sottordinati (PRG comunali, piano ASI, piani di sviluppo delle comunità montane e piani settoriali, quali energetico, dei trasporti, ecc.); contiene inoltre l'analisi e l'interpretazione delle problematiche ambientali, geologiche, sismiche, insediative, infrastrutturali, dei servizi, quali commercio, trasporti e scuole, ecc.

La Parte Strutturale è costituita inoltre da una relazione (Volume B) dal titolo **“Quadro Strategico”**; quest’ultima contenete le indicazioni delle strategie, articolate in direttive, indirizzi e prescrizioni, con riferimento alle NTA.

La Parte Strutturale è costituita, altresì, dalle cartografie tematiche riferite al Quadro Strategico. Essa contiene la vera e propria strategia di riferimento di Piano, scaturita sulla scorta delle analisi e delle interpretazione della parte conoscitiva. In particolare, la pianificazione territoriale provinciale persegue gli obiettivi relativi alla definizione degli elementi costitutivi del territorio provinciale, considerando la totalità del suo assetto, con particolare riferimento alle caratteristiche naturali, ambientali e storico-culturali; nonché alla prevenzione dei rischi derivanti da calamità naturali, mediante l’indicazione delle linee generali per la conservazione e il recupero degli insediamenti esistenti, nonché per la realizzazione degli interventi previsti. La pianificazione riguarda, inoltre, l’ indicazione delle caratteristiche generali delle infrastrutture, delle vie di comunicazione e delle attrezzature di interesse intercomunale e sovracomunale, nonché dei criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili nel territorio, al fine di assicurare lo sviluppo sostenibile della Provincia.

In particolare la parte strategica è articolata in **15 sistemi strategici**. Di questi quelli che in questa sede interessano maggiormente il Sistema Ambientale, il Sistema insediativo e il Sistema dei trasporti, come vedremo nel dettaglio nelle pagine che seguono.

3. La Parte Programmatica è costituita dalla relazione generale e dalle cartografie di piano, contenenti le indicazioni degli interventi (localizzazioni, indirizzi progettuali, tipologie di intervento, priorità di intervento, ecc., con riferimento alle NTA). La legge regionale evidenzia due diverse connotazioni del Piano, una strutturale, di cui già si è detto, e una programmatica.

Le previsioni programmatiche disciplinano le modalità e i tempi di attuazione delle previsioni strutturali, con la definizione degli interventi da realizzare in via prioritaria, le stime di massima delle risorse economiche da impiegare per la loro realizzazione e la tempistica di adeguamento delle previsioni dei piani urbanistici comunali alla disciplina dettata dal PTP.

4. Le Norme Tecniche di Attuazione (relative sia alla parte strutturale che alla parte programmatica del Piano) sono costituite da allegati tecnici (indirizzi progettuali relativi a particolari interventi o tipologie di intervento), eventuali allegati procedurali (modalità di applicazione di particolari norme del PTCP). Gli elementi strutturali e programmatici assumono nelle NTA diversi gradi di efficacia, a seconda della rilevanza degli indirizzi e degli obiettivi stessi.

Il Piano è stato adottato il 16.12.2004 e quindi prima dell'entrata in vigore della Legge Regionale della Campania n.16/2004. Di conseguenza oggi la Provincia sta provvedendo all'adeguamento per dargli valore e portata di Piano Paesaggistico, oltre che di Piano di Bacino, Piano Parco e Piano delle Aree Industriali, così come statuito dalla sopravvenuta Norma. Nelle more dell'adeguamento, oggi è in vigore l'art.3⁷ delle NTA del PTCP adottato che rimanda per la tutela ai Piani Paesistici vigenti.

Oltre a tanto, in questa sede interessa approfondire alcuni aspetti del PTCP funzionali all'intervento in questione.

1) In primo luogo il **SISTEMA AMBIENTALE del PTCP** che individua alcune aree che, per particolari caratteri naturalistici e ambientali, possono essere oggetto di progetti strategici specifici ed altre *"[...] aree nelle quali è opportuno istituire nuove aree protette (riserve naturali o SIC, in questo caso) ovvero aeree da assoggettare a particolari regimi di tutela, da valutare in sede di parte programmatica del Piano [...]"*.

⁷ **Art.3.-** Efficacia del PTCP come strumento di tutela ambientale e paesistica.

1. Nelle more dell'entrata in vigore di una legge regionale che attui il contenuto dell'art. 57 del D.L.vo 112/98, secondo il quale il PTCP assume il valore e gli effetti dei piani di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e delle bellezze naturali qualora redatto d'intesa con le Amministrazioni statali e regionali competenti in tali settori, le disposizioni del PTCP eventualmente in contrasto con quelle vigenti dei piani territoriali paesistici ex D.L.vo 499/90 e/o di piani – anche stralcio – di bacino ex lege 183/89 e/o di piani di parchi regionali restano inefficaci fino alla eventuale variazione degli stessi piani paesistici o ambientali.

2. Dopo l'entrata in vigore della legge regionale di cui al precedente comma, il PTCP, che già contiene documentazioni ed elaborazioni utili a tali fini, verrà – attraverso l'attivazione di tavoli di lavoro con la Regione, la Soprintendenza Regionale ai Beni Ambientali e Culturali, le Autorità di Bacino interessate – sottoposto a verifica in ordine all'intesa di cui al citato art. 57 D.L.vo 112/98 e nel rispetto degli indirizzi in materia del Piano Territoriale Regionale in modo da poter acquisire i previsti valore ed efficacia anche di Piano territoriale paesistico e/o di Piano di bacino. Ove necessario, i citati tavoli di lavoro predisporranno anche le eventuali varianti al PTCP da proporre all'approvazione del Consiglio provinciale.

3. Nella medesima fase di cui al precedente comma si procederà anche al coordinamento con gli Enti Parco Regionali interessati al fine di garantire coerenza e compatibilità fra PTCP e Piani dei Parchi, anche in tal caso predisponendo – se necessario – le varianti del caso.

4.- Nelle more dell'acquisizione di valore ed efficacia di piano paesistico da parte del presente PTCP, nelle zone R.U.A. dei vigenti PTP continua ad applicarsi quanto deliberato dalla Giunta Provinciale con atto 299 del 28 luglio 2003.

Prima della redazione del PTCP l'insieme delle aree protette (parchi, SIC, oasi) disegnava sul territorio provinciale una *geografia della tutela* "a macchia di leopardo" che, mentre da una parte garantiva la sopravvivenza di specie e di habitat altrimenti destinati all'estinzione, non garantiva il funzionamento ottimale dell'intero sistema ambientale e naturalistico.

L'insularizzazione delle "aree naturali", la mancata connessione e comunicazione tra le diverse componenti del sistema ne indeboliscono la struttura ed il funzionamento. Le teorie legate al principio di connettività (connessione ecobiologica) hanno trovato una loro applicazione pratica/progettuale nelle cosiddette "**reti ecologiche**"⁸.

Il PTCP di Benevento si è posto quindi l'obiettivo di individuare una "rete ecologica provinciale" e cioè di interconnettere tutte le *core areas* (sia quelle già individuate, quali oasi, SIC e parchi, che nuove aree individuate dal gruppo dei botanici e naturalisti dell'Università del Sannio che hanno partecipato alla predisposizione del Piano), attraverso corridoi ecologici e zone di transizione.

Le aree individuate "[...] rappresentano i capisaldi per il corretto funzionamento del sistema ambientale e naturalistico e sono stati individuati in base ai principi e alle indicazioni delle più recenti proposizioni scientifiche in materia, nonché delle direttive europee. Naturalmente, il disegno, l'immagine, la forma che assume il sistema ambientale e naturalistico

⁸ Esistono molte definizioni di "rete ecologica": Da un punto di vista strettamente ecologico-paesaggistico, le reti ecologiche sono una recente proposta concettuale di gestione integrata dello spazio fisico territoriale che, tutelando le interconnessioni tra gli habitat, rendono possibili i flussi di patrimoni genetici degli esseri viventi da un'area all'altra. Ciò rappresenta un elemento indispensabile ai fini della conservazione della biodiversità e della sostenibilità in relazione al fatto che uno dei problemi dell'attuale uso del suolo è la frammentazione del territorio. In realtà, però, la definizione di rete ecologica è molto più complessa ed ampia poiché investe tutte le tipologie di rapporto che l'uomo (inteso come specie razza umana) ha con il proprio territorio. Rapporto che, soprattutto nei paesi più industrializzati, ma non solo, deve essere riconsiderato in funzione della salvaguardia della permeabilità biologica degli habitat. Le reti ecologiche si basano fondamentalmente sul riconoscimento, in qualsiasi territorio considerato, delle seguenti categorie di ambienti: **Core areas** ovvero aree ad alta naturalità, biotipi, insiemi di biotipi, habitat che sono già, o possono essere, soggetti a regime di protezione (parchi o riserve). **Buffer zones** vale a dire zone cuscinetto, o zone di ammortizzazione ed ecotoni o zone di transizione, che si trovano o, dovrebbero situarsi, attorno alle aree ad alta naturalità al fine di garantire l'indispensabile gradualità degli habitat. **Ecological corridors**, definiti anche come corridoi biologici o bio-corridoi, sono strutture lineari e continue del paesaggio, di varie forme e dimensioni, che connettono tra di loro le aree ad alta naturalità e rappresentano l'elemento chiave delle reti ecologiche poiché consentono la mobilità delle specie e l'interscambio genetico, fenomeno indispensabile al mantenimento della biodiversità. **Stepping zones** o aree naturali puntiformi o "sparse" e che, in sostanza, sono rappresentate da quelle aree di piccola superficie che, per la loro posizione strategica o per la loro composizione, rappresentano elementi importanti del paesaggio per sostenere specie in transito su un territorio oppure ospitare particolari microambienti in situazioni di habitat critici (es. piccoli stagni in aree agricole)." Il concetto della "rete ecologica", sin dagli inizi degli anni novanta, è entrato in moltissimi programmi della CEE ed in particolare nel Programma "Natura 2000" (Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. Modificata dalla direttiva 97/62/CE del Consiglio del 27 ottobre 1997). L'obiettivo di questa direttiva è assicurare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali e della fauna e della flora selvatiche sul territorio europeo degli Stati membri. Nei Programmi Operativi Regionali sono confluiti tutti i principi sin qui sintetizzati stante l'ingente contributo finanziario che la CEE dispone per le reti ecologiche nazionali e regionali (REN e RER), quali strumenti di realizzazione della Rete Ecologica Europea. Questo complesso quadro di programmi, iniziative e nuovi modi di interpretare e progettare il territorio/ambiente, entra necessariamente in un piano territoriale importante come quello provinciale.

*(rete ecologica) ha un valore indicativo nel senso che esprime una esigenza, un obiettivo, una potenzialità territoriale. Non sono aree da vincolare (nel senso tradizionale del termine) ma aree nelle quali concentrare e coordinare le maggiori risorse -finanziarie e progettuali- affinché concorrano al corretto funzionamento del sistema ambientale nel suo insieme; sono assoggettati a diversi regimi di tutela e di gestione (definiti puntualmente nelle NTA), a seconda del loro stato attuale di conservazione, delle loro potenzialità di sviluppo, della loro strategicità rispetto al principio della interconnessione e della conservazione della biodiversità; sono oggetto di specifiche proposte di intervento nella Parte Programmatica del Piano. All'interno del PTCP sono stati, dunque, identificati i capisaldi del sistema ambientale e naturalistico, così come di seguito riportati: **corridoi ecologici regionali principali** (fascia di almeno metri 500 per lato, dalla sponda); **corridoi ecologici regionali secondari** (fascia di almeno metri 300 per lato, dalla sponda); **corridoi ecologici locali principali** (fascia di almeno metri 200 per lato, dalla sponda); **corridoi ecologici locali secondari** (fascia di almeno metri 150 per lato, dalla sponda); **riserve di naturalità** (massicci carbonatici, sistema orografico del Matese e del Taburno); **riserve di naturalità secondarie** (sistemi orografici minori); **aree di protezione dei massicci carbonatici**; **aree di protezione dei corridoi ecologici**; **Siti di Interesse Comunitario (SIC) [...]**".*

Rispetto a tali aree, strategiche per il funzionamento del sistema, sono individuate all'interno del PTCP le **azioni** (interventi, strategie) necessarie per la loro conservazione.

In particolare, nel nostro caso **l'intervento insiste nei pressi** (a circa 2 km) **dell'area di influenza di un fiume di notevole interesse e importanza: il Tammaro, cui il PTCP assegna il ruolo di "corridoio ecologico regionale secondario", confermando quanto già stabilito in sede regionale** [cfr tavola n.2]. Per tali aree il PTCP rimanda alle Norme Tecniche d'Attuazione, artt.169 e 1710.

⁹ **Art. 16.** Le strutture complesse del sistema ambientale e naturalistico. Descrizione e obiettivi specifici di tutela.

Nella Tavola B.1.1 "Elementi costitutivi del sistema ambientale" sono identificati i seguenti capisaldi del sistema ambientale e naturalistico:

- corridoi ecologici regionali principali (fascia di almeno metri 500 per lato, dalla sponda);
- corridoi ecologici regionali secondari (fascia di almeno metri 300 per lato, dalla sponda);
- corridoi ecologici locali principali (fascia di almeno metri 200 per lato, dalla sponda);
- corridoi ecologici locali secondari (fascia di almeno metri 150 per lato, dalla sponda);
- riserve di naturalità primarie (massicci carbonatici, sistema orografico del Matese e del Taburno);
- riserve di naturalità secondarie (sistemi orografici minori);
- aree di protezione dei massicci carbonatici;
- aree di protezione dei corridoi ecologici;
- Siti di Interesse Comunitario.

Rispetto a tali aree, strategiche per il funzionamento del sistema ambientale, nei successivi articoli sono individuate le azioni (interventi, strategie) necessarie per la loro conservazione. Sono inoltre definiti i criteri di gestione che costituiranno l'orientamento obbligatorio per l'azione di pianificazione dei Comuni (che dovranno cioè tradurli in

2) Il PTCP, in riferimento al **SISTEMA INSEDIATIVO**, individua 13 ambiti sovracomunali tenendo conto essenzialmente delle caratteristiche geomorfologiche, degli elementi di rischio (frane, esondazioni, ecc.), delle caratteristiche insediative storiche, delle dinamiche insediative recenti, dell'attuale organizzazione dei servizi pubblici di interesse territoriale (socio-sanitari, scolastici di secondo grado, ecc.), del sistema viario ed il sistema di trasporto pubblico locale.

Questi ambiti sono considerati "**ambiti territoriali di riferimento**" per le politiche insediative e di prevenzione dei rischi. Il PTCP, come detto, ne identifica 13, tra cui quelli che in questa sede interessano, vale a dire il Sistema Insediativo Locale per gli insediamenti delle Colline di Benevento (Apollosa, Arpaiese, **Benevento**, Calvi, Ceppaloni, S. Leucio del Sannio, S.

norme prescrittive all'interno dei Piani Urbanistici Comunali). Le azioni e i criteri di gestione individuati rappresentano le condizioni minime per un corretto funzionamento del sistema ambientale e per la conservazione e riproducibilità delle risorse.

¹⁰ **Art.17.** Direttive e indirizzi tecnici da osservare nelle strutture ambientali complesse "corridoi fluviali"

Obiettivi di gestione principali per i corridoi fluviali

1) Ricostituzione degli ecosistemi fluviali:

interventi:

- potenziamento e/o ricostituzione della fascia ripariale;
- rinaturalizzazione dei tratti di argine artificializzato, previa verifica delle condizioni di sicurezza per le aree edificate alla data di adozione del PTCP e compatibilmente con le previsioni dei piani di bacino;
- eliminazione delle attività ad elevato impatto antropico lungo i corsi d'acqua (cave in alveo, delocalizzazione di aree o impianti industriali poste a meno di 200 metri dalla sponda, ecc.) e ripristino delle condizioni ambientali attraverso rimodellamento degli argini naturali, piantumazione della vegetazione ripariale, eliminazione di scorie, ecc.;
- miglioramento della qualità delle acque superficiali (attraverso politiche di controllo degli scarichi civili e industriali, adeguamento degli impianti di depurazione, ecc.);
- conservazione o ripristino del deflusso minimo vitale del corso d'acqua (verifica e controllo degli emungimenti; verifica delle concessioni; ecc.);
- conservazione e/o ripristino della continuità degli ecosistemi fluviali (in particolare della fascia ripariale) ovvero realizzazione di interventi di minimizzazione e/o compensazione degli impatti non eliminabili (causati da infrastrutture, impianti ed edifici non delocalizzabili, ecc.);
- realizzazione di interventi mirati di restauro ambientale in siti particolarmente critici e/o degradati;
- minimizzazione e/o compensazione degli impatti ambientali provocati da strutture e manufatti artificiali in alveo (strutture di ponti, briglie, ecc.);
- miglioramento e conservazione delle aree di confluenza fluviale (potenziamento vegetazione, restauro ambientale, ecc.).

