

LA VALLE DEL SARNO

SISTEMA TERRITORIALE DI SVILUPPO - C5 “AGRO NOCERINO SARNESE”

AMBITO IDENTITARIO “ AGRO NOCERINO SARNESE”

(Angri, Castel San Giorgio, Corbara, Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Pagani, Roccapiemonte, San Marzano sul Sarno, Sant'Egidio del Monte Albino, San Valentino Torio, Sarno, Scafati, Siano)

**UN CONTRIBUTO
ALLA PROPOSTA PRELIMINARE
DI
PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO
DELLA PROVINCIA DI SALERNO**

(Delibere di Giunta Provinciale num. 479 del 27 dicembre 2010 e n. 28 del 31 gennaio 2011)

APRILE 2011

INDICE

PREMESSA	3
STRATEGIE DI SVILUPPO E PIANIFICAZIONE COMPRENSORIALE DELL'AGRO NOCERINO SARNESE: IL RUOLO DELLA PATTO DELL'AGRO S.P.A.....	3
IL TERRITORIO DELLA VALLE DEL SARNO: LE STRATEGIE DI SVILUPPO AVVIATE.....	5
IL PROGETTO PORTANTE DEFINITO NELL'ACCORDO DI RECIPROCITA'.....	7
MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI.....	7
MOBILITÀ DELLE INFORMAZIONI	9
GLI INTERVENTI COSTITUENTI IL PROGETTO PORTANTE.....	11
GLI INTERVENTI COMPRENSORIALI E SOVRA COMPRENSORIALI	12
GLI INTERVENTI INTERCOMUNALI	16
CONCLUSIONI	21

PREMESSA

La Provincia di Salerno, con deliberazione di G.P. n. 479 del 27 dicembre 2010 e n. 28 del 31 gennaio 2011, ha adottato, la proposta di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, a seguito della quale tutti gli atti ed elaborati sono stati depositati per 30 giorni consecutivi, decorrenti dalla data di pubblicazione sul BURC n. 17 del 14 marzo 2011, al fine di consentirne la presa visione e presentare osservazioni, suggerimenti e proposte.

In virtù di ciò, la Patto dell'Agro S.p.A., alla luce del proprio ruolo di coordinatore della politica di sviluppo comprensoriale della Valle del Sarno e di tecnostuttura al servizio degli enti locali ha inteso assicurare, anche in questa occasione, il proprio supporto per promuovere una riflessione congiunta e condivisa su quanto il Piano propone per il riassetto del territorio della Valle del Sarno. A tale scopo, in data 29 aprile 2011, si è riunito un Comitato dei Sindaci, anche in previsione dell'incontro che la Provincia di Salerno in data 6 aprile 2011 ha promosso, presso la stessa Società, nell'ambito degli incontri territoriali inerenti la nuova proposta di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

STRATEGIE DI SVILUPPO E PIANIFICAZIONE COMPRESORIALE DELL'AGRO NOCERINO SARNESE: IL RUOLO DELLA PATTO DELL'AGRO S.P.A.

Il territorio della Valle del Sarno, identificabile come un'area urbana a forte complessità, ha la vocazione precipua orientata alla produzione di beni e servizi oltre che alla riqualificazione urbana e sociale. Del resto, il dato della perfetta sovrapposibilità dell'Agro Nocerino Sarnese come Ambiente Insediativo e come STS definito dai tredici comuni dell'Agro Nocerino Sarnese, così come si evince nel Piano Territoriale Regionale di cui alla Legge 16/04, ne testimonia l'autonoma identità e la possibilità/capacità di auto-rappresentazione.

Il comprensorio ha da tempo avviato, grazie all'azione di sensibilizzazione e di supporto assicurata dalla Patto dell'Agro S.p.A., un percorso di co-pianificazione strategica con le tredici amministrazioni comunali del comprensorio, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile attraverso politiche integrate finalizzate al rafforzamento della capacità competitiva del "sistema territorio".