2) Ripristino di condizioni di uso sostenibili :

attività agricole:

- riduzione graduale delle aree coltivate lungo i corsi d'acqua - entro la fascia dei 500, 300, 200, 150 metri - per consentire la spontanea ricostituzione della fascia ripariale e/o interventi di restauro o ripristino ambientale;
- i Piani Urbanistici Comunali, in questi ambiti, dovranno vietare la nuova edificazione e l'ampliamento degli edifici rurali e loro annessi;
- i Piani Urbanistici Comunali dovranno consentire esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, ristrutturazione a parità di volume, restauro e risanamento conservativo. Gli interventi dovranno riguardare anche le aree di pertinenza ed i giardini o orti privati, eventualmente presenti, onde consentire un migliore inserimento paesistico;

[...]

infrastrutture viarie:

- i progetti di nuove infrastrutture viarie e ferroviarie non soggette a valutazioni di impatto ambientale (di seguito VIA) dovranno comunque tenere conto della presenza dei corridoi fluviali e prevedere interventi di minimizzazione e compensazione degli impatti ambientali;
- gli attraversamenti di strade e infrastrutture esistenti, laddove sia significativo l'impatto, dovranno essere sottoposti a interventi di recupero ambientale e di minimizzazione degli impatti prodotti; [...].

Giorgio del Sannio, S. Martino Sannita, S. Nazzaro, S. Nicola Manfredi, S. Angelo a Cupolo)¹¹; e il Insediativo Locale per insediamenti della Bassa Valle

¹¹ Art. 123- Indirizzi per gli insediamenti delle Colline di Benevento: Apollosa, Arpaiese, Benevento, Calvi, Ceppaloni, S. Leucio del Sannio, S. Giorgio del Sannio, S. Martino Sannita, S. Nazzaro, S. Nicola Manfredi, S. Angelo a Cupolo.

1.- Nell'ambito della redazione dei Piani Urbanistici in adeguamento al PTCP i Comuni dovranno, attraverso una procedura concertativa, che opportunamente privilegi coordinamenti in essere (quale, ad esempio, l'Associazione "dei comuni dei santi sanniti") pervenire ad un *accordo di pianificazione* che coordini le scelte urbanistiche e territoriali al fine di:

- assicurare, in primo luogo, il consolidamento del "sistema policentrico" costituito dai dieci comuni (Apollosa, Arpaiese, Calvi, Ceppaloni, S. Leucio del Sannio, S. Giorgio del Sannio, S. Martino Sannita, S. Nazzaro, S. Nicola Manfredi, S. Angelo a Cupolo) e dalle relative frazioni;
- rafforzare le polarità urbane locali per contrastare tendenze destrutturanti a favore del capoluogo;
- favorire rapporti di specializzazione e complementarità di tipo reticolare relativamente al sistema dei servizi di livello locale (socio-sanitari, scolastici, commerciali, ecc.);
- consolidare la funzione di "centro ordinatore di livello provinciale" al Comune di San Giorgio del Sannio, quale polarità insediativa che deve assumere funzioni di supporto alle politiche di integrazione del sistema funzionale dei sottosistemi territoriali, ovvero svolgere funzioni di presidio dei territori interni e collinari a debole armatura urbana; il comune di San Giorgio del Sannio dovrà, inoltre, consolidare il proprio ruolo di Centro Ordinatore di Livello d'Ambito attraverso lo sviluppo del Centro Multifunzionale d'Eccellenza, soprattutto in quanto sede competente da una parte a trasformare in soluzioni ad alto contenuto innovativo le decisioni strategiche delle istituzioni territoriali rivolte allo sviluppo economico della provincia di Benevento e della regione Campania, e dall'altra a divenire luogo – reale e virtuale – in grado di supportare lo sviluppo delle singole filiere, in cui si articolano le attività economiche e delle singole imprese attraverso soluzioni organizzative e tecnologiche. Tale sviluppo dovrà essere congruente con le strategie del PIT a regia provinciale "Protofiliera Provinciale".

1.1- Al fine della riduzione degli squilibri insediativi attualmente esistenti tra centro capoluogo e hinterland, la città capoluogo dovrà favorire ed incentivare forme di concertazione con i Comuni contermini atte a garantire uno sviluppo insediativo armonioso e sostenibile ed in particolare i Piani Urbanistici dovranno prevedere interventi e/o destinazioni d'uso volte a:

- ridurre il fenomeno di concentrazione dell'offerta di aree produttive all'interno del solo centro urbano di Benevento;
- favorire lo sviluppo delle funzioni terziarie e di servizio specializzate di rango regionale (direzionali, di ricerca, commerciali, culturali, di scambio, sanitarie), purché a basso consumo di suolo, nei Comuni dell'hinterland;
- nella città capoluogo, migliorare l'offerta localizzativa per imprese produttrici di beni e servizi ad alto valore aggiunto (potenziamento delle strutture universitarie e di ricerca, potenziamento della dotazione di idonee aree commerciali e direzionali, creazione di centri di ricerca integrata Università-impresa);
- nella città capoluogo, migliorare l'offerta di funzioni urbane complementari ai fini di una più elevata qualità insediativa (verde urbano attrezzato per attività sportive e ricreative, attrezzature socio-culturali e per lo spettacolo -polo multifunzionale dell'arte contemporanea, musei e biblioteche tematici, spazi collettivi-, soprattutto attraverso il riuso di immobili dismessi e la riqualificazione di vuoti urbani);
- prevedere l'attuazione della rete ecologica provinciale come indicato nella Tavola B1.1 del PTCP, provvedendo ai necessari accordi di pianificazione tra i Comuni interessati;

2.- I Piani Urbanistici Comunali dovranno inoltre prevedere:

2.1- la conservazione dell'identità storico-morfologica dell'assetto insediativo e paesistico dell'ambito e di ciascun centro; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:

- favorire la riqualificazione dell'intero sistema insediativo in funzione dei centri storici dei quali occorre salvaguardare la "centralità culturale", nonché dei nuclei minori di origine medievale (Maccabei, Manni, Caramelli, Pasquarielli, Terranova, S. Maria a Toro, S. Maria Intrisone, Monterocchetta, Toccanisi ecc.), che ruotano intorno alla città di Benevento e che dialogano con le emergenze naturalistiche del bacino del Calore, del Sito di Interesse Comunitario n.89 "Bosco di Montefusco Irpino", con l'area del Bosco di Ceppaloni e del Monte Frascio, con il "sistema fluviale-ambientale-ricreativo Valle del Sabato e Torrente Serretelle, con il Parco Fluviale della Bassa Valle del Sabato e con l'area di San Marco ai Monti, nel tenimento di Sant'Angelo a Cupolo, vincolata (DM 12.11.1962) ai sensi della legge n.1497/1939; il tutto in funzione della locale *rete ecologica*, dimensionata in rapporto all'intero ambito, compreso il territorio comunale di Benevento, nonché in stretto rapporto con la *rete ecologica provinciale e regionale*;
- il consolidamento del rapporto di complementarità tra capoluogo e comuni contermini, con particolare riferimento al *Sistema Urbano-Rurale*, costituito dai comuni delle colline beneventane e dal comune Capoluogo, in cui i centri limitrofi sono considerati parte integrante del *sistema urbano cittadino*, pur conservando la propria autonomia culturale ed insediativa, anche in rapporto ai legami storici tra Benevento ed i casali del territorio del Principato Pontificio; a tali fini particolare cura si porrà da parte della Provincia nella riqualificazione della viabilità locale di propria competenza e nella promozione delle specifiche integrazioni che si rendessero necessarie.

2.2- la conservazione e/o la salvaguardia e il ripristino, attraverso interventi di recupero, dei rapporti fisico-spaziali e visivi tra i tessuti storici e i contesti paesistici e ambientali limitrofi, dei rapporti funzionali (percorsi pedonali, viali, viali alberati, ecc.) tra i centri e gli insediamenti rurali e tra i centri ed il sistema dei beni storico-culturali ed archeologici diffusi sul territorio, dei rapporti funzionali (percorsi pedonali, viali, itinerari, ecc.) tra i centri e i percorsi montani e di fondovalle; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:

- tutelare e riqualificare il sistema dei percorsi e delle piazze, compreso gli elementi di arredo-urbano tradizionali, i giardini e i parchi, sia pubblici che privati, che concorrono alla formazione della rete degli spazi aperti urbani e dell'immagine consolidata del centro di San Giorgio del Sannio;
- tutelare e recuperare gli elementi di relazione morfologica e paesistica con il territorio circostante, in particolare, le mura, le porte con i relativi spazi aperti, gli affacci, le fasce di orti e di giardini nei comuni di Ceppaloni, San Nazzaro e Sant'Angelo a Cupolo;
- conservare i caratteri tipologici dell'edificato con riguardo alle componenti di facciata (spartito, dettagli architettonici, materiali, quali la pietra locale ed il legno, elementi cromatici, coperture, arredi, ecc.); in particolare,

- nei comuni di Apollosa, San Martino e San Nazario, l'uso dei materiali tradizionali riguarderà tanto gli edifici pubblici e privati che le strade e i manufatti;
- salvaguardare e recuperare i rapporti fisico-spaziali e visivi tra i tessuti storici del sottosistema costituito dai centri di Arpaiese, Ceppaloni - con le frazioni di Beltiglio, San Giovanni e Santa Croce - San Leucio del Sannio e tra questi e i contesti paesistici in particolare conservando le fontane rurali (specie nel territorio di Ceppaloni) e valorizzando la sentieristica di interesse storico-ambientale specie nel territorio di Arpaiese;
 - salvaguardare e recuperare i rapporti fisico-spaziali e visivi tra i tessuti storici del sottosistema costituito dai centri di San Giorgio del Sannio, San Martino Sannita (con le frazioni di Cucciano e Lentace), San Nazario (con la frazione di Montefalcone), San Nicola Manfredi (con le frazioni di Mancusi, Monterocchetta, Santa Maria a Toro, Santa Maria Ingriso e Toccanisi) e Sant'Angelo a Cupolo (con le frazioni di Bagnara, Montorsi, Pagliara, Pastene, Perrillo e San Marco ai Monti) e tra questi e i contesti paesistici;
 - ripristinare e riqualificare, attraverso interventi di recupero dei sentieri vallivi e degli insediamenti periferici, i rapporti funzionali tra i centri storici ed il sistema fluviale costituito dal bacino del fiume Sabato;
 - recuperare i borghi rurali (con particolare riferimento a quelli nel territorio di Ceppaloni) con destinazioni che garantiscano la valorizzazione culturale insieme con la continuità della presenza spontanea e soddisfatta della popolazione locale;
- 2.3- contenere l'espansione edilizia lungo la viabilità principale di collegamento storico tra i centri e riqualificare quella esistente anche in rapporto ai caratteri ambientali e paesistici dei territori attraversati; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:
- evitare la saturazione del sistema lineare Benevento - San Leucio del Sannio - Beltiglio - San Giovanni - Arpaiese, lungo la SP n.1 "Ciardelli";
 - evitare il proliferare incontrollato di insediamenti sparsi al contorno dei centri storici di San Leucio e Ceppaloni;
 - evitare la saldatura tra i centri e, in particolare, tra il centro di San Leucio e gli insediamenti di Beltiglio e San Giovanni;
 - evitare l'accentuazione della saldatura del sistema lineare costituito da Calvi e San Giorgio del Sannio;
 - razionalizzare le aree destinate ad attività produttiva nei territori di San Giorgio del Sannio e di Calvi, lungo la SS n.7 "Appia", anche attraverso interventi sulla viabilità (eliminazione di svincoli a raso, sistemazione e riorganizzazione degli accessi alle aree produttive);
 - favorire la riqualificazione dell'insediamento di Tufara Valle lungo la SS n.7 Appia; tale obiettivo dovrà essere perseguito attraverso uno strumento di pianificazione intercomunale (Apollosa, Ceppaloni, Montesarchio, Rocca Bascerana e San Martino Valle Caudina) che garantisca l'unitarietà dell'intervento; la Provincia di Benevento si impegna ad avviare iniziative volte alla definizione delle necessarie intese con la Provincia di Avellino e con il Comune di Rocca Bascerana;
 - limitare e, laddove necessario inibire, l'espansione edilizia residenziale *extra moenia*; in particolare, nelle aree extraurbane a maggiore rischio, come evidenziate negli elaborati di Piano, consentire esclusivamente il recupero del tessuto edilizio esistente, salvaguardando le discontinuità tra il costruito, onde evitare le saldature tra i diversi centri abitati e favorire lungo la viabilità principale succitata e nelle aree al contorno, la riqualificazione dell'edilizia produttivo-artigianale;
- 2.4- il divieto di nuova edificazione in zona rurale che non sia strettamente connessa con l'attività agricola e/o agrituristica e la sua regolamentazione; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno rafforzare il rapporto con i centri storici, favorendo il recupero e la reinterpretazione delle tipologie edilizie tradizionali e dei materiali della tradizione locale e dovranno:
- mitigare la presenza degli insediamenti recenti più dissonanti attraverso la previsione di fasce verdi ai margini del costruito, con funzione di filtro e mediazione paesistica tra questi e le aree coltivate o boscate circostanti
 - vincolare le trasformazioni del territorio al fine di non ostacolare la leggibilità delle tracce storiche e degli elementi storico-archeologici, architettonici e monumentali presenti quali il sistema delle ville romane, soprattutto in riferimento ai reciproci rapporti funzionali tra i nuclei consolidati e gli insediamenti periferici;
- 2.5- il divieto di nuova edificazione turistica ad elevato impatto e consumo rilevante di suolo ed incentivazione del recupero di nuclei edilizi in zona rurale a scopi turistici; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:
- riqualificare e rivitalizzare il turismo naturalistico, evitando la diffusione di nuovi nuclei insediativi, soprattutto nelle aree di elevato interesse paesistico in Località San Marco ai Monti, e la valorizzazione delle componenti paesistiche e tradizionali (legate ai riti ed alle leggende delle streghe) di Barba e della Valle del Sabato;
- 2.6- il contenimento –nei limiti indicati dall'articolo 130– delle aree di nuova espansione residenziale che debbono configurarsi, per quanto possibile, come (congrui) ampliamenti di aree edificate esistenti e da riqualificare, al fine di contenere al massimo il consumo di suolo; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:
- nel Comune di San Giorgio del Sannio perimetrare definitivamente i varchi e le discontinuità del sistema insediativo, al fine di conservare tali aree e destinarle a spazi aperti ad uso pubblico, prevedendo nelle aree a margine del costruito, parchi, orti urbani, attrezzature sportive e/o per il tempo libero;
 - favorire interventi che assicurino l'integrazione degli spazi e delle attrezzature collettive al fine di creare un sistema di centralità urbane interconnesse e legate al sistema degli spazi verdi urbani e periurbani;
 - stabilire standard qualitativi elevati per gli interventi di cui alla legge 47/85, approntando manuali e linee guida per la loro efficace applicazione;
- 2.7- riqualificare i caratteri morfologici delle aree di recente espansione e la riprogettazione dei rapporti tra queste ed il contesto paesistico e ambientale; in particolare i piani urbanistici dovranno:
- favorire, in particolare negli insediamenti di Calvi, di San Nicola Manfredi e di San Giorgio del Sannio, la riqualificazione delle aree edificate periurbane, caratterizzate dalla tipica struttura insediativa a "stanze", attraverso la ricomposizione degli spazi di transizione ed il raccordo con il paesaggio agrario circostante; riqualificare gli spazi ed i servizi di uso pubblico nelle aree periurbane; nelle zone con struttura insediativa frammentaria, con ampi spazi liberi interclusi, riprogettare la fascia di transizione verso il territorio agricolo; rafforzare, in particolare negli insediamenti di Calvi e di San Giorgio del Sannio, il rapporto con i centri storici, favorendo il recupero e la reinterpretazione delle tipologie edilizie tradizionali; mitigare, in particolare negli

del Tammaro (Fragneto l'Abate, Fragneto Monforte, Pago Veiano, **Pesco Sannita, Pietrelcina**)¹².

insediamenti di Calvi e di San Giorgio del Sannio, la presenza degli insediamenti recenti più dissonanti attraverso la previsione di fasce verdi ai margini del costruito, con funzione di filtro e mediazione paesistica tra questi e le aree coltivate o boscate circostanti.

3.- La Provincia prevede la realizzazione, a Benevento presso la ex Caserma Guidoni, di un Polo multifunzionale di arte contemporanea (arti figurative, cinema, musica). Il progetto è iscritto tra quelli strategici prioritari della Provincia. Inoltre è stato già finanziato un Museo delle Scienze. La Provincia infine promuoverà i programmi necessari e le opportune intese ai fini della integrazione e miglioramento della viabilità locale, la attivazione di sedi universitarie decentrate, la tutela del patrimonio naturalistico (con specifico riferimento anche al Belvedere del Sannio e all'area Perrillo-Motta-Montorsi), il recupero e la valorizzazione dei centri storici e dei beni culturali.

¹² Art. 119- Indirizzi per gli insediamenti della Bassa Valle del Tammaro: Fragneto l'Abate, Fragneto Monforte, Pago Veiano, Pesco Sannita, Pietrelcina.

1.- Nell'ambito della redazione dei Piani Urbanistici in adeguamento al PTCP i Comuni dovranno, attraverso una procedura concertativa, pervenire ad un *accordo di pianificazione* che coordini le scelte urbanistiche e territoriali al fine di:

- assicurare, in primo luogo, il consolidamento del "sistema policentrico" costituito dai cinque comuni (Fragneto l'Abate, Fragneto Monforte, Pago Veiano, Pesco Sannita, Pietrelcina) e dalle relative frazioni;
- rafforzare le polarità urbane locali per contrastare tendenze destrutturanti a favore dei centri maggiori appartenenti ad altri sistemi insediativi locali (San Marco dei Cavoti, Benevento);
- favorire rapporti di specializzazione e complementarità di tipo reticolare relativamente al sistema dei servizi di livello locale (socio-sanitari, scolastici, commerciali, ecc.);
- consolidare la funzione di "centro ordinatore di livello provinciale" al Comune di Pietrelcina, quale polo del turismo religioso (in rapporto al quale può prevedersi anche la realizzazione di nuove adeguate attrezzature basilicali) che deve assumere funzioni di supporto alle politiche di integrazione del sistema funzionale dei sottosistemi territoriali, ovvero svolgere funzioni di attrazione e di concentrazione di servizi, anche di scala sovraprovinciale.

2.- I Piani Urbanistici Comunali dovranno inoltre prevedere:

2.1- la conservazione dell'identità storico-morfologica dell'assetto insediativo e paesistico dell'ambito e di ciascun centro; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno favorire la riqualificazione della rete dei centri storici di pendio di origine medievale che ruotano intorno al polo turistico-religioso di Pietrelcina; dovranno essere altresì garantiti i rapporti fisico-funzionali con i siti di rilevante interesse naturalistico appartenenti ai corridoi ecologici del torrente Reinello, del Casiniello e del Cammarota e con l'area del Parco del Fiume Tammaro;

2.2.- la conservazione, la salvaguardia e il ripristino, attraverso interventi di recupero, dei rapporti fisico-spaziali e visivi tra i tessuti storici e i contesti paesistici e ambientali limitrofi, dei rapporti funzionali (percorsi pedonali, viali, viali alberati, ecc.) tra i centri e gli insediamenti rurali e tra i centri ed il sistema dei beni storico-culturali ed archeologici diffusi sul territorio, dei rapporti funzionali (percorsi pedonali, viali, itinerari, ecc.) tra i centri e i percorsi montani e di fondovalle; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:

- salvaguardare e recuperare i reciproci rapporti fisico-spaziali e visivi tra i tessuti storici dei centri di Pietrelcina, Pago Veiano e tra questi e i contesti paesistici del bacino del Tammaro;
- salvaguardare i rapporti fisico-spaziali e visivi tra il centro di Pesco Sannita e gli insediamenti collinari, valorizzando i siti del Castello feudale di Monteleone, dell'area di S.Giuseppe e del parco fluviale nei pressi della sporgenza dell'acqua sulfurea;
- salvaguardare e recuperare i reciproci rapporti fisico-spaziali e visivi tra i centri di Fragneto Monforte e Fragneto L'Abate;
- ripristinare e riqualificare i rapporti funzionali tra i centri, attraverso interventi di recupero dei sentieri di collegamento con la viabilità antica -in particolare il *Regio Tratturo Aragonese*- lungo la quale sono disposti importanti insediamenti di epoca sannitica e romana;
- ripristinare e riqualificare, attraverso interventi di recupero dei sentieri vallivi e degli insediamenti periferici, i rapporti funzionali tra i centri storici di Pietrelcina, Pesco Sannita e Pago Veiano e l'area di Piana Romana, sede del centro religioso di Padre Pio;
- ripristinare e riqualificare, attraverso interventi di recupero dei sentieri collinari e degli insediamenti periferici, i rapporti funzionali tra i centri storici di Pesco Sannita, Fragneto Monforte e Fragneto L'Abate ed il sistema fluviale costituito dal corridoio ecologico del Casiniello e con quello del Cammarota;
- ripristinare e riqualificare, attraverso interventi di recupero dei sentieri collinari e degli insediamenti periferici, i rapporti funzionali tra i centri storici di Pietrelcina e Pago Veiano ed il sistema fluviale costituito dal Parco del Tammaro;

2.3- contenere l'espansione edilizia lungo la viabilità principale di collegamento storico tra i centri e riqualificare quella esistente anche in rapporto ai caratteri ambientali e paesistici dei territori attraversati; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:

- promuovere la riconversione a fini turistici della SP n.22 "Bivio Valfortore - Pago Veiano - San Giorgio La Molara", di collegamento con Piana Romana e la riqualificazione ambientale e paesistica, anche evitando la edificazione di nuovi insediamenti;
- evitare il proliferare incontrollato di insediamenti sparsi al contorno dei centri storici e, in particolare, di quelli di Pietrelcina e di Pago Veiano;
- evitare la saldatura tra i centri e, in particolare, tra il centro di Pietrelcina e gli insediamenti residenziali e produttivi di valle, lungo la SS n.212;
- razionalizzare le aree destinate ad attività produttiva nei territori di Fragneto Monforte, Fragneto l'Abate e Pesco Sannita, lungo la SP n.36, e nei territori di Pietrelcina e Pago Veiano, in località Piana Romana, considerando anche le direttive di sviluppo del *Distretto Industriale di San Marco dei Cavoti*;
- prevedere la soluzione dei punti critici e delle interferenze (attraversamenti pedonali, prossimità di edifici residenziali, intersezioni a raso, ecc.) lungo la viabilità intercomunale (Pesco Sannita- Reino- San Marco dei Cavoti - Molinara) prevista dal PIT Distretto Industriale di San Marco dei Cavoti e in corso di realizzazione;

2.4.- il divieto di nuova edificazione in zona rurale che non sia strettamente connessa con l'attività agricola e/o agrituristica e la sua regolamentazione; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno rafforzare il rapporto con i centri storici, favorendo il recupero e la reinterpretazione delle tipologie edilizie tradizionali e dei materiali della tradizione locale e dovranno:

- mitigare la presenza degli insediamenti recenti più dissonanti attraverso la previsione di fasce verdi ai margini del costruito, con funzione di filtro e mediazione paesistica tra questi e le aree coltivate o boscate circostanti i centri storici di Pietrelcina e Pesco Sannita;
- mitigare la presenza degli insediamenti produttivi nel Comune di Pago Veiano, in località Piana Romana, attraverso la previsione di fasce verdi ai margini del costruito, con funzione di filtro e mediazione paesistica tra questi e le aree turistiche e le aree coltivate o boscate circostanti;
- vincolare le trasformazioni del territorio al fine di non ostacolare la leggibilità delle tracce storiche e degli elementi storico-archeologici, architettonici e monumentali presenti, quali Masseria Torre, San Michele a Terraloggia e l'area archeologica di Piana Romana, soprattutto in riferimento ai reciproci rapporti funzionali tra i nuclei consolidati e gli insediamenti periferici;

2.5- il divieto di nuova edificazione turistica ad elevato impatto e consumo rilevante di suolo ed incentivazione del recupero di nuclei edilizi in zona rurale a scopi turistici; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:

prevedere azioni volte all'adeguamento di attrezzature e servizi per i turisti, soprattutto puntando alla diversificazione dell'offerta ricettiva;

- prevedere azioni volte all'adeguamento di servizi e infrastrutture (accessibilità e trasporto sostenibile);
- promuovere azioni sistematiche volte al recupero ed alla messa in rete dei complessi di interesse storico, architettonico e religioso e dei centri storici;

2.6- il contenimento –nei limiti indicati dall'articolo 130– delle aree di nuova espansione residenziale che debbono configurarsi, per quanto possibile, come (congrui) ampliamenti di aree edificate esistenti e da riqualificare, al fine di contenere al massimo il consumo di suolo; in particolare le previsioni urbanistiche e territoriali dovranno:

- perimetrare definitivamente i varchi e le discontinuità del sistema insediativo di Pietrelcina, al fine di conservare tali aree e destinarle a spazi aperti ad uso pubblico prevedendo, nelle aree a margine del costruito, parchi, orti urbani, attrezzature sportive e/o turistiche e per il tempo libero;
- favorire interventi che assicurino l'integrazione degli spazi e delle attrezzature collettive al fine di creare un sistema di centralità urbane interconnesse e legate al sistema degli spazi verdi urbani e periurbani;
- stabilire standard qualitativi elevati per gli interventi di cui alla legge 47/85, approntando manuali e linee guida per la loro efficace applicazione;
- tutelare e riqualificare gli spazi verdi liberi di connessione tra i tessuti storici e le aree di pregio paesistico (corridoi ecologici del torrente Reinello, del Casiniello e di Cammarota e Parco del Fiume Tammaro);

2.7- riqualificare i caratteri morfologici delle aree di recente espansione e la riprogettazione dei rapporti tra queste ed il contesto paesistico e ambientale.

Per quanto concerne l'argomento in questione, il PTCP¹³ prevede di

¹³ Art. 138. - Direttive e indirizzi per le strategie di riorganizzazione del trasporto pubblico locale a lungo termine.

1.- Il Piano Provinciale del Trasporto Pubblico Locale contiene strategie di organizzazione del servizio di trasporto pubblico su gomma nel breve periodo. Il PTCP, tenendo conto delle linee strategiche regionali e facendo riferimento agli interventi strutturali e strategici previsti dal PTCP stesso negli altri settori, definisce strategie di lungo termine per la riorganizzazione dei servizi integrati di trasporto pubblico locale. La proposta strategica di lungo termine prevede pertanto azioni e interventi (integrati) relativi al sistema di trasporto su ferro (passeggeri e merci), su gomma e relative infrastrutture di interscambio delle reti. Di seguito vengono descritte le proposte del PTCP che dovranno essere oggetto di coordinamento con i successivi programmi di attuazione del Piano Trasporti Provinciale.

2.- Tenendo conto della possibilità (avanzata dalla Regione) di adeguamento della rete ferroviaria esistente, è possibile definire un modello di riferimento per il trasporto pubblico (per gli spostamenti extraprovinciali e per gli spostamenti verso il capoluogo di provincia), individuato nella Tavola B12.4 e articolato in:

- reti principali di trasporto pubblico su ferro;
- nodi di interscambio ferro-gomma (stazioni da adeguare);
- ambiti territoriali (non serviti dalla linea ferroviaria) serviti da aziende di trasporto pubblico su gomma (grandi bacini di utenza – direttrici del Fortore);
- ambiti territoriali (non serviti dalla linea ferroviaria ma localizzati a meno di 5 Km da una stazione ferroviaria) nei quali possono essere organizzati servizi navetta (o taxi collettivi, in base alla dimensione del bacino di utenza), comunali o intercomunali, per raggiungere le stazioni ferroviarie più vicine.

Gli spostamenti sistematici casa-scuola (o verso i servizi socio-sanitari) quelli cioè che, in prospettiva, potrebbero sostanzialmente svolgersi all'interno degli ambiti territoriali definiti dal PTCP, potranno essere garantiti o dalle stesse linee ferroviarie, nell'ipotesi di attuazione del servizio di metropolitana regionale, oppure da servizi su gomma integrativi.

3.- Per l'attuazione del sistema di trasporto pubblico locale di cui al modello di riferimento del precedente comma, nel lungo periodo la Provincia avvierà le azioni e gli interventi necessari -compatibilmente con le risorse disponibili e coerentemente con la progressiva attuazione degli interventi di miglioramento del sistema di trasporto pubblico di livello nazionale e regionale- all'adeguamento e al potenziamento infrastrutturale locale. In particolare, i programmi di intervento settoriale della Provincia, di concerto con quelli dell'Anas e delle aziende del trasporto pubblico su ferro e su gomma, dovranno orientare le proprie strategie prioritariamente verso l'attuazione dei seguenti interventi strutturali:

- a) adeguamento della rete ferroviaria principale (Benevento-Caserta, Benevento-Foggia) e secondaria (Benevento-Campobasso, Benevento-Avellino) e ristrutturazione e adeguamento -con priorità- per le stazioni di Campolattaro, Pesco Sannita, Apice e Teleso che assumono la funzione di nodi di interscambio ferro-gomma, come evidenziato nella Tavola B12.4; tali stazioni infatti sottendono sei bacini territoriali non serviti dalla rete ferroviaria e precisamente: il bacino n. 1 cui afferiscono i comuni di Castelvetere in Valfortore, Castelpagano, Colle Sannita e Campolattaro per una popolazione totale di 9213 (dati ISTAT 2001) abitanti di cui attivi 5575; il bacino n. 2 cui afferiscono i comuni di San Bartolomeo in Galdo, Baselice, Foiano in Valfortore, Molinara, San Marco dei Cavoti, Reino, Pago Veiano e Pesco Sannita per una popolazione totale di 19.873 abitanti di cui attivi 12.529; il bacino n. 3 cui afferiscono i comuni di Montefalcone in Valfortore, Ginestra degli Schiavoni, San Giorgio la Molara, Buonalbergo, Paduli per una popolazione totale di 8733 abitanti di cui attivi 5331; il bacino n. 4 cui afferiscono i comuni di San Martino Sannita, Calvi, San Nicola Manfredi, San Giorgio del Sannio, San Nazario per una popolazione totale di 15.805 abitanti di cui attivi 10.411; il bacino n. 5 cui afferiscono i comuni di Cautano, Campoli del Monte Taburno, Tocco Caudio per una popolazione totale di 5324 abitanti di cui attivi 3478; il bacino n. 6 cui afferiscono i comuni di Cusano Mutri, Pietraroja, Cerreto Sannita, San Lorenzo, Faicchio, San Salvatore Telesino per una popolazione totale di 15.449 abitanti di cui attivi 9798;
- b) organizzazione di servizi navetta e/o taxi collettivo nei comuni localizzati a meno di 5 km dalle stazioni ferroviarie;
- c) adeguamento della linea ferroviaria interessata dalla prevista metropolitana regionale Napoli-Benevento e adeguamento e potenziamento delle stazioni esistenti con particolare priorità per la stazione di Pietrelcina;
- d) realizzazione di un aeroporto di terzo livello nella zona di Pietrelcina;
- e) ammodernamento e adeguamento -con priorità- della viabilità provinciale all'interno dei bacini di cui alla precedente lettera a) per agevolare e mettere in sicurezza i flussi di autobus extraurbani verso il capoluogo;
- f) realizzazione di un interporto da prevedere nell'ambito di influenza della stazione di Paduli (da potenziare per i flussi di merci su ferro) in stretta connessione con la zona industriale di Ponte Valentino;
- g) miglioramento e ammodernamento della stazione di Benevento, funzionale ai previsti interventi di valorizzazione turistica e culturale del capoluogo.