Questo comune volontà coesiva è stata sancita e disciplinata con la sottoscrizione, il 26 gennaio 2007, di un **"Documento di Intenti per la costituzione di un Tavolo permanente dei Sindaci per l'elaborazione di una strategia di sviluppo della Valle del Sarno"** nel quale le Amministrazioni dell'area – riconoscendosi in un'unica identità, fondata su un patrimonio comune di risorse e caratteristiche culturali, sociali ed economiche e rafforzata dalla condivisione di un "percorso" e di un "metodo" di programmazione dello sviluppo dal basso - hanno affidato alla Patto dell'Agro S.p.A. il ruolo di coordinatore comprensoriale della nuova politica di coesione 2007 – 2013, con il compito di coordinare e promuovere programmi di sviluppo locale.

In particolare, con il succitato Documento di Intenti i Sindaci dell'area, nel ribadire fortemente la necessità di avviare sul territorio dell'Agro Nocerino Sarnese la sperimentazione di un'azione pilota di reciprocità, hanno affidato all'Agenzia il compito di coordinare e promuovere programmi di sviluppo locale, curando, in particolare, l'elaborazione di un **“Documento Strategico Locale del Sistema Territoriale di Sviluppo Agro Nocerino Sarnese”**, validato dal Comitato dei Sindaci del Sistema Territoriale, in data 30 ottobre 2008.

Sviluppato sulla base delle indicazioni raccolte nel corso di incontri bilaterali tenuti con i Comuni dell'area e pubblicato sul sito della Società nell'aprile 2007, il Documento, ha come idea forza la costruzione di un processo di sviluppo che tenda a promuovere e ad identificare in maniera inequivocabile la città della Valle del Sarno.

Appare evidente che, scegliendo di identificare un quadro strategico unitario e condiviso, da assumere a riferimento per la coerente programmazione integrata delle politiche di sviluppo territoriali, sulla base di un'attenta lettura delle risorse, potenzialità e bisogni dell'area, il territorio della Valle del Sarno ha ribadito la sua volontà coesiva e coalizionale, tesa a costruire un tessuto istituzionale e socio - economico - culturale più forte e competitivo, in grado di ricercare soluzioni condivise a problematiche comuni.

Così, quando la Provincia di Salerno, conformemente al dettato regionale di formazione del Piano Territoriale Regionale, ha avviato l'iter procedurale relativo al proprio territorio con la convocazione della Conferenza di Pianificazione, i Sindaci della Valle del Sarno hanno trovato nella Patto dell'Agro S.p.A. l'interlocutore naturale cui affidare il compito di coordinare la raccolta e l'elaborazione, a livello locale, delle *“Osservazioni alla proposta di PTR”*, pervenendo alla presentazione di un unico documento, elaborato, condiviso e approvato congiuntamente.

Analogamente, quando la Regione Campania, con Decreto dirigenziale n. 534 del 10 Settembre 2009 ha pubblicato sul B.U.R.C. n. 55 del 14/9/2009, l' *“Avviso Pubblico per la definizione e realizzazione degli Accordi di Reciprocità ex DGR n. 1291 del 31 Luglio 2009”*, con il quale è stata attivata la procedura di selezione per la presentazione dei Programmi di Sviluppo Territoriale da porre a base degli Accordi di Reciprocità, le Amministrazioni dell'area hanno inteso, anche in questa occasione, in linea con quanto definito nel *“Disciplinare per la definizione e realizzazione degli Accordi di Reciprocità”*, giusta Delibera di Giunta Regionale n. 1291 del 31 luglio 2009, avviare tutte le procedure atte a candidare, anche per l'ambito di riferimento, un preliminare di Programma di Sviluppo del Territorio (PST).

Pertanto, **in data 7 ottobre 2009 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa di costituzione del Partenariato Istituzionale Locale (PIL)**, nell'ambito del quale è stato individuato quale Soggetto Capofila, il Comune di Nocera Inferiore e Soggetto Gestore, l'Agenzia di Sviluppo Locale Patto dell'Agro S.p.A..