4.- Per quanto riguarda l'aeroporto di terzo livello, gli impianti e le opere aeroportuali sono parte integrante del sistema dei trasporti e pertanto sono elemento essenziale e qualificante dell'intero assetto del territorio. Ciò comporta l'esigenza che la programmazione degli interventi (da parte della ENAC) sia effettuata di concerto e nel rispetto delle indicazioni della programmazione relativa al sistema dei trasporti, nel suo complesso.

L'ENAC provvede alla programmazione, al coordinamento ed al controllo dell'attività di infrastrutturazione aeroportuale nel rispetto della legge 7 agosto 1990, n. 241, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, della legge 18 novembre 1998, n. 415, del D.M. 14 febbraio 1994 n. 543 e della legge 3 agosto 1995, n. 351.

Provvede inoltre, nel rispetto degli obiettivi di interesse generale nel settore del trasporto aereo e delle infrastrutture aeronautiche e delle linee fondamentali dell'assetto del territorio e della pianificazione comunitaria, a fissare le linee strategiche per la definizione dei piani di sviluppo aeroportuale di cui all'articolo 1, comma 6 dal D.L. 28 giugno 1995, n. 251, convertito nella legge 3 agosto 1995, n. 351.

Tali piani indicano, per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato.

Il PTCP prevede di realizzare un'aviosuperficie per lo sviluppo di attività aeree in prossimità della città di Benevento. Essa nasce dall'esigenza di soddisfare la potenziale domanda di trasporto aereo, nello scenario di prima fase (orizzonte 2006/2015), legata all'attività charter, ed una domanda di trasporto aereo, nello scenario di seconda fase (orizzonte 2015-2020) legata al traffico merci, anche in considerazione della crescente liberalizzazione del trasporto aereo nel contesto dell'Unione Europea, della proliferazione dei voli "charter regolari", della semplificazione delle procedure di controllo per i passeggeri internazionali e totale abolizione per i passeggeri della UE, della tendenza all'incremento della flotta dei vettori

realizzare un'aviosuperficie in prossimità della città di Benevento, nello stesso luogo in cui la Provincia ha deciso di insediare l'infrastruttura oggetto della presente relazione a servizio del polo aerospaziale, in località Vallepiana, tra i territori comunali di Benevento, Pesco Sannita e Pietrelcina. L'esigenza nasce in funzione della potenziale domanda di trasporto aereo, nello scenario di prima fase (orizzonte 2006/2015), legata all'attività charter, ed una domanda di trasporto aereo, nello scenario di seconda fase (orizzonte 2015-2020) legata al traffico merci, anche in considerazione della crescente liberalizzazione del trasporto aereo nel contesto dell'Unione Europea, della proliferazione dei voli "charter regolari", della semplificazione delle procedure di controllo per i passeggeri internazionali e totale abolizione per i passeggeri della UE, della tendenza all'incremento della flotta dei vettori europei, privilegiando aeromobili narrow-body da 100/150 posti e dello sviluppo generalizzato di servizi di terzo livello esercita con aeromobili "Regional Jet". Il Piano specifica che tale opera dovrà essere preceduta da uno studio di fattibilità elaborato nel rispetto delle linee guida previste dal D.L. 28/6/95 n.251¹⁴,

europei, privilegiando aeromobili narrow-body da 100/150 posti e dello sviluppo generalizzato di servizi di terzo livello esercita con aeromobili "Regional Jet".

Tale opera dovrà essere preceduta da uno studio di fattibilità elaborato nel rispetto delle linee guida previste dal D.L. 28/6/95 n.251, convertito in Legge n.351 del 3/8/95, e dall'atto di indirizzo relativo alla Programmazione, approvazione e autorizzazione dei Piani di sviluppo aeroportuale e delle opere da realizzare in ambito aeroportuale definito di concerto tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione – ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ed il Ministero dei Lavori Pubblici – Direzione Generale del Coordinamento Territoriale.

La morfologia del territorio della Provincia di Benevento condiziona notevolmente la scelta del sito per l'ubicazione della nuova infrastruttura. Il Piano individua un'area localizzata in località *Vallepiana*, posta a cavaliere tra i territori comunali di Benevento, Pesco Sannita e Pietrelcina, lungo la direttrice interregionale di sviluppo denominata "Fortorina" e nelle immediate vicinanze della ferrovia (a circa km 1 dalla stazione di Pietrelcina che rientra nel circuito della progettata metropolitana regionale). Dista circa 12 km dal centro urbano di Benevento e circa 3 km dai centri di Pesco Sannita e Pietrelcina. Insiste su un'area prevalentemente agricola con una scarsa presenza di insediamenti. Per questo sito il PTCP prevede la realizzazione di un'aviosuperficie abilitata alla movimentazione di aeromobili appartenenti alla classe C. Ne consegue che, in accordo con quanto previsto dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (ENAC-Edizione 2 del 21/10/2003), l'aviosuperficie è classificabile nella categoria 4C strumentale di precisione CAT. I.

Oltre a tanto, il PTCP prevede il potenziamento dell'area ubicata in prossimità della zona industriale PIP di Contrada Olivola in Benevento, dove già da mezzo secolo vi è una pista per aerei leggeri. Più precisamente, l'area in questione insiste lungo la SS 372 "Telesina", nelle immediate vicinanze del raccordo autostradale A16, a pochi km dal centro cittadino. Presenta caratteristiche favorevoli dal punto di vista orografico, in quanto gli ostacoli circostanti non condizionano particolarmente le operazioni di volo (atterraggio e decollo), anche se le cime del Taburno limitano l'accessibilità da ovest per eventuali grossi vettori. Insiste su un'area destinata prevalentemente ad attività industriali ed agricole (viti). La Variante di PRG del Comune di Benevento in corso di adozione prevede su tale area una destinazione a "vincolo aeroportuale", anche se negli ultimi anni vi è stato un notevole proliferare di insediamenti industriali e soprattutto residenziali. Pertanto, un eventuale ampliamento del sito aeroportuale sarebbe preliminarmente compromesso dalla forte incidenza dei costi di esproprio. Oltre a tanto, giova segnalare che il succitato ampliamento determinerebbe anche elevati costi infrastrutturali che diventerebbero insostenibili per un'aviosuperficie di grosse dimensioni. In definitiva, per essa il Piano prevede il potenziamento delle strutture aeroportuali da destinare ad attività turistico-sportive.

5- Le indicazioni del PTCP circa l'impianto aeroportuale di III livello e l'interporto hanno valore strategico-indicativo; gli effettivi connotati degli impianti citati (localizzazione, dimensione, livello funzionale ecc.) verranno conclusivamente definiti in sede di progettazione delle opere nel quadro dei vincoli e delle direttive di livello regionale e in relazione alla garanzia di criteri di economicità (di realizzazione e di gestione), di compatibilità ambientale, di integrazione urbanistica.

¹⁴ La Regione Campania ha promosso (con Delibera di Giunta Regionale n.3602 del 26.07.2002 e poi con Decreto Dirigenziale n.334 del 27.06.2003) e poi approvato (con Decreto Dirigenziale n.107 del 24.08.2004 dell'Area Generale di

convertito in Legge n.351 del 3/8/95, e dall'atto di indirizzo relativo alla Programmazione, approvazione e autorizzazione dei Piani di sviluppo aeroportuale e delle opere da realizzare in ambito aeroportuale definito di concerto tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione – ENAC (Ente Nazionale per L'Aviazione Civile) ed il Ministero dei Lavori Pubblici – Direzione Generale del Coordinamento Territoriale.

In definitiva, il progetto in esame è compatibile con tutti gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni del PTCP della Provincia di Benevento e, in particolare:

- ❖ **in riferimento al Sistema Ambientale (punto 1), osserva le direttive e gli indirizzi dell'art.17 delle NTA del PTCP;**
- ❖ **in riferimento al Sistema Insediativo (punto 2), l'intervento è compatibile con l'art. 123 relativo ai Centri delle Colline di Benevento, di cui fa parte Benevento e con l'art.119 relativo ai centri della Bassa Valle del Tammaro, di cui Pesco Sannita e Pitrelcina fanno parte;**
- ❖ **in riferimento al Sistema del Trasporto pubblico locale segue gli indirizzi dell'art.138 delle NTA;**
- ❖ **infine, il progetto segue i criteri di progettazione dettati dall'elaborato di PTCP denominato "O.S. B11.4b Scheda progetto del Polo turistico-religioso".**

1.3.5. Il Piano Regolatore del Comune di Pesco Sannita.

Il comune di Pesco Sannita dista dal capoluogo circa 17 km; ha una superficie di km² 24,10 con configurazione irregolare ed allungata verso il territorio di Benevento. Confina, inoltre, a mezzogiorno con il comune di Pietrelcina, ad oriente con quello di Pago Veiano, a settentrione con quello di S. Marco dei Cavoti e Reino, ad occidente con quello di Fragneto Manforte e di Fragneto L'Abate. Il territorio comunale ha un'altimetria che varia dai 259 ai 560 m.s.m.

Il centro urbano è posto a quota 393 m.s.m. Posizionato baricentricamente rispetto al suo territorio, risulta accessibile dalla strada statale n.212 che

Coordinamento, Programmazione Piani e programmi, Settore Pianificazione e Collegamenti con le Aree Generali di Coordinamento) uno Studio di Fattibilità per la realizzazione di un'Aviosuperficie nel territorio della Provincia di Benevento.

partendo da Benevento attraversa le regioni del medio Tammaro e dell'alto Fortore; è altresì raggiungibile da una linea ferroviaria la cui stazione è stata realizzata a circa 3 km dal centro abitato, in un nodo ferroviario in cui confluiscono, oltre a Pesco Sannita, Fragneto Manforte e Fragneto l'Abate.

Per quanto attiene gli strumenti di pianificazione comunale, il Piano Regolatore Generale è stato adottato con delibera consiliare n. 2 del 20.02.87 ed approvato con Decreto del Presidente della Provincia n. 27451 del 30.10.89.

L'indagine demografica concerne un arco di tempo che va dal 1960 al 1985. La popolazione residente nel comune ha subito un graduale decremento passando da 2889 a 2401 abitanti.

Relativamente al patrimonio edilizio il piano individua 2713 vani esistenti su tutto il territorio comunale, dei quali 1113 non utilizzabili, in quanto obsoleti ed inadeguati; pertanto solo 1600 vani sono effettivamente utilizzabili e così ripartiti: 501 nel capoluogo e nelle zone residenziali, 600 in contrada Monteleone e 499 nelle zone rurali.

In particolare, **nell'area dove è prevista l'infrastruttura, il Piano prevede una destinazione agricola. Ai margini della stessa vi sono alcuni insediamenti agrituristici ed edilizia rurale sparsa e rada.**

1.3.5. Il Piano Regolatore del Comune di Pesco Sannita.

Il comune di Pietrelcina dista dal capoluogo circa 12 km; ha una superficie di km² 28,80 con configurazione irregolare. Confina, oltre che con il territorio comunale di Benevento, a nord con quello di Pago Veiano e Pesco Sannita e ad est con Paduli. Il territorio comunale ha un'altimetria che varia dai 152 ai 569 m.s.m.

Il centro urbano è posto a quota 345 m.s.m. Posizionato anch'esso baricentricamente rispetto al suo territorio, risulta accessibile dalla strada statale n.212 che partendo da Benevento attraversa le regioni del medio Tammaro e dell'alto Fortore; è altresì raggiungibile da una linea ferroviaria la cui stazione è stata realizzata a circa 3 km dal centro abitato.

IL PIANO REGOLATORE GENERALE del comune di Pietrelcina è stato adottato con delibera consiliare n.31 del 26.09.98 ed approvato con Decreto del Presidente della Provincia n.32601 del 07.11.01.

L'indagine demografica concerne un arco di tempo che va dal 1971 al 1983. In tale periodo la popolazione del comune di Pietrelcina ha subito un graduale decremento passando da 3170 a 2995 abitanti; nel 1984, invece, la popolazione subisce un leggero incremento attestandosi nuovamente oltre le 3000 unità e con una previsione decennale di circa 1000 unità.

Il piano, inoltre, individua 4193 vani, su tutto il territorio comunale, di cui 1737 non sono utilizzabili. Tale fabbisogno, unito a quello necessario alla componente di sviluppo demografico, ha permesso di quantificare il fabbisogno complessivo in 1558 vani.

Gli obiettivi del piano, sono individuati in tutte le proposte che rivitalizzano e potenziano le attività sociali ed economiche, fondandole sui valori dell'ambiente e sul risanamento delle strutture fatiscenti, ed hanno portato alle seguenti scelte: nuova sistemazione del traffico, tutela e valorizzazione dell'ambiente naturale, tutela e restauro dell'ambiente urbano e dei singoli manufatti di interesse storico ed architettonico, previsioni di attrezzature per la ricezione del pellegrino, previsioni di aree per le attrezzature ricettive di tipo alberghiero, turistico-residenziale, ecc., sviluppo dell'attività agricola ed artigianale; nuova sistemazione dei pubblici servizi e della funzione abitativa.

Per l'area in questione il Piano prevede una destinazione agricola. Ai margini di essa vi sono radi insediamenti rurali ed agrituristici ed un'area industriale in corso di infrastrutturazione.

1.3.6. Il Piano Regolatore del Comune di Benevento.

Il PRG vigente del Comune di Benevento deriva dal Piano redatto negli anni settanta dall'Ufficio Tecnico Comunale coadiuvato dagli architetti D'Ambrosio e Falvella. Negli anni '80 l'Amministrazione Comunale, per dare attuazione alle opere di grande viabilità e di carattere pubblico e agli interventi di edilizia economica e popolare, nonché per coordinare l'attività di ricostruzione post-terremoto, aveva promosso la redazione della «Variante» al PRG, che poi veniva

approvata nel 1986. Questo Piano, redatto con la consulenza degli architetti Bruno Zevi e Sara Rossi, aveva anche il compito di raccordare in modo organico le numerose varianti singolarmente adottate nel decennio precedente, determinando la redistribuzione dei servizi pubblici all'interno della città, la conservazione e la valorizzazione delle preesistenze archeologiche del centro storico, la interconnessione attraverso la creazione di nuove arterie, fra i diversi quartieri urbani, la riorganizzazione delle attività produttive attraverso la rilocalizzazione degli impianti industriali nell'ASI di Ponte Valentino e nei PIP di Pezzapiana, contrada Olivola e contrada Roseto, con il conseguente riuso delle aree dismesse, la creazione di parcheggi (e la pedonalizzazione del centro storico), di parchi e verde attrezzato, in particolare lungo i corsi d'acqua, dove è stato anche previsto il recupero, con funzioni ricreative, dei vecchi canali, già utilizzati in funzione produttiva per le attività molitorie (fiume Sabato).

Con Deliberazione di Giunta n. 215 del 20.4.1999, l'Amministrazione Comunale ha intrapreso il processo di adeguamento del PRG, demandandone l'elaborazione al Quinto Settore Tecnico Comunale.

Il nuovo piano regolatore di Benevento si pone come obiettivi il potenziamento del ruolo urbano e territoriale della città, riconoscendo nel consolidamento dei fattori produttivi e nel potenziamento della base economica locale e della popolazione un sostanziale contributo allo sviluppo regionale.

Si propone un rafforzamento del ruolo urbano di Benevento nel contesto regionale, fondato sul potenziamento dell'attrezzatura aeroportuale, ferroviaria e stradale, sul rafforzamento dei luoghi di produzione di beni e servizi terziari; sulla valorizzazione dell'identità archeologica e storica, e delle qualità paesaggistiche; sulla costituzione del sistema del verde urbano, articolato nei parchi ed attrezzature urbane; sulla riquadratura di parti della città moderna; sul potenziamento dell'offerta di nuovi complessi insediativi ad uso misto, residenziale e terziario.

La struttura insediativa trova nel potenziamento della mobilità fondata sul trasporto pubblico specializzato su ferro le condizioni per la relazionalità tra i nuclei urbani che la costituiscono, esistenti o di nuova configurazione.

La Variante in corso di redazione rispetto al "Sito dell'infrastruttura" (che lambisce solo marginalmente il territorio comunale di Benevento) prevede una destinazione agricola.

Il Piano, inoltre, prevede nei pressi dell'area industriale di Contrada Olivola un sito di circa 230 ettari con destinazione a vincolo aeroportuale. Essa è delimitata dal "Parco agricolo del Calore" nel settore nord-occidentale, dall'area PIP (Piano di Insediamento Produttivo) di Contrada Olivola nel settore sud-sudest e, ad est, dalla SS 88 che raccorda, a sua volta, l'Autostrada A16 Napoli-Bari e la SS 372 "Telesina". La destinazione aeroportuale dell'area è caratterizzata, altresì, dalla preesistenza di un campo di volo costruito durante il periodo della seconda guerra mondiale e ancora periodicamente funzionante, la cui proprietà è ancora oggi demaniale, mentre la gestione è affidata ad un aeroclub privato.

Di quest'area si parlerà in seguito nel capitolo delle alternative di progetto.

1.3.7. Lo Studio di Fattibilità per la realizzazione di un'aviosuperficie nel territorio della Provincia di Benevento.

La Regione Campania ha promosso (con Delibera di Giunta Regionale n.3602 del 26.07.2002 e poi con Decreto Dirigenziale n.334 del 27.06.2003) e poi approvato (con Decreto Dirigenziale n.107 del 24.08.2004 dell'Area Generale di Coordinamento, Programmazione Piani e programmi, Settore Pianificazione e Collegamenti con le Aree Generali di Coordinamento) uno Studio di Fattibilità per la realizzazione di un'Aviosuperficie nel territorio della Provincia di Benevento.

L'obiettivo dello Studio è stato quello di ricercare soluzioni progettuali che soddisfino le esigenze di domanda di trasporto, così come caratterizzate tipologicamente in precedenza, secondo un criterio di allocazione ottimale delle risorse e di compatibilità con le esigenze socio-economiche ed ambientali delle comunità insediate nel territorio. In tale logica, l'analisi della realizzabilità della nuova infrastruttura aeroportuale si è articolata attraverso valutazioni riguardanti sia aspetti meramente tecnici, quali il dimensionamento delle componenti cosiddette del lato aria, piste di volo, vie

di circolazione, ingressi, sia aspetti riguardanti il grado di accessibilità via terra dell'infrastruttura e alla sua possibilità di integrarsi efficacemente con le altre reti di trasporto, sia, infine, aspetti legati alla verifica di congruenza e fattibilità dell'intervento con quanto previsto dai piani regolatori generali e locali, a proposito di insediamenti produttivi ed abitativi, nell'area oggetto di studio. L'analisi ha riguardato anche l'esame dei documenti di pianificazione approvati in ambito sia nazionale che regionale valutando anche i piani locali, allo scopo di verificare l'effettiva capacità dell'intervento ipotizzato, di dare risposte aderenti agli obiettivi e alle strategie in essi tracciati.

Lo Studio di Fattibilità si è concluso in maniera positiva determinando che

“[...] insediare una infrastruttura aeroportuale in un'area interna della Regione contribuisce, da un lato, a ridimensionare la congestione nei grossi centri urbani e, dall'altro, a configurarsi come occasione utile in un'ottica di riqualificazione e promozione del territorio stesso. Come detto, quest'iniziativa può portare un ulteriore contributo al quadro programmatico delle iniziative in corso all'interno dell'area in questione. In particolare, può implementare gli interventi in corso sulle principali criticità dell'economia provinciale, facendo leva sulle tradizionali vocazioni e sugli andamenti tendenziali settoriali.

I diversi soggetti coinvolti nella programmazione hanno predisposto una serie di strumenti potenzialmente in grado di influire sulla dinamica dei settori nevralgici dell'economia locale.

In sintesi, il quadro programmatico attuale comprende:

- 5 Patti Territoriali;
- il Contratto d'Area di Airola;
- il Contratto di Programma “Ali.San”;
- 10 Progetti Integrati Territoriali (PIT), di cui 6 promossi direttamente dall'Amministrazione Regionale;
- il PRUSST “Programma Calidone”.

Attraverso questi strumenti, nel corso dei prossimi anni, con tempi e modalità di intervento diversificati, saranno impiegate risorse pubbliche, sotto forma di investimenti diretti e contributi vari, e fondi privati per un ammontare complessivo stimabile, per eccesso, in circa 1.860 milioni di euro, da impiegare in progetti settoriali e interventi trasversali.

Nell'ambito di tali iniziative, particolare importanza assume, anche in termini turistici, il “fenomeno Padre Pio da Pietrelcina” che attira quotidianamente nella piccola realtà territoriale consistenti flussi di pellegrini provenienti da resto del Paese; flussi, questi ultimi, destinati a crescere in maniera esponenziale in considerazione dell'attivazione sul territorio di uno strumento programmatico di sviluppo proposto e promosso da una società leader nel Tour Operating, specializzata nella gestione dell'incoming di provenienza mondiale e da uno dei succitati Progetti Integrati Territoriali.

Ovviamente queste considerazioni hanno influenzato anche la individuazione del sito da scegliere per la realizzazione dell'infrastruttura. Infatti, oltre alla particolare morfologia del territorio provinciale, il regime dei venti e quello vincolistico, lo stato del dissesto idrogeologico e le scelte di pianificazione regionale, provinciale e comunali, la vicinanza del sito al Capoluogo Sannita ed al Comune di Pietrelcina consentono di assegnare un valore aggiunto alla bontà della scelta operata.

Dai sopralluoghi eseguiti, anche con voli specifici di ricognizione, e dall'esame della cartografia al 25.000 ed al 10.000, le aree ritenute più idonee per l'insediamento della nuova infrastruttura, sono state localizzate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto già esistente e più specificatamente, la prima, in località Vallepiana, posta a cavaliere tra i territori comunali di Benevento, Pesco Sannita e Pietrelcina; la seconda nel territorio comunale di Benevento, a ridosso dell'area industriale di Contrada Olivola, dove già vi è una pista per aerei leggeri.

Come già detto, la scelta dell'area di Vallepiana è stata fortemente influenzata dal costo di esproprio e dall'impatto della Pianificazione Territoriale. Infatti, le indagini di cui al presente studio inducono ad una valutazione preferenziale per la localizzazione Pietrelcina-Pesco Sannita che, pur mantenendo la massima vicinanza al capoluogo di provincia, da un punto di vista tecnico ed economico (costo di esproprio per l'acquisizione delle aree), è risultato di gran lunga più idoneo. Infatti, la realizzazione del progetto, che sotto il profilo tecnico-operativo si svolgerà in due fasi (prima fase 2006-2015; seconda fase 2016-2020), nell'ipotesi Vallepiana ha un quadro economico di investimento pari a € 31.707.600 (I fase) + € 10.727.808 (II fase). Mentre, l'ipotesi localizzativa di Benevento determina un incremento del 65% rispetto alla precedente. Tale ipotesi, così come conferma anche l'analisi di sensitività, appare non accettabile se letta in riferimento all'indice di rendimento preso in considerazione (VANF) utile per valutare la "bontà" dell'investimento.

L'ipotesi assunta nell'analisi per ciò che riguarda la realizzazione e gestione dell'infrastruttura aeroportuale di Benevento prevede di affidare tali operazioni ad una società di progetto, proponendo, a mero titolo di esempio, l'impostazione concettuale ed operativa del "project financing".

La specificità dell'iniziativa richiede che il progetto, nel suo sviluppo, presenti un sufficiente grado di autonomia rispetto alla sfera giuridica ed economica dei promotori, i quali promuoveranno la costituzione di un'entità giuridica indipendente, finalizzata alla realizzazione del progetto, che prende il nome di newco new company o società di progetto.

La finanza di progetto richiede la partecipazione di una molteplicità di soggetti in grado di porre al servizio dell'iniziativa, non solo un insieme articolato di competenze specialistiche, ma anche di quelle doti di creatività e flessibilità negoziale indispensabili per raggiungere un giusto equilibrio tra impegni e aspettative dei numerosi stakeholder che, a vario titolo, sono coinvolti nell'investimento.

La finanza di progetto ha il vantaggio di poter operare su un veicolo societario esclusivamente dedicato al progetto (la società progetto), il cui network di relazioni contrattuali è, di fatto, progettato non tanto secondo la logica di massimizzare il valore per il promotore, quanto piuttosto con l'intento di ricercare una soluzione complessiva che si dimostri accettabile in termini di profili rischio-rendimento, per tutte le parti coinvolte.

Inoltre, il conferire autonomia al progetto, mediante la costituzione di un apposito veicolo societario in grado di aggregare e vincolare contrattualmente i principali stakeholder, non crea valore solo perché accresce l'entità dei flussi di cassa disponibili per la società progetto. La possibilità di suddividere il rischio dell'operazione tra le diverse parti coinvolte, in ragione delle peculiari attitudini di ciascuna di queste a gestire specifiche tipologie di rischio, offre ulteriori opportunità per la creazione di nuovo valore economico. Dal punto di vista finanziario, infatti, il valore economico è il risultato di un rapporto tra flussi di cassa attesi e costo del capitale. Il processo di creazione di valore economico può, pertanto derivare, oltre che dall'incremento dei flussi di cassa attesi, dalla riduzione del costo del capitale [...]."

2. IL CONTESTO, LO STATO DELL'AMBIENTE, RISORSE E CRITICITÀ.

Il contesto insediativo di riferimento riguarda due centri della Bassa Valle del Tammaro (Pesco Sannita e Pietrelcina) e la città capoluogo della provincia di Benevento. L'ambito della Bassa Valle del Tammaro è posizionato sul lato destro del Fiume, in un territorio per gran parte collinare, dove le quote maggiori sfiorano i 600 metri sul livello del mare, in un'area baricentrica rispetto all'intero territorio provinciale, a pochi chilometri dal capoluogo sannita. Il sistema infrastrutturale è dominato dalle arterie stradali SS 212 (che da Benevento giunge fino a Pietrelcina e poi di snoda verso la Valle del Fortore) in corso di adeguamento e dalla SS 88, che collega Benevento con Campobasso. Un cenno merita anche la presenza della linea ferrata: vi sono stazioni sia a Pietrelcina che a Pesco Sannita, lungo la linea Benevento-Campobasso. In un'ottica di medio e lungo periodo queste stazioni potrebbero rientrare nel sistema di metropolitana regionale e/o provinciale, di cui da più parti si sta cominciando a parlare.

2.1. Stato attuale dell'ambiente dal punto di vista insediativo, degli aspetti socio-economici, del sistema della mobilità e delle attività antropiche.

A parte Benevento, Pietrelcina è sicuramente il centro urbano di maggiore potenzialità della zona, dove vi è un'offerta di servizi e attrezzature di livello superiore. Negli ultimi vent'anni il piccolo borgo, situato su uno sperone di roccia denominato "la Morgia", è diventato un polo turistico religioso di livello assoluto, svolgendo un ruolo di attrazione e di volano per i centri del circondario e anche per la vicina città capoluogo. L'ambito presenta una molteplicità di valori ambientali, paesaggistici e culturali. Gran parte del territorio, soprattutto tra Pietrelcina e Pago Veiano, presenta resti di

insediamenti romani e sannitici; inoltre, vi sono una gran quantità di piccole colline di interesse paesaggistico. Le aree di crisi dell'ambito sono rappresentate dall'intenso fenomeno della edificazione diffusa extra moenia, soprattutto nel territorio di Pago Veiano, Pietrelcina e lungo le strade di collegamento tra i centri urbani. L'intervento riguarda solo marginalmente Benevento, in una zona che appartiene paesaggisticamente anch'essa alla Bassa Valle del Tammaro e pertanto presenta caratteristiche simili a quelle descritte in precedenza.

Dal punto di vista storico-insediativo, Pesco Sannita è un centro fortificato di origine longobarda con sagoma ovoidale ellittica, appartenente ad un sistema di pendio. Pietrelcina è un centro di antiche origini ma devastata più volte dal terremoto; di impianto medievale, caratterizzata dall'insediamento dell'area detta "castello"; i successivi insediamenti sono di epoca settecentesca (Pantaniello e Ariella); la forma urbana è del tipo ad avvolgimento, a cui si è sommato un sistema assiale. Entrambi i comuni oscillano intorno ai tremila abitanti.

L'opera in questione insiste, come già detto, nei territori di Pesco Sannita, di Pietrelcina e, in parte marginale, di Benevento, in località Vallepiana.

La località Vallepiana è attraversata dalla direttrice stradale interregionale di sviluppo denominata "Fortorina" e nelle immediate vicinanze della ferrovia Benevento-Campobasso (a circa km 1 dalla stazione di Pietrelcina che rientra nel circuito della progettata metropolitana regionale). Tale sito dista circa 12 km dal centro urbano di Benevento e circa 3 km dai centri di Pesco Sannita e Pietrelcina. Insiste su un'area prevalentemente agricola con una scarsa presenza di insediamenti. Nel capitolo precedente si è ampiamente parlato delle caratteristiche geomorfologiche e paesaggistiche. Ora val la pena ribadire che il paesaggio locale è caratterizzato da una grossa quantità di aree agricole e sporadici insediamenti artigianali e produttivi che gravitano tra il centro storico di Pietrelcina ed il Sito di intervento, in corrispondenza dei quali insediamenti il PTCP già prevede delle aree verdi di possibile compensazione e mitigazione degli impatti ambientali esistenti e potenziali. La zona fatta oggetto dell'ipotesi di intervento presenta preesistenze archeologiche segnalate nella bibliografia scientifica, ma non

corredate da indagini mirate di approfondimento. L'area appare probabilmente frequentata già in epoca preistorica, a giudicare da sporadici rinvenimenti di materiali litici in superficie. A partire dall'epoca repubblicana e durante l'età imperiale appare certa la presenza di almeno un insediamento rurale in zona Mortine, testimoniato dalla ricognizione di superficie, che ha evidenziato l'esistenza di ceramica a vernice nera, di ceramica sigillata, e di numerosa ceramica comune, mentre alcuni frammenti ceramici potrebbero riportare ad epoca altomedievale. Sono segnalate inoltre sepolture ad inumazione con copertura a tegole nelle immediate adiacenza dell'insediamento antico, mentre ad altri piccoli nuclei sepolcrali potrebbero forse essere riferite le sporadiche emergenze ceramiche diffuse in superficie. Questo insediamento si inserisce nella fitta rete di insediamenti agricoli della parte settentrionale del territorio di *Beneventum*, cui possono essere riferiti anche i dati esistenti per Fontana dell'Occhio e per S. Pietro, località quest'ultima che doveva ospitare un considerevole insediamento rustico-residenziale cui rimandano i notevoli elementi decorativi recuperati, fra cui un importante rilievo marmoreo ed alcuni frammenti di marmi colorati usualmente utilizzati nelle pavimentazioni. Alcuni frammenti di maiolica presso S. Pietro testimoniano la presenza in zona di insediamenti medioevali, testimoniati dalla documentazione relativa a S. Pietro e S. Marcuccio. Del resto, la scomparsa del vecchio sistema romano è documentata dalle trasformazioni dei toponimi, quando i vecchi prediali romani sono stati annullati da una toponomastica che privilegia i riferimenti al bosco e al sottobosco, cui rimandano Difesa e Spineta. L'evoluzione del territorio in esame nel corso dell'epoca moderna e contemporanea è testimoniata dalla cartografia storica, che ne mostra lo sfruttamento agricolo e testimonia il passaggio del c.d. Tratturo del Cerro. **Appaiono indispensabili, pertanto, opportuni approfondimenti conoscitivi in fase progettuale, prevedendo ricognizioni e prospezioni che permettano di delimitare con esattezza l'area oggetto di intervento, prevedendo opportune azioni di salvaguardia, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico presente.**

Non vi sono criticità particolari. Questa è una delle aree della Provincia di Benevento meglio infrastrutturata e con migliore dotazione di servizi, con limitati problemi insediativi, soprattutto lungo la viabilità di livello provinciale che diparte da Benevento e si irradia verso i comuni contermini. **Il progetto in questione, potrebbe favorire la ulteriore razionalizzazione della viabilità, con evidente ritorno anche in termini di vivibilità e di qualità sociale.**

La sua mancata realizzazione determinerebbe una netta interruzione relativamente al virtuoso processo di sviluppo sostenibile del territorio comunale.