Infine, il 30 aprile 2010, le amministrazioni dell'Agro hanno sottoscritto con l'Agenzia di Sviluppo della Valle del Sarno un **“Protocollo di Intesa per l'attuazione di una strategia integrata di sviluppo dell'ambito territoriale di riferimento”**, attribuendo, tra l'altro, alla Società, le *“funzioni relative alla pianificazione strategica e alla gestione di tutte le azioni di sviluppo da realizzarsi nell'ambito dell'area territoriale di*

riferimento, perseguendo l'interazione programmatica con altri interventi previsti dalla programmazione regionale, coerenti con gli indirizzi strategici di sviluppo locale dell'area".

IL TERRITORIO DELLA VALLE DEL SARNO: LE STRATEGIE DI SVILUPPO AVVIATE

Il Programma di Sviluppo Territoriale (PST) di cui all'Accordo di Reciprocità, così come licenziato dal Partenariato Istituzionale Locale in data 9 dicembre 2009, è parte di un disegno più ampio di sviluppo, definito nel **"Documento strategico di sintesi per lo sviluppo della Valle del Sarno"**, concertato e validato dal Comitato dei Sindaci del STS in data 30 ottobre 2008.

In tale Documento strategico il Comitato dei Sindaci ha concordato sulla necessità di perseguire alcuni obiettivi di sviluppo prioritari, quali:

1. **Mobilità:** Un territorio che sia apre al contesto regionale necessita di un insieme di interventi pensati sia a livello locale che sovralocale, in cui l'inadeguatezza del sistema delle interconnessioni non divenga ostacolo allo sviluppo. A tal proposito, prevedere un nuovo tratto autostradale a monte dell'attuale tracciato dell'A3, declassando quello attuale, prevedere l'ottimizzazione e l'ampliamento della Linea Ferrata Circumvesuviana verso la Valle del Sarno, prevedere la verifica di fattibilità circa l'interramento della linea ferroviaria RFI, la realizzazione di una funicolare che colleghi Corbara alla Costiera Amalfitana, diventano condizioni imprescindibili.
2. **Ambiente:** I progetti di bonifica messi in opera sul territorio, soprattutto attraverso il Commissariato per il superamento dell'emergenza socio-economico-ambientale del bacino idrografico del fiume Sarno, e le potenzialità del Grande Progetto "Completamento della riqualificazione e recupero del fiume Sarno", approvato nell'ambito del POR Campania FESR 2007-2013, rappresentano un indispensabile presupposto al ritorno alla normalità per un bacino che ha grandi potenzialità, che in appena 24 km asserva un bacino di 500 km quadrati. Il ripristino della qualità ambientale è di fondamentale importanza per la tutela della salute di più di 750 mila abitanti, nonché essenziale per lo sviluppo sostenibile del territorio, esposto ad un grave rischio idrogeologico.
3. **Economia:** Una strategia di rilancio del tessuto economico e produttivo della Valle del Sarno, verte sulla possibilità di realizzare e completare poli produttivi in settori nei quali il territorio presenta livelli di eccellenza, quali ad esempio, l'ortofrutta, le produzioni tipiche locali, l'artigianato legato all'edilizia, la meccanica, la logistica.
4. **Beni culturali:** Il patrimonio artistico e monumentale ha potenzialità notevolissime in fatto di architetture, contesti insediativi, ambiti paesaggistici, opere d'arte. L'importanza della tutela dei beni

culturali è universalmente riconosciuta e la loro valorizzazione in termini di sviluppo culturale può avviare significativi apporti di sviluppo economico. In tal senso la valorizzazione del patrimonio archeologico della città di Nuceria Alfaterna è senz'altro una priorità per lo sviluppo culturale, economico, urbano dell'intero Agro Nocerino Sarnese. Si rivela essenziale inoltre, lavorare per il recupero e la destinazione ad innovative funzioni di tipo culturale, dei grandi contenitori dimessi tipologicamente notevoli presenti nel sistema territoriale, quali ad esempio: il Real Polverificio Borbonico e la Caserma Tofano. Analogamente la presenza sul territorio di Santuari e complessi religiosi di grandissimo valore artistico ed architettonico quali la Basilica barocca di Sant'Alfonso Maria de' Liguori sito a Pagani, diventano occasione per incrementare forme di turismo religioso. Tale processo nel medio e lungo periodo potrà portare alla definizione del sistema storico-culturale Valle del Sarno, percorso preliminare e propedeutico alla costituzione di un "Parco Culturale della Valle del Sarno".

Con la pubblicazione, nel settembre 2009, del già citato Avviso pubblico Regionale sugli Accordi di Reciprocità, il Comitato dei Sindaci, alla luce dei quattro ambiti strategici di intervento delineati nel "Documento strategico di sintesi", ha individuato nella **mobilità il tema su cui incentrare il Programma di Sviluppo della proposta da candidare, dal momento che una sua complessiva riorganizzazione rappresenta la preconditione essenziale e preliminare a qualsiasi forma di riqualificazione e sviluppo del territorio.**

In particolare, atteso che la razionalizzazione complessiva della mobilità interna all'area e dei collegamenti di questa con i principali assi viari e ferroviari della regione non può prescindere dalla realizzazione di tre tipologie di intervento:

1. interramento della linea ferrata RFI
2. razionalizzazione del sistema gomma – ferro
3. razionalizzazione e ampliamento dei collegamenti tra l'autostrada A30 e l'autostrada A3

il Comitato dei Sindaci, in sede di discussione della strategia di reciprocità, ha inteso porre quale fulcro del Programma di Sviluppo, anche in considerazione dei tempi ristretti per la presentazione della proposta e soprattutto delle risorse finanziarie disponibili, l'intervento di razionalizzazione dei collegamenti tra le due autostrade.

Il Programma di Sviluppo prevede, dunque, come progetto portante, il progetto **"Le reti della Valle del Sarno per il miglioramento della mobilità delle persone, delle merci e delle informazioni"**.

IL PROGETTO PORTANTE DEFINITO NELL'ACCORDO DI RECIPROCIITA'

Il progetto portante *“Le reti della Valle del Sarno per il miglioramento della mobilità delle persone, delle merci e delle informazioni”* è stato impostato attraverso l'analisi di scenari alternativi di sviluppo derivanti da una lettura aggiornata del territorio che ha evidenziato che la Valle del Sarno è qualificabile - per la connotazione antropica, sociale, culturale, economica, ambientale ed urbanistica - come un ambito unitario che necessita di una pluralità di azioni di riqualificazione, di dotazione di servizi, di risanamento e valorizzazione ambientale, da programmare a livello di sistema urbano più che di singolo Comune, attraverso politiche organiche di intervento.

In questo quadro, **l'obiettivo strategico sul quale si è inteso intervenire attraverso il progetto portante è quello di migliorare l'offerta di beni e servizi pubblici atti a stimolare le potenzialità di crescita del tessuto socio-economico della Valle del Sarno.** Il progetto, infatti, prevede lo sviluppo di una maglia portante per l'intera rete del sistema territoriale che prevede:

- 1) il potenziamento e la razionalizzazione del sistema viario: una rinnovata rete viaria, con diversi livelli di priorità, si svilupperà attraverso l'intero comprensorio, pur concentrandosi negli ambiti in cui confluisce oltre il 70% della conurbazione urbana, delle attività economico-produttive e dei servizi;
- 2) il cablaggio in fibra ottica dell'intero territorio: l'innovazione del sistema delle telecomunicazioni e l'abbattimento del digital divide consentirà da un lato di ottimizzare (in termini di tempi, costi e qualità) l'accesso alle informazioni per enti pubblici, imprese e cittadini e dall'altro introdurrà lo sviluppo di tutta una serie di servizi suscettibili di creare reddito ed occupazione (telesoccorso, servizi per la sicurezza, ecc);
- 3) la realizzazione di aree logistiche a supporto del tessuto produttivo locale: la creazione di aree di sosta per i mezzi pesanti consentirà sia di migliorare il sistema della logistica a vantaggio delle imprese del territorio sia di introdurre nuovi servizi associati (servizi per l'accoglienza, la ristorazione, ecc).