2.2. Caratteristiche ambientali delle aree interessate; risorse, criticità e sensibilità.

Nell'analisi di area vasta prevalgono gli elementi di naturalità costituiti dai versanti acclivi delle colline che delimitano la Bassa Valle del Tammaro e lo stesso fiume Tammaro, ove sono predominanti le formazioni vegetazionali spontanee [cfr tav 3].

L'ambito territoriale in esame, ovviamente molto ridotto rispetto al precedente, è stato individuato sostanzialmente in funzione delle caratteristiche orografiche e morfologiche presenti, in quanto esso risulta "confinato" all'interno delle aree con cui l'opera interferisce, e a margine delle vicine aree agricole. L'area risulta pertanto delimitata a est dall'abitato di Pietrelcina e, ancora meglio, dalla sua area artigianale-industriale; a nord dal centro storico di Pesco Sannita e dalle aree agricole che dominano a distanza la vallata; a ovest e a sud vi sono solo le aree agricole e le rade frazioni di benevento e Fragneto Monforte. L'ambito di studio appartiene ad un contesto ambientale caratterizzato da notevole omogeneità paesaggistica, ove l'alveo del lontano Fiume Tammaro rappresenta l'elemento principale di strutturazione del paesaggio e del contesto visuale e dove l'opera di progetto si inserisce completando la dotazione infrastrutturale esistente.

Dal punto di vista delle caratteristiche storiche, storico-archeologiche, naturali, estetiche e panoramiche del territorio si individuano [cfr tav 5]:

- **l'ampia valle del Fiume Tammaro**, a diversi km di distanza in linea d'aria, il cui fiume è caratterizzato da greto ampio a prevalente andamento sinuoso e dalla presenza di meandri ove è rigogliosa la vegetazione ripariale;
- **l'alveo dei torrenti e dei canali che si gettano nel Tammaro**, il più importante dei quali è il Vallone Vado Pilone, caratterizzati anche loro da vegetazione boschiva e arbustiva di tipo ripariale;
- **i centri urbani di Pesco Sannita e di Pietrelcina** che rappresentano l'elemento insediativo di riferimento per l'opera in questione;
- **le aree di possibile rischio archeologico e il tratturo del Cerro** nelle immediate vicinanze dell'area;
- **le aree boscate e coltivate con presenza di spazi naturali** poste nelle immediate vicinanze dell'area in questione.

Da quanto esposto e dagli elaborati grafici allegati alla presente relazione si evince che l'intervento risulta visibile da punti di vista posti sia in prossimità del centro urbano, sia dalle aree agricole poste a ridosso dell'area in questione e non determina situazioni critiche di alcun genere.

2.3. Problemi ambientali.

Non vi sono aree tutelate per legge, né problematiche ambientali degne di nota, ovviamente nei limiti che un intervento del genere determina. Non vi sono aree protette [cfr tav 1], né pSIC (proposta di Sito di Interesse Comunitario) e/o ZPS (Zona di Protezione Speciale). Il corridoio ecologico regionale secondario della valle del Tammaro dista anch'esso a diversi km dall'area di intervento.

L'intervento non prevede abbattimenti di vegetazione esistente di particolare importanza, né scavi in grado di procurare danni o di alterare il patrimonio naturalistico presente; non vi sarà alcuna perturbazione diretta alle specie animali esistenti nei dintorni.

In riferimento alla produzione di rifiuti e all'inquinamento e al disturbo ambientale, giova segnalare che durante i lavori saranno adottate tutte le misure di sicurezza al fine di evitare danni a persone ed alle vicine preesistenze vegetali. I rifiuti prodotti saranno costituiti essenzialmente da terreno di scavo, da manto stradale degradato e materiali di risulta vari. Essi verranno raccolti e trasportati con appositi automezzi nei luoghi di raccolta, secondo la normativa vigente. I lavori non comportano interferenze sulla qualità dell'aria e dell'acqua, in quanto non ci sarà immissione di elementi estranei in atmosfera. Gli elementi di disturbo ambientale saranno dovuti ai rumori provocati dalle macchine edili per la posa in opera dei materiali edili. Tali attività saranno svolte lontano dai periodi di nidificazione delle specie rilevate in zona.

Per completezza, di seguito si riporta uno stralcio del Codice dei beni culturali e del paesaggio (decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42), come modificato dai decreti 156/157 del 2006, in riferimento al quale non vi sono problematiche da segnalare.

Art. 142. Aree tutelate per legge

1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo:

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
- f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal d.P.R. 13 marzo 1976, n. 448;

l) i vulcani;
m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del presente codice.

Per quanto concerne il sopra richiamato **punto C)**, già nelle pagine che precedono si è detto il sistema idrografico che insiste nell'area rappresenta un indubbio valore ambientale e paesaggistico. Infatti, il PTCP definisce le aste torrentizie dell'area *corridoi ecologici locali*, caratterizzandoli come vie di interconnessione dei vicini (e futuri) parchi fluviali. Lo studio di carattere idrologico ed idraulico, cui si rimanda, ha definito i caratteri della piovosità locale, il regime delle piene, al fine di consentire una razionale irreggimentazione delle acque ed un'opportuna sistemazione ambientale. Per il resto, il PTCP (che prevede la realizzazione di una pista aeroportuale in quest'area) detta indirizzi finalizzati alla riqualificazione ai fini del miglioramento della qualità paesistica delle aree periurbane e delle aree verdi di possibile compensazione e mitigazione degli impatti ambientali esistenti e potenziali.

In riferimento al succitato **punto m)**, Come già detto nel paragrafo precedente, appaiono indispensabili opportuni approfondimenti conoscitivi in fase progettuale, prevedendo ricognizioni e prospezioni che permettano di delimitare con esattezza l'area oggetto di intervento, prevedendo opportune azioni di salvaguardia, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico presente.

2.3.1. L'impatto visivo.

Il presente studio parte dalla consapevolezza che l'inserimento di nuove opere e/o la modificazione di opere esistenti generano riflessi sulle componenti del paesaggio, sui rapporti che ne costituiscono il sistema organico e ne determinano la salute e la sopravvivenza nella sua globalità.



Foto 1: area di intervento *ante operam*.

La loro valutazione richiede la verifica degli impatti visuali, delle mutazioni dell'aspetto fisico e percettivo delle immagini e delle forme del paesaggio e di ogni possibile fonte di inquinamento visivo, nonché di quegli effetti capaci di avere conseguenze modificatorie su tutte le componenti naturali ed antropiche, sui loro rapporti e sulle loro forme consolidate di vita.

In tale contesto l'aspetto più forte, sicuramente il più immediatamente percepibile, anche dai non addetti ai lavori, è quello dell'analisi delle alterazioni visive; aspetto che nel caso specifico è stato affrontato con l'aiuto della modellazione solida sintetica tridimensionale e delle tecnologie C.D.R.S. (acronimo di Computer Design and Rendering System).



Rendering 1:
area di intervento
post operam.

Per modello sintetico, si intende una configurazione tridimensionale di un oggetto digitale, che riproduce esattamente l'omologo esistente nella realtà e/o l'omologo da realizzare, con precisione fotografica.

Tali tecnologie hanno consentito di rendere in maniera fotorealistica le scelte progettuali legate anche alle opere di mitigazione ambientale che, nel caso specifico, si traducono essenzialmente nella ricomposizione e/o ricostruzione della vegetazione naturale. È infatti ormai acclarato che il miglior sistema di visualizzazione dell'impatto sul paesaggio è costituito dalla simulazione dettagliata dello stato dei luoghi attraverso la riproduzione del progetto resa mediante foto modellazione realistica (rendering computerizzato), comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, per consentire la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico. Tali tecnologie sono ancora più importanti nel caso degli interventi infrastrutturali lineari in rilevato (che formano barriera artificiale su territorio aperto, agricolo, montano, ecc. e su territorio periurbano) e/o lineari su viadotto, dove le condizioni di intervisibilità possono costituire nuovo margine paesaggistico.

2. IL CONTESTO, LO STATO DELL'AMBIENTE, RISORSE E CRITICITA'.

Le immagini rappresentative di tale lavoro sono sono riportate nel corpo della presente relazione (foto 1 e rendering 1). Esse riproducono la situazione *ante e post operam*.

3. GLI EFFETTI DEL PIANO (PROGETTO) SULL'AMBIENTE.

Nel presente capitolo si fa riferimento all'individuazione degli obiettivi, finalità priorità in materia di ambiente e sviluppo sostenibile da conseguire grazie al piano-programma-progetto, confronto con gli obiettivi di protezione ambientale a livello internazionale e/o comunitario.

3.1. Esame degli obiettivi di protezione ambientale.

Il presente capitolo riguarda l'esame degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli stati membri, pertinenti al programma, e la descrizione del modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale. Preliminarmente, giova ricordare i "dieci criteri chiave per la sostenibilità" sanciti a livello comunitario.

1. Ridurre al minimo l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili.
2. Impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione.
3. Uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi/ inquinanti.
4. Conservare e migliorare lo stato della fauna e flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi.
5. Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche.
6. Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali.
7. Conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale.
8. Protezione dell'atmosfera (riscaldamento del globo).
9. Sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale.
10. Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile.

Tenendo conto degli obiettivi specifici del progetto e della relazione che sussiste tra essi ed il sistema infrastrutturale dell'area, è stato possibile

strutturare l'albero delle decisioni in termini gerarchici, rendendo esplicite le azioni ed i relativi indicatori. In particolare, per ciascun sistema esaminato, sono stati individuati i relativi obiettivi e le azioni corrispondenti, evidenziando come, in termini valutativi le azioni possono essere interpretate come i "criteri" di cui tener conto per effettuare la comparazione tra lo scenario tendenziale e la proposta di intervento. Con riferimento a ciascun sistema, di seguito si riportano le indicazioni relative alle azioni/criteri identificate, nonché l'esplicitazione degli indicatori specificati per le due alternative in esame (*ante e post operam*). Tenendo conto delle differenti azioni, sono stati identificati degli indicatori in grado di esprimere il livello di performance per ciascuna delle alternative in esame. In base alla tipologia dei dati disponibili sono state individuate le rispettive unità di misura, avvalendoci di scale di valutazione di natura qualitativa (NNN, NN, N, O, P, PP, PPP), essendo le informazioni non esplicitabili altrimenti, tenendo conto di quanto fornito dalle tavole di Progetto. Un altro aspetto di cui tener conto riguarda il verso dell'indicatore che, in generale, è stato considerato positivo se massimizzato.

3.2. Valutazione qualitativa degli effetti significativi sull'ambiente.

Partendo dalle problematiche individuate attraverso l'analisi del contesto, si evidenziano le questioni principali (obiettivi generali) cui il Progetto deve/può dare risposta e si procede ad una valutazione qualitativa del Progetto. La valutazione qualitativa è finalizzata a definire obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale, obiettivi generali e specifici degli strumenti di pianificazione, politiche-azioni proposte per il raggiungimento di tali obiettivi. Inoltre, è finalizzata a verificare le interazioni e le congruenze tra obiettivi di P/P e obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale, a valutare ipotesi alternative, a fornire considerazioni e suggerimenti per eliminare e/o mitigare le interazioni e gli effetti negativi sull'uomo e sull'ambiente. Il processo logico seguito è:

PROBLEMATICHE --> OBIETTIVI GENERALI --> OBIETTIVI SPECIFICI --> AZIONI.

Il confronto tra “obiettivi/azioni del P/P” e “criteri di compatibilità ambientale” costituisce il metodo qualitativo.

La matrice che segue riporta la struttura dell'albero delle decisioni, con l'indicazione degli obiettivi e delle azioni, oltre che delle unità di misura ed i relativi valori degli indicatori riferiti allo scenario tendenziale ed alla posposta in questione. L'identificazione dei rispettivi indicatori per ciascuna delle azioni/criteri individuati consente di completare l'elaborazione della matrice di sostenibilità e, quindi, di comparare le due alternative in esame, *ante operam* e *post operam*.

REALIZZAZIONE DELL'OPERA					
OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	UNITA' MISURA	VALORE INDICATORI	
				Ante operam	Post operam
Ob. G. 1 Migliorare la fruibilità dei comuni circostanti l'area di progetto e, in generale, dell'intera Provincia, al fine di ottimizzare le risorse turistiche nel territorio provinciale e, in particolare, nel comune capoluogo e nell'area cosiddetta di “Padre Pio”.	Ob. S. 1.1 Avvicinare la Provincia di Benevento agli itinerari turistici nazionali e internazionali.	Az. 1.1 favorire la velocità degli spostamenti e la conseguente riduzione dei tempi di percorrenza delle distanze.	NNN, NN, N 0 P, PP, PPP	NNN	PPP
	Ob. S. 1.2 Ridurre gli spostamenti in auto da e verso le aree turistiche della Provincia.	Az. 1.2 Determinare la riduzione dell'inquinamento atmosferico da gas di scarico e la riduzione del traffico automobilistico e dell'incidentalità.	NNN, NN, N 0 P, PP, PPP	0	P
Ob. G. 2 Migliorare la fruibilità dei comuni circostanti l'area di progetto e, in generale, dell'intera Provincia, al fine di ottimizzare le risorse produttive .	Ob. S. 2.1 Migliorare il livello delle attività produttive sannite, in termini di spostamenti.	Az. 2.1 Determinare un migliore, maggiore e più sicuro movimento delle merci.	NNN, NN, N 0 P, PP, PPP	0	PP
	Ob. S. 2.2 Aumentare la capacità di attrazione della Provincia di Benevento	Az. 2.2 Favorire l'allocazione in Provincia di imprese nazionali e internazionali e determinare un	NNN, NN, N 0 P, PP, PPP	NN	PP

3. GLI EFFETTI DEL PIANO (PROGETTO) SULL' AMBIENTE.

		incremento dell'indotto.			
	Ob. S. 2.3 Ridurre i flussi di traffico da e verso il Capoluogo di Regione, anche per contribuire al decongestionamento delle aree metropolitane e costiere della Regione Campania.	Az. S. 2.3 Ridurre le attività congestionate degli scali principali regionali.	NNN, NN, N 0 P, PP, PPP	0	P
	Ob. S. 2.4 Contribuire a rilanciare l'export della produzione locale sannita.	Az. S. 2.4 Determinare un sistema locale di sviluppo integrato più competitivo.	NNN, NN, N 0 P, PP, PPP	P	PP
Ob. G. 3 Svolgere un'attività sinergica e di supporto allo sviluppo della Piattaforma Logistica ubicata nell'area industriale di C.da Olivola del Capoluogo sannita e alle iniziative della Provincia di Benevento nel settore dell'aerospazio e dell'ICT.	Ob. S. 3.1 Consentire alla Piattaforma Logistica di avere anche un supporto aereoportuale nelle immediate vicinanze.	Az. S. 3.1 Favorire i traffici delle aziende interessate alla Piattaforma Logistica.	NNN, NN, N 0 P, PP, PPP	0	PPP
	Ob. S. 3.2 Completare il sistema di rete infrastrutturale già costituito dalla viabilità nazionale e provinciale e dalla rete ferroviaria.	Az. S. 3.2 Determinare un vero e proprio sistema integrato dei trasporti.	NNN, NN, N 0 P, PP, PPP	N	PPP
<p>Legenda Unità di misura</p> <p>NNN = impatto molto negativo</p> <p>NN = impatto mediamente negativo</p> <p>N = impatto lievemente negativo</p> <p>0 = impatto nullo</p> <p>P = impatto lievemente positivo</p> <p>PP = impatto mediamente positivo</p> <p>PPP = impatto molto positivo</p>					

Risulta evidente che l'esito della valutazione è largamente positivo. Per maggiore prudenza, di seguito si riportano gli interventi di mitigazione

ambientale previsti in progetto e, in parte, prescritti dalle Norme Tecniche d'Attuazione del Piano territoriale di Coordinamento Provinciale.