Il Progetto Portante si compone di due assi di intervento strettamente interagenti tra loro:

MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI

Lo sviluppo urbanistico degli ultimi decenni nell'Agro Nocerino Sarnese è stato caratterizzato dalla commistione della funzione residenziale con quella produttiva; la naturale preferenza alla localizzazione dell'edificato presso gli assi stradali principali, in grado di assicurare la necessaria accessibilità attiva e passiva, ha portato alla congestione di questi ultimi, gravati dalla commistione di flussi veicolari di diversa natura:

- traffico urbano di autovetture;
- transiti urbani dei servizi di trasporto pubblico;
- trasporto merci.

Le conseguenze di questo stato di cose sono costituite da:

- congestione della circolazione stradale;
- aumento dei tempi di spostamento;
- aumento dei rischi per la sicurezza stradale;
- aumento dei costi di trasporto, quindi produzione, per le aziende;
- elevati tassi di inquinamento atmosferico nei centri abitati;
- vulnerabilità del sistema (effetti sul funzionamento complessivo della rete nel caso di interruzione di un arco stradale a causa di lavori, di incidente, ecc.);
- deterioramento della qualità della vita per i residenti.

Da questo stato di cose è emersa la necessità di individuare uno o più interventi capaci di alleviare significativamente, se non di risolvere, i problemi di mobilità per le persone e per le merci. Tenuto conto dell'ampiezza territoriale del fenomeno, dei costi unitari di realizzazione degli interventi relativi ai diversi settori di trasporto, della necessità di individuare con chiarezza il soggetto gestore degli interventi, si è deciso di orientare lo studio delle possibili soluzioni verso la rete infrastrutturale stradale e di privilegiare il recupero ed il miglioramento dell'esistente rispetto alle nuove realizzazioni, limitando queste ultime al completamento dei segmenti mancanti nella rete infrastrutturale territoriale.

In questo modo, si è inteso contenere il più possibile i costi monetari di realizzazione e di gestione e minimizzare, inoltre, i costi ambientali, costituiti dal consumo di suolo.

Una prima parte del Progetto Portante è costituita, dunque, da una serie di interventi diffusi sul territorio che riguardano, complessivamente, 53,3km di strade, nonché 83.000mq di aree attrezzate per la gestione ed il controllo del trasporto merci. Giova, qui, evidenziare che la definizione degli interventi proposti per l'Accordo di Reciprocità è stata fatta a partire non dalla situazione attuale ma da quella relativa all'orizzonte temporale di breve periodo nel quale saranno completati e messi in esercizio una serie di interventi sulla rete della mobilità condotti da varie amministrazioni ed aziende: Regione, Provincia, Comuni, ANAS, gruppo RFI, Società Autostrade Meridionali.

In riferimento alla rete stradale, gli interventi individuati perseguono gli obiettivi di:

- gerarchizzazione funzionale della rete stradale;
- separazione dei flussi veicolari;
- riduzione del costo generalizzato di trasporto;

- aumento delle condizioni di sicurezza stradale;
- miglioramento della qualità della vita per i residenti;
- riduzione delle emissioni atmosferiche;
- monitoraggio e controllo del territorio nelle aree a rischio idrogeologico.

Si è proposto, dunque, di:

- realizzare una dorsale Nord-Sud che colleghi tra di loro le due autostrade che attraversano l'Agro (la A30 e la A3) nonché le aree industriali comprensoriali esistenti;
- completare il percorso alternativo alla ex SS18 in corso di realizzazione da parte della Provincia di Salerno;
- realizzare due centri attrezzati per il settore del trasporto merci, di cui uno orientato prevalentemente alla gestione ed al controllo dei flussi di veicoli merci provenienti/diretti agli impianti produttivi localizzati nel tessuto urbano, l'altro rivolto alle aziende attive nel settore agroalimentare del fresco;
- completare gli archi di viabilità extraurbana che consentono l'aggiramento dei centri abitati;
- realizzare delle strade aventi anche funzione di servizio per l'accesso e la manutenzione alle opere di presidio idraulico del territorio realizzate a seguito dell'emergenza idrogeologica.

L'estensione complessiva degli archi stradali oggetto dell'Accordo di Reciprocità è di circa 53,3km; di essi, 27,4km (il 51% del totale) sono strade esistenti sulle quali si interviene per potenziarle e renderle adatte alla funzione attribuita nell'architettura complessiva di rete, mentre 25,9km (il 49% del totale) sono di nuova realizzazione.

In relazione al livello funzionale ed alla dimensione geometrica, si ha che 15,2km (pari a circa il 28% circa del totale) sono strade di categoria C1 (di cui 7,3km già esistenti), 14,8km sono strade di categoria C2 (di cui 6,8km già esistenti) e 23,3km sono strade di categoria F2 (di cui, 13,3km già esistenti).

MOBILITÀ DELLE INFORMAZIONI

Il territorio della Valle del Sarno ha un potenziale di sviluppo, dal terziario avanzato al turistico, ancora tutto da valorizzare. In particolare, lo sviluppo delle telecomunicazioni, intese come servizi alle imprese, alla persona ed alla pubblica utilità, rappresenta l'area di intervento che si considera in questo progetto.

Lo sviluppo delle telecomunicazioni, integrato con quello della mobilità delle merci e delle persone, si pone molteplici obiettivi:

- dotare il territorio della Valle del Sarno e i suoi 13 Comuni ed il Comune di Bracigliano di una infrastruttura di telecomunicazione a Banda Ultra Larga (anelli principali a 10 Gbps) all'avanguardia in Italia ed in Europa;
- porre le basi per uno sviluppo avanzato dei servizi ai Cittadini, alla Pubblica Amministrazione ed alle Imprese;
- introdurre il concetto di Banda Larga come un Diritto del Cittadino;
- rispondere in maniera proattiva alle norme di principio della legge 133/2008 (sviluppo della rete NGN nazionale).

In relazione alla mobilità delle informazioni, **il progetto portante di infrastrutturazione prevede la realizzazione di una rete di trasporto dati in Fibra Ottica a Banda Ultra Larga (10 Gbps) lunga circa 85km, di cui si stima che non oltre il 10% abbia bisogno della realizzazione ex novo delle condotte entro cui posare il cavo. Tale rete ha l'obiettivo di raggiungere tutti i Comuni della Valle del Sarno e costituire l'elemento di raccordo all'interno del quale costruire lo sviluppo delle reti di telecomunicazioni pubbliche (e private) dell'area.**

La rete tocca 193 punti di interesse pubblico individuati all'interno dei 14 Comuni considerati (13 Comuni dell'STS e Comune di Bracigliano), ne interconnette in questa fase 84, ma attraversa tutti i centri abitati e le aree industriali presenti sul territorio. La banda resa disponibile in ogni punto di accesso, a seconda del livello gerarchico sulla rete, è tipicamente di 1 Gbps o 10 Gbps e occasionalmente di 100 Gbps. I punti interconnessi in questa fase hanno tutti accessi primari ad almeno 1 Gbps.

Oltre a costituire la base per le telecomunicazioni, una siffatta rete in Fibra Ottica, con velocità di backbone di 10 Gbps, è la base per i servizi avanzati di videosorveglianza e monitoraggio del territorio, e-government, telesoccorso e telemedicina. Senza dimenticare il potenziale dello sviluppo commerciale e gli investimenti indotti in Information and Communication Technology che si potranno generare.