3.3. Misure previste per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del P/P.

Come detto non vi sono problematiche ambientali particolari. Si ribadisce che per la realizzazione dell'opera non vi saranno abbattimenti significativi di vegetazione esistente, né scavi in grado di procurare danni o di alterare in maniera decisiva il patrimonio naturalistico dell'area; non vi sarà alcuna perturbazione diretta alle specie animali esistenti nei dintorni. In riferimento alla produzione di rifiuti e all'inquinamento e al disturbo ambientale, giova segnalare che durante i lavori saranno adottate tutte le misure di sicurezza al fine di evitare danni a persone ed alle vicine preesistenze vegetali. I rifiuti prodotti saranno costituiti essenzialmente da terreno di scavo, da manto stradale degradato e materiali di risulta vari. Essi verranno raccolti e trasportati con appositi automezzi nei luoghi di raccolta, secondo la normativa vigente. I lavori non comportano interferenze sulla qualità dell'aria e dell'acqua, in quanto non ci sarà immissione di elementi estranei in atmosfera. Gli elementi di disturbo ambientale saranno dovuti ai rumori provocati dalle macchine edili per la posa in opera dei materiali edili. Tali attività saranno svolte lontano dai periodi di nidificazione delle specie rilevate.

Inoltre, le modifiche urbanistiche necessarie alla realizzazione dell'infrastruttura, coerentemente con gli indirizzi e con le direttive del PTCP e nei limiti delle risorse disponibili, contribuiranno:

- alla riqualificazione delle aree agricole ai fini del miglioramento della qualità paesistica delle aree periurbane (sistemazione dei filari, delle siepi e degli altri elementi caratterizzanti il sistema agricolo locale);

- ad avviare procedure di certificazione ambientale (EMAS) relativamente alle aree produttive esistenti e previste e a riqualificare tali aree migliorando la qualità degli spazi di pertinenza (sistemazione parcheggi aree verdi);
- alla localizzazione di aree verdi di compensazione e mitigazione degli impatti ambientali esistenti e potenziali, prodotti da impianti produttivi, dal traffico automobilistico indotto dalle attrezzature commerciali e da aeroporto;
- al recupero e alla riqualificazione delle aree di cava e discariche da destinare (successivamente al recupero) in parte ad aree produttive e in parte a spazi verdi di compensazione e mitigazione degli impatti ambientali.

Gli interventi di compensazione sono mirati alla realizzazione di interventi lungo tutta l'area oggetto di studio e sono tesi al recupero e alla riqualificazione della vegetazione boschiva e arbustiva e alla stabilizzazione dei terreni. Di seguito si riportano gli interventi di mitigazione previsti in riferimento al sistema vegetazionale ed a quello faunistico.

3.3.1. Le opere di mitigazione ambientale in riferimento al sistema vegetazionale.

Il progetto di mitigazione ambientale in riferimento al sistema vegetazionale è riferito maggiormente alle aree al contorno dell'infrastruttura. Per i tratti attraversati dalla viabilità interna, il progetto prevede un dimensionamento ed un portamento delle essenze di tipo arbustivo e prativo su lato pista, anche per garantire la percezione del fiume e del suo greto, di tipo arbustivo (consociazioni del cerro) su lato collinare, al fine di favorire l'innescio dei processi di propagazione e di evoluzione della vegetazione orientati alla rinaturalizzazione spontanea (anche delle aree dimesse) delle scarpate, in continuità con gli ambiti vegetazionale presenti. Saranno inoltre piantate, in ordine sparso, delle roverelle, come elemento di punteggiatura dell'infrastruttura, che sottolinea la percezione delle diverse qualità del paesaggio. La roverella (*quercus pubescens*, h max 20-25 m) è una delle più

comuni querce che popolano l'Italia dal livello del mare ai 1500 m s.l.m. Albero caducifolio, con chioma espansa e depressa. Si può dire che è una specie completamente indifferente al tipo di suolo e che si trova bene nelle zone aride, calde e su suoli poco profondi. Nei pochi tratti in rilievo le scarpate saranno sistemate con cespugli discontinui di Genista (h 2m) e/o Ulex Europaeus. La Genista è un arbusto rustico, deciduo, con rami eretti e prostrati. Fiori giallo vivo (tarda primavera-estate). La Ulex è della stessa famiglia, ha però fioritura anche invernale. Gli interventi di opere di mitigazione ambientale riguarderanno anche la messa a dimora lungo i bordi delle strade di servizio di essenze autoctone di vegetazione arborea e arbustiva aventi l'effetto "filtro" sulle polveri e sui gas emessi, nonché funzioni di inserimento paesaggistico. Le fasce di vegetazione prevedono essenze quali alberature di querce, roverella, cerro, castagno, fillirea, clematide, pioppo, salice, olivo, ciliegio, ecc. e arbusti autoctoni di similacee, rosa sempreverde, pungitopo e biancospino, piante rampicanti e sarmentose tipo edera, ecc.

3.3.2. Le opere di mitigazione ambientale in riferimento al sistema faunistico.

Grazie alla vicinanza di alcune aree boscate e all'alto indice di naturalità determinato dal fiume Tammaro, l'area risulta essere un discreto habitat per varie specie di Uccelli e Mammiferi che solitamente sono tipici delle aree collinari e pianeggianti (pascoli, seminativi, macchie). La porzione di territorio interessata dall'opera, come detto, non subirà sostanziali modifiche, nel senso che il progetto non inciderà in maniera sostanziale sulla fauna presente, che non subirà azioni negative, in quanto le condizioni ambientali preesistenti rimarranno pressochè inalterate. L'impatto dell'opera sulla componente faunistica potrebbe risultare più marcata nella fase di cantierizzazione a causa dell'inevitabile incremento delle emissioni di polveri e rumori dovuto sia ai lavori di realizzazione sia alla concentrazione del flusso veicolare sugli itinerari alternativi previsti per la eventuale deviazione del traffico. Gli elementi di disturbo ambientale saranno dovuti ai rumori provocati dalle macchine edili per la posa in opera delle pile e delle

travate del ponte. Tali attività saranno svolte lontano dai periodi di nidificazione delle specie rilevate in occasione degli studi propedeutici all'istituzione del SIC.

Tra gli interventi di mitigazione/compensazione ambientale proposti nel presente studio sono particolarmente importanti quelli volti alla salvaguardia delle specie animali minacciate dalla presenza dell'infrastruttura in ampliamento. Vale a dire che, con l'occasione dell'ampliamento, si procederà all'esecuzione di opere che elimineranno gli ostacoli già presenti lungo la strada e che consentiranno un miglioramento globale della compatibilità dell'infrastruttura nei confronti del contesto ambientale. Infatti, la presenza di manufatti, e in particolare di quelli a sviluppo lineare, costituisce elemento in grado di interrompere la continuità ambientale del territorio, producendo un "effetto barriera" nei confronti di numerose specie animali. Molte specie, quali volpi, lepri, ricci, rospi ecc. vengono notevolmente ostacolate nei loro spostamenti, con conseguente modifica della forma e distribuzione dei loro territori ed anche condizionando le principali fasi riproduttive. In molti casi le infrastrutture lineari sono anche causa di impatto diretto sugli animali che le attraversano, a volte con rischi per gli stessi automobilisti coinvolti. Gli effetti negativi dell'interruzione della continuità ambientale provocata da queste barriere, sono poi amplificati in situazioni ambientali e geomorfologiche particolari, come ad esempio nel caso di infrastrutture collocate in fregio a margini di transizione di due ambienti, come ad esempio nel nostro caso: **Aree agricole <---> Zona umida**. Il ripristino della continuità ambientale o la riduzione della frammentazione provocata dalla presenza di infrastrutture lineari, spesso non può essere risolta solo con interventi di natura ecosistemica; per consentire alla fauna di superare indenne queste barriere, risulta spesso necessario provvedere alla costruzione di particolari manufatti artificiali, vale a dire alla costruzione di "passaggi per la fauna selvatica". Essi, infatti, costituiscono elementi di un ecosistema che permetterà alla fauna selvatica di attraversare le barriere costituite dall'opera realizzata. Nel caso specifico si è pensato alla realizzazione di sottopassi, vale a dire di tunnel utilizzabili da anfibi, rettili e mammiferi di mole medio-piccola. Pertanto, si potranno realizzare vari sottopassi, la cui dimensione è stata valutata in funzione della piccola taglia

e delle caratteristiche comportamentali delle specie animali presenti da salvaguardare.



Il sottopasso per la fauna è costituito da una struttura di attraversamento sotto la sede del manufatto stradale, da movimenti di terra per la realizzazione di unità ambientali idonee alla fauna da salvaguardare e la realizzazione di piccole strutture complementari, come le barriere con invito.

3.4. Valutazione quantitativa.

La valutazione quantitativa è riferita agli effetti sull'ambiente ed è finalizzata a fornire gli elementi per valutare gli effetti del Piano attraverso l'uso di opportuni indicatori ambientali e di sostenibilità. Essa costruisce bilanci confrontabili tra la situazione esistente (scenario di base o tendenziale) e la stima della situazione successiva alla realizzazione delle azioni di Piano. Essa è necessaria per i P/P di particolare complessità e dimensione, per i quali non si reputa esaustiva una valutazione qualitativa. Ai fini della valutazione quantitativa del P/P è necessario seguire un percorso metodologico che consenta:

1. di individuare, partendo dalle azioni di Piano, i sistemi ambientali (aria, corpi idrici, ecc.) e territoriali (sistema urbano, sistema tecnologico, ecc.) sui quali hanno effetto i fattori di pressione connessi all'azione;

3. GLI EFFETTI DEL PIANO (PROGETTO) SULL' AMBIENTE.

2. di definire, nell'ambito dei sistemi individuati, la valutazione degli effetti (positiva, nulla, negativa, incerta) delle azioni di Piano;
3. di identificare, per ciascun sistema, un set di indicatori da utilizzare per la definizione del piano di monitoraggio idonei a descrivere quantitativamente gli effetti delle azioni di piano sui sistemi interessati.

La valutazione si conclude con la costruzione di un quadro complessivo in cui sono riassunte le pressioni ambientali e territoriali attese rispetto alle azioni del P/P.

Nel caso specifico, trattandosi di un progetto che determina variante di piani comunali, non si reputa necessario procedere in una valutazione quantitativa, ritenendo adeguata una valutazione qualitativa.

4. ORGANIZZAZIONE DELLE INFORMAZIONI.

La maggior parte delle informazioni sull'ambiente sono state desunte dagli studi scientifici prodotti nell'ultimo quinquennio da parte della Provincia di Benevento per la stesura del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

L'impostazione del presente Rapporto Ambientale è risultato particolarmente complessa, a causa della particolarità dell'intervento e la assoluta carenza di dati sull'inquinamento in genere e sui flussi di traffico e la impossibilità, da parte dell'Ente committente, di sopperire a tale carenza di dati per mancanza di fondi e strumentazioni.

4.1. Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate.

La particolare morfologia del territorio della Provincia di Benevento ha condizionato notevolmente la scelta del sito per l'ubicazione della nuova infrastruttura, fin dalle fasi preliminari dello Studio di Fattibilità. Ovviamente, si sono scartate a priori le aree soggette a particolari vincoli, ambientali e non, o a problemi di dissesto idrogeologico e si sono tenute nella giusta considerazione le scelte operate a livello di pianificazione regionale, provinciale e comunali. Fin dalla fase di Studio di Fattibilità, dai sopralluoghi eseguiti, anche con voli specifici di ricognizione, e dall'esame della cartografia al 25.000, nonché al 10.000, le aree ritenute più idonee per l'insediamento della nuova infrastruttura, sono state localizzate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto già esistente e più specificatamente, la prima, in località Vallepiana (sito scelto denominato di seguito sito n.1), al confine tra i territori comunali di Benevento, Pesco Sannita e Pietrelcina; la seconda in Benevento, in prossimità della nuova zona industriale di Contrada Olivola (denominato di seguito sito n.2). Entrambi i siti sono stati preliminarmente individuati con la struttura tecnica che ha redatto il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Infatti, come già detto in

precedenza, il PTCP prevede di realizzare un'aviosuperficie in prossimità della città di Benevento in località Vallepiana, ed il potenziamento delle strutture aeroportuali già esistenti in Contrada Olivola da destinare ad attività turistico-sportive e di Protezione Civile.

I due siti individuati sono entrambi a ridosso della Città Capoluogo. Essi presentano caratteristiche favorevoli dal punto di vista orografico, in quanto la presenza degli ostacoli circostanti non condiziona le operazioni di volo (atterraggio e decollo), ed anche dal punto di vista geomorfologico garantiscono risultati positivi.

Inoltre, le due localizzazioni offrono livelli di accessibilità equivalenti:

- il primo sito, ubicato in prossimità di Pietrelcina, è collegato a Benevento attraverso una viabilità di livello provinciale e comunale che confluisce sul raccordo autostradale A16;
- il secondo sito è posto in adiacenza al raccordo autostradale A16, che garantisce un buon livello di accessibilità all'area.

4.1.1. Il Sito di Contrada Olivola.

Per quanto riguarda l'area di valle, vale a dire quella di Contrada Olivola (Sito n.2), se da un lato la pianificazione generale del Comune Capoluogo in corso di adozione prevede una destinazione a "vincolo aeroportuale", dall'altro negli ultimi anni vi è stato un notevole proliferare di insediamenti industriali e soprattutto residenziali. Confrontando la ortofotocarta del 1998 con la configurazione attuale del territorio è facile constatare che oggi sull'area medesima insistono numerosi nuovi complessi edilizi. L'unica area priva di edifici è quella demaniale, dove già insiste una pista per aerei leggeri, che ha una lunghezza massima di m. 665. Gli edifici industriali che insistono a margine dell'area destinata a "vincolo aeroportuale" già realizzati e/o in corso di realizzazione sono sette. Alcuni di questi, nell'ipotesi di massima estensione della infrastruttura aeroportuale (pista di m. 2.200), dovrebbero essere inevitabilmente delocalizzati. Gli edifici e/o gruppi di edifici con destinazione residenziale e/o rurale già realizzati che rientrano nell'area destinata a "vincolo aeroportuale" sono circa 40. Di questi, nell'ipotesi considerata (area da espropriare pari a 110 ettari), almeno 24

dovrebbero essere soggetti a procedura di espropriazione per pubblica utilità, non valutando, come già fatto anche per il Sito n.1 di Vallepiana”, le aree da espropriare relative alle infrastrutture viarie e quelle relative alle opere di mitigazione ambientale.

Pertanto, un eventuale ampliamento del sito aeroportuale già esistente, considerando anche il sistema di infrastrutture al contorno, sarebbe preliminarmente compromesso dalla forte incidenza dei costi di esproprio, oltre che dai costi sociali che tale espropriazione richiederebbe. A questi costi bisogna aggiungere anche gli elevati costi infrastrutturali che diventerebbero insostenibili per un'aviosuperficie di grosse dimensioni.

Per quanto sopra, si evidenzia come la scelta dell'area per la realizzazione della nuova infrastruttura risulta fortemente influenzata dal costo di esproprio e dall'impatto della Pianificazione Territoriale. Ne consegue, pertanto, che il sito scelto in prossimità del Comune di Pietrelcina possa ritenersi da un punto di vista tecnico-economico (costo di esproprio per l'acquisizione delle aree) il più idoneo.

Per quanto concerne l'impatto ambientale dei due siti, relativamente al Sito n.1 di Valle Piana, già si è detto a sufficienza nei capitoli precedenti. L'altro sito considerato nel presente studio insiste interamente nel territorio comunale di Benevento, a ridosso dell'area industriale di Contrada Olivola, dove già vi è una pista per aerei leggeri. Più precisamente, l'area in questione insiste lungo la SS 372 "Telesina", nelle immediate vicinanze del raccordo autostradale A16, a pochi km dal centro cittadino. È delimitato dalle pendici del Massiccio del Taburno a ovest e dalle anse del Fiume Calore. Insiste su un'area destinata prevalentemente ad attività industriali ed agricole (vitigni). Per esso, come già detto, il PTCP prevede il potenziamento delle strutture aeroportuali da destinare ad attività turistico-sportive e di Protezione Civile.