La tecnologia adottata, sia per gli apparati elettronici attivi, che per le moderne tecniche di posa in cavidotti e fogne esistenti, colloca la rete tra quelle più modernamente concepite per le prestazioni, le caratteristiche ed il ridotto impatto sul territorio. Infatti si stima che oltre l'85% del percorso passi in infrastrutture esistenti (cavidotti, fogne) o da realizzarsi nell'ambito del progetto portante relativo alla mobilità delle merci e delle persone.

Circa il 10% dell'opera prevede la posa con tecnica di "minitrincea" che per sua natura è rapida, veloce, economica e minimamente impattante sull'ambiente.

La rete ha un'architettura fisica e logica di tipo gerarchico e ridondato, è gestita da un unico sistema di supervisione, ed assolve ai più moderni principi di sicurezza delle reti dati e robustezza rispetto ai guasti ed alla disponibilità del servizio.

La rete presenta, laddove possibile, degli anelli urbani per migliorare le caratteristiche gerarchiche sopra descritte.

In termini di capacità e di traffico supportato la rete in fibra ottica è dimensionata in maniera tale da gestire la domanda corrente, ma soprattutto la domanda di telecomunicazioni dei prossimi decenni. Essa è pronta per connettere gli altri punti di interesse individuati e, da essa, costruire una rete di accesso cittadina a Banda Ultra Larga.

GLI INTERVENTI COSTITUENTI IL PROGETTO PORTANTE

Il Progetto Portante è costituito dall'unione di più opere, da realizzare là dove, nel territorio dell'Agro, si registrano ancora dei deficit infrastrutturali significativi nello scenario futuro di riferimento.

Gli interventi sono stati raggruppati in tre categorie in funzione della loro rilevanza funzionale e territoriale, per cui si hanno interventi di valenza:

- **comprensoriale e sovra comprensoriale:** investono la rete primaria extraurbana ed i benefici connessi con la loro entrata in esercizio si riflettono sulle condizioni di mobilità ed accessibilità dell'intero Agro. In particolare, con questi interventi si intende dare continuità alla rete provinciale primaria, collegare tra loro le due autostrade, istituire un asse stradale portante trasversale all'Agro, allacciare le aree industriali alla rete primaria evitando i centri abitati. Oltre ad una serie di interventi rivolti congiuntamente alla mobilità delle persone e delle merci, vengono proposti anche due interventi dedicati specificamente a queste ultime, volti alla razionalizzazione del traffico pesante ed alla gestione dei movimenti nei periodi di punta;

- **intercomunale:** il raggio d'azione degli impatti sulla mobilità è più circoscritto e riguarda, caso per caso, solo i Comuni direttamente coinvolti nella realizzazione e/o specifiche aree industriali. I risultati conseguiti sono di decongestione di singoli quadranti della rete stradale, grazie alla realizzazione di itinerari alternativi;

- **comunale:** sono gli interventi che risolvono singoli specifici casi locali di deficit infrastrutturale e che esplicano la maggior parte dei loro benefici nell'ambito del Comune che li ospita. Le opere proposte consentono di eliminare i fenomeni di congestione connessi con la presenza sulla rete di strozzature localizzate di capacità e/o rendono maggiormente accessibili le aree a rischio idrogeologico e le relative opere di presidio, consentendo un monitoraggio più agevole ed una manutenzione più efficace, oltre ad un maggior controllo del territorio.

GLI INTERVENTI COMPRENSORIALI E SOVRA COMPRENSORIALI

Realizzazione di una dorsale Nord-Sud per l'Agro; tratta Angri-Sant'Egidio del Monte Albino-Pagani.