L'area sotto il profilo geomorfologico è rappresentata da una superficie subpianeggiante posta ad una quota media di circa 200 m.l.m., degradante verso il sottostante alveo del Fiume Calore, posto ad una quota media di circa 90 m.l.m. Nell'area di interesse il drenaggio delle acque superficiali è

assicurato da una serie di piccoli fossi posti ad ovest dell'area, il cui recapito è in un'ansa del Fiume Calore posta a sud dell'area d'interesse. Sotto l'aspetto geologico i sedimenti affioranti sono ascritti all'unità stratigrafico-strutturale Sannitica, rappresentata dai membri calcarei e argilloso-calcarei del Flysch Rosso, inglobanti a varie altezze stratigrafiche lenti di Argille Varicolori. La successione è a luoghi coperta da placche di Arenarie Quarzose, ascrivibili al Flysch Numidico. Il sedime interessato dall'Aviosuperficie è caratterizzato dalla presenza del membro argilloso-calcareo del Flysch Rosso generalmente coperto da una debole coltre di alterazione. I descritti aspetti litologici pongono problemi di carattere geotecnico relativi alla realizzazione della pista, in ordine ai diversi spessori e alla diversa caratterizzazione fisico-meccanica della suddetta coltre di alterazione. Una specifica campagna di indagini geognostiche e geotecniche in sito e in laboratorio, mirante a caratterizzare sotto questi specifici aspetti detta coltre, risolverà i problemi di carattere progettuale.

Per quanto concerne il rischio da frana si osserva che l'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri Garigliano e Volturno anche in questo sito, nell'ambito del Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, non ha individuato una particolare pericolosità, salvo una limitata area marginale, compresa tra quelle ad intensità massima attesa non valutabile. Lo studio geologico di dettaglio, che accompagnerà la successiva fase progettuale, definirà il grado effettivo di pericolosità, che già al momento appare essere insussistente, data la favorevole configurazione morfologica locale. Sotto il profilo sismico le due aree sono identiche, vale a dire che, secondo l'O.P.C.M. del marzo 2003, sono classificate entrambe in Zona 1 con $ag = 0,35 g$. L'andamento subpianeggiante, il notevole spessore del bed-rock, tra l'altro ivi affiorante, l'assenza di coperture alluvionali, consentono di prevedere l'assenza di amplificazioni locali in fase sismica. Gli studi di dettaglio verificheranno in maniera quantitativa dette previsioni.

Entrambe le zone fatte oggetto dell'ipotesi di intervento presentano preesistenze archeologiche segnalate nella bibliografia scientifica, ma in mancanza di indagini mirate il differente grado di approfondimento è conseguenza delle differenti condizioni di ricerca.

L'area di contrada Olivola appare frequentata già dal Paleolitico, con la presenza di materiali litici segnalati nella bibliografia scientifica. Tuttavia, la mancanza ad oggi di specifiche ricognizioni nella zona che dovrebbe essere fatta oggetto dell'intervento impedisce maggiori precisazioni costringendo a rimandare a ricognizioni e prospezioni da effettuarsi preliminarmente ad ogni intervento di trasformazione. Appaiono indispensabili, pertanto, anche per questo sito, opportuni approfondimenti conoscitivi in fase progettuale, prevedendo ricognizioni e prospezioni che permettano di delimitare con esattezza le aree oggetto di intervento, prevedendo opportune azioni di salvaguardia, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico presente.

Infine, le scelte strategiche dell'attuale Amministrazione Comunale relative alla "Piattaforma Logistica", hanno completamente modificato la destinazione d'uso dell'intero sito.

5. IL MONITORAGGIO.

La metodologia di Valutazione Ambientale Strategica prevede la predisposizione di un piano di monitoraggio per il controllo e la valutazione degli effetti indotti dall'attuazione del piano. Con riferimento agli obiettivi del progetto si valutano i risultati prestazionali attesi.

Il monitoraggio rappresenta l'attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni circa l'efficacia dell'attuazione del progetto. L'attività di monitoraggio consente la valutazione dello scostamento tra obiettivi identificati e quelli conseguiti. Essa ha come finalità la misurazione dell'efficacia degli obiettivi al fine di proporre azioni correttive e permettere ai decisori di adeguare il piano alle dinamiche del territorio.

Nel caso specifico, non vi sono elementi certi e scientifici di analisi da poter confrontare in seguito con un monitoraggio strumentale o altro. Pertanto si ritiene sufficiente un monitoraggio anch'esso di tipo qualitativo gestito dall'Amministrazione Provinciale e dalle Amministrazioni comunali competenti, e documentato con rapporti annuali redatti da parte dei relativi uffici tecnici. Inoltre, sarà particolarmente importante l'avanzamento delle analisi sul territorio ai fini archeologici, eseguite queste ultime con il contributo e l'alta sorveglianza della Soprintendenza competente per territorio.

6. SINTESI NON TECNICA.

In data 19.03.2007 è stato sottoscritto dalla Provincia di Benevento e dai Comuni di Benevento, Pesco Sannita e Pietrelcina un **Accordo di Programma Quadro** per la realizzazione di **un’aviopista con servizi annessi**, da localizzarsi nei Comuni di Benevento, Pesco S. e Pietrelcina. Il primo lotto di tale opera è finanziato per un importo di Euro 5.800.000,00, attraverso le risorse dell’ “Intesa Istituzionale di Programma revisione ex Delibera CIPE n.20/04 - avvio delle procedure per la stipula del 3° atto integrativo A.P.Q. infrastrutture per i sistemi urbani”.

Da una verifica operata sul territorio l’area ritenuta più idonea è risultata quella ricadente nei comuni di Pesco Sannita e Pietrelcina, in località Vallepiana, per essere sufficientemente ampia e tale da poter assicurare un successivo potenziale sviluppo anche di filiera. D'altronde **già il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale prevede la localizzazione in quest’area di un’infrastruttura di volo ed anche la Regione Campania ha individuato, attraverso la redazione di uno studio di fattibilità, il sito di Vallepiana come il più adatto per l’insediamento di un’aviosuperficie. A tale Studio ha fatto seguito un progetto preliminare approvato dalla provincia di Benevento nel 2005.**

L’intervento è denominato **“Progetto di un’area attrezzata – Polo Aerospaziale di Pesco Sannita, Pietrelcina e Benevento”** e si compone di due lotti, determinati dalle risorse finanziarie disponibili:

- **il primo lotto prevede la realizzazione di una pista di volo di 350 metri;**
- **il secondo lotto prevede la realizzazione della restante quota di 1.150 m.**

La presente relazione è denominata “Rapporto Ambientale” secondo quanto prescritto dalla normativa vigente in merito alla Valutazione Ambientale Strategica ed è parte integrante del progetto definitivo, cui si rimanda per maggiori dettagli.

La direttiva 2001/42/CE del parlamento europeo e del consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente stabilisce che per **«valutazione ambientale» s'intende l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.**

Nel caso specifico si tratta di un intervento di media dimensione all'interno del territorio dei comuni di Pesco Sannita, Pietrelcina e, in parte marginale, di Benevento. Pertanto, il "Rapporto ambientale" è costituito da una valutazione ambientale ai sensi dell'articolo 3 in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o, come nel nostro caso, del progetto potrebbe avere sull'ambiente, nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma.

Il contesto insediativo di riferimento riguarda due centri della Bassa Valle del Tammaro (Pesco Sannita e Pietrelcina) e la città capoluogo della provincia di Benevento. L'ambito della Bassa Valle del Tammaro è posizionato sul lato destro del Fiume, in un territorio per gran parte collinare, dove le quote maggiori sfiorano i 600 metri sul livello del mare, in un'area baricentrica rispetto all'intero territorio provinciale, a pochi chilometri dal capoluogo sannita. Il sistema infrastrutturale è dominato dalle arterie stradali SS 212 (che da Benevento giunge fino a Pietrelcina e poi si snoda verso la Valle del Fortore) in corso di adeguamento e dalla SS 88, che collega Benevento con Campobasso. Un cenno merita anche la presenza della linea ferrata: vi sono stazioni sia a Pietrelcina che a Pesco Sannita, lungo la linea Benevento-Campobasso. In un'ottica di medio e lungo periodo queste stazioni potrebbero rientrare nel sistema di metropolitana regionale e/o provinciale, di cui da più parti si sta cominciando a parlare.

Il sito di progetto dista circa 12 km dal centro urbano di Benevento e circa 3 km dai centri di Pesco Sannita e Pietrelcina. Insiste su un'area prevalentemente agricola con una scarsa presenza di insediamenti. Il paesaggio locale è caratterizzato da una grossa quantità di aree agricole e

sporadici insediamenti artigianali e produttivi che gravitano tra il centro storico di Pietrelcina ed il Sito di intervento, in corrispondenza dei quali insediamenti il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale già prevede delle aree verdi di possibile compensazione e mitigazione degli impatti ambientali esistenti e potenziali. La zona fatta oggetto dell'ipotesi di intervento presenta preesistenze archeologiche segnalate nella bibliografia scientifica, ma non corredate da indagini mirate di approfondimento.

Appaiono indispensabili, pertanto, opportuni approfondimenti conoscitivi in fase progettuale, prevedendo ricognizioni e prospezioni che permettano di delimitare con esattezza l'area oggetto di intervento, prevedendo opportune azioni di salvaguardia, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico presente.

Non vi sono criticità particolari. Questa è una delle aree della Provincia di Benevento meglio infrastrutturata e con migliore dotazione di servizi, con limitati problemi insediativi, soprattutto lungo la viabilità di livello provinciale che diparte da Benevento e si irradia verso i comuni contermini. **Il progetto in questione, potrebbe favorire la ulteriore razionalizzazione della viabilità, con evidente ritorno anche in termini di vivibilità e di qualità sociale.**

La sua mancata realizzazione determinerebbe una netta interruzione relativamente al virtuoso processo di sviluppo sostenibile del territorio comunale.

Dal punto di vista strettamente ambientale, nell'analisi di area vasta prevalgono gli elementi di naturalità costituiti dai versanti acclivi delle colline che delimitano la Bassa Valle del Tammaro e lo stesso fiume Tammaro, ove sono predominanti le formazioni vegetazionali spontanee. L'ambito territoriale in esame, ovviamente molto ridotto rispetto al precedente, è stato individuato sostanzialmente in funzione delle caratteristiche orografiche e morfologiche presenti, in quanto esso risulta "confinato" all'interno delle aree con cui l'opera interferisce, e a margine delle vicine aree agricole. L'area risulta pertanto delimitata a est dall'abitato di Pietrelcina e, ancora meglio, dalla sua area artigianale-industriale; a nord dal centro storico di Pesco Sannita e dalle aree agricole che dominano a distanza la vallata; a ovest e a sud vi sono solo le aree agricole e le rade

frazioni di Benevento e Fragneto Monforte. L'ambito di studio appartiene ad un contesto ambientale caratterizzato da notevole omogeneità paesaggistica, ove l'alveo del lontano Fiume Tammaro rappresenta l'elemento principale di strutturazione del paesaggio e del contesto visuale e dove l'opera di progetto si inserisce completando la dotazione infrastrutturale esistente.

Dal punto di vista delle caratteristiche storiche, storico-archeologiche, naturali, estetiche e panoramiche del territorio si individuano:

- **L'ampia valle del Fiume Tammaro**, a diversi km di distanza in linea d'aria, il cui fiume è caratterizzato da greto ampio a prevalente andamento sinuoso e dalla presenza di meandri ove è rigogliosa la vegetazione ripariale;
- **L'alveo dei torrenti e dei canali che si gettano nel Tammaro**, il più importante dei quali è il Vallone Vado Pilone, caratterizzati anche loro da vegetazione boschiva e arbustiva di tipo ripariale;
- **i centri urbani di Pesco Sannita e di Pietrelcina** che rappresentano l'elemento insediativo di riferimento per l'opera in questione;
- **le aree di possibile rischio archeologico e il tratturo del Cerro** nelle immediate vicinanze dell'area;
- **le aree boscate e coltivate con presenza di spazi naturali** poste nelle immediate vicinanze dell'area in questione.

Non vi sono aree tutelate per legge, né problematiche ambientali degne di nota, ovviamente nei limiti che un intervento del genere determina. Non vi sono aree protette, né pSIC (proposta di Sito di Interesse Comunitario) e/o ZPS (Zona di Protezione Speciale). Il corridoio ecologico regionale secondario della valle del Tammaro dista anch'esso a diversi km dall'area di intervento. L'intervento non prevede abbattimenti di vegetazione esistente di particolare importanza, né scavi in grado di procurare danni o di alterare il patrimonio naturalistico presente; non vi sarà alcuna perturbazione diretta alle specie animali esistenti nei dintorni.

In riferimento alla produzione di rifiuti e all'inquinamento e al disturbo ambientale, giova segnalare che durante i lavori saranno adottate tutte le misure di sicurezza al fine di evitare danni a persone ed alle vicine preesistenze vegetali. I rifiuti prodotti saranno costituiti essenzialmente da terreno di scavo, da manto stradale degradato e materiali di risulta vari. Essi verranno raccolti e trasportati con appositi automezzi nei luoghi di raccolta, secondo la normativa vigente. I lavori non comportano interferenze sulla qualità dell'aria e dell'acqua, in quanto non ci sarà immissione di elementi estranei in atmosfera. Gli elementi di disturbo ambientale saranno dovuti ai rumori provocati dalle macchine edili per la posa in opera dei materiali edili. Tali attività saranno svolte lontano dai periodi di nidificazione delle specie rilevate in zona.

Considerata la dimensione dell'intervento e il fatto che non si tratta di un Piano o di un Programma, ma di un progetto di infrastruttura, si è ritenuto sufficiente procedere in una **valutazione qualitativa**. Come è noto, la valutazione qualitativa è finalizzata a definire obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale, obiettivi generali e specifici degli strumenti di pianificazione, politiche-azioni proposte per il raggiungimento di tali obiettivi. Inoltre, è finalizzata a verificare le interazioni e le congruenze tra obiettivi di P/P e obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale, a valutare ipotesi alternative, a fornire considerazioni e suggerimenti per eliminare e/o mitigare le interazioni e gli effetti negativi sull'uomo e sull'ambiente. Il processo logico seguito è:

PROBLEMATICHE --> OBIETTIVI GENERALI --> OBIETTIVI SPECIFICI --> AZIONI.

Il confronto tra "obiettivi/azioni del P/P" e "criteri di compatibilità ambientale" costituisce il metodo qualitativo.

La matrice sviluppata nel capitolo 3.2. riporta la struttura dell'albero delle decisioni, con l'indicazione degli obiettivi e delle azioni, oltre che delle unità di misura ed i relativi valori degli indicatori riferiti allo scenario tendenziale ed alla ipotesi in questione. L'identificazione dei rispettivi indicatori per ciascuna delle azioni/criteri individuati consente di completare l'elaborazione

della matrice di sostenibilità e, quindi, di comparare le due alternative in esame, *ante operam* e *post operam*.

La valutazione è risultata largamente positiva e, tuttavia, per maggiore completezza e, in considerazione dell'importanza dell'intervento, nel capitolo 3.3. si è proceduto nell'illustrazione delle opere di mitigazione ambientale previste in progetto.

7. ALLEGATI.

Allegato n.1	Linee guida per la Valutazione Ambientale Strategica – fondi strutturali 2000-2006” con allegati.
Tavola n.1	Inquadramento territoriale. Le aree protette della Provincia di Benevento – scala 1:250.000.
Tavola n.2	Il PTCP di Benevento. Il Sistema Ambientale e naturalistico – scala 1:250.000.
Tavola n.3	Il PTCP di Benevento. Scheda – Progetto del Polo turistico religioso – criteri di pianificazione – scala 1:25.000.
Tavola n.4	Aree di elevato pregio ambientale e paesaggistico – scala 1:25.000.
Tavola n.5	Carta dell’uso del suolo – scala 1:25.000.
Tavola n.6	Mosaico dei Piani Regolatori Generali dei comuni di Benevento, Pesco Sannita e Pietrelcina – scala 1:25.000.
Tavola n.7	Caratteristiche storiche, storico-archeologiche, naturali, estetiche e panoramiche del territorio – scala 1:10.000.