L'intervento è parte di un nuovo itinerario Nord-Sud inteso a collegare tra loro in modo efficace le autostrade A3 ed A30 e ad offrire una valida arteria stradale per gli spostamenti Nord-Sud, risolvendo il problema dell'attraversamento della ex SS18. L'intervento, che ha un'estensione complessiva pari a circa 2.800m, consiste nell'adeguamento al tipo C1 di alcune strade già esistenti (seconda traversa Giovanni XXIII, via alveo S. Lucia, via S. Lucia, via della Rinascita e via Alfonso Albanese) e nella realizzazione di un breve tratto ex novo, lungo circa 250m. Il tratto che coinvolge la seconda traversa Giovanni XXIII/via alveo S. Lucia parte dalla SP3 (via Adriana) in corrispondenza dell'intersezione con la nuova viabilità in corso di realizzazione da parte della Società Autostrade Meridionali; l'intervento, lungo circa 600m, comprende la ricanalizzazione dell'alveo S. Lucia in prosecuzione con gli interventi di sistemazione idraulica in corso ad opera della Provincia e della Società Autostrade Meridionali. A seguire, si ha un tratto di riqualifica lungo circa 1.150m che coinvolge via S. Lucia e via della Rinascita, fino al cavalcaferrovia di recente costruzione che immette via della Rinascita e via Buonarroti sulla ex SS 18. Nell'ambito della riqualifica, si prevede di smontare la parte dell'impalcato del cavalcaferrovia compresa tra la strada ferrata e la ex SS18 e di ricostruirla in piano, di modo che la strada di progetto scavalchi anche la ex SS 18. In prosecuzione dell'intervento sul cavalca ferrovia, si hanno circa 250m di strada di nuova realizzazione, che collegano il ponte sulla ex SS18 a via Alfonso Albanese. All'intersezione tra via Albanese e la nuova strada nonché all'intersezione tra via A. Albanese e la ex SS18 si prevede di disciplinare le manovre di svolta mediante la realizzazione di rotatorie. L'intervento in esame si completa con l'adeguamento al tipo C1 di via Albanese fino all'intersezione con la SP292 (via Taurano). L'unica interferenza di rilievo per la realizzazione dell'intervento è costituita dall'alveo S. Lucia. La strada di progetto rientrerebbe nella rete delle strade Provinciali.

Realizzazione di una dorsale Nord-Sud per l'Agro; tratta Pagani-svincolo Nocera Pagani della A30.

Questo intervento ha una lunghezza complessiva di circa 2.700m, di cui 750m costituiscono adeguamento al tipo C1 di tratti di strade esistenti (via Madonna di Fatima e via Fontana) mentre la restante parte è di nuova realizzazione. L'intervento ha origine all'intersezione tra via vicinale dei Macinanti e via Madonna di Fatima, di cui riqualifica i primi 170m circa. A seguire, si ha un tratto di circa 1.400m di nuova realizzazione fino all'intersezione tra via Termine Bianco, via Migliaro e via Fontana; di quest'ultima arteria vengono riqualificati circa 550m. L'intervento si completa con un tratto di nuova realizzazione che da via Fontana si connette con via Zaccagnuolo in corrispondenza con l'intersezione con via Padula. Non si registrano interferenze di particolare entità né è necessaria la realizzazione di opere d'arte di grande impegno; la strada di progetto rientrerebbe nella rete delle strade Provinciali.

Realizzazione di una dorsale Nord-Sud per l'Agro; tratta svincolo Nocera Pagani della A30-San Valentino Torio.

Con questo intervento, dallo sviluppo complessivo di circa 1.500m, la dorsale Nord-Sud di progetto si allaccia all'esistente circumvallazione orientale di San Valentino Torio. Esso si compone ancora di tratti di adeguamento alla sezione di tipo C1 di strade esistenti e di tratti di nuova realizzazione. All'estremità meridionale, la strada dirama dall'intervento 16 precedentemente descritto ed è costituita da un tratto di nuova realizzazione di circa 150m, che si allaccia nuovamente su via Fontana; tale arteria viene quindi riqualificata, in direzione Nord, per circa 400m. I restanti 950m circa dell'intervento sono costituiti da una strada di nuova realizzazione che si allaccia alla viabilità esistente in corrispondenza dell'intersezione della Circumvallazione con via Cesina. Anche in questo caso, il territorio interessato è estremamente pianeggiante e non sono presenti interferenze di particolare entità né opere d'arte di grande impegno; la strada di progetto rientrerebbe nella rete delle strade Provinciali.

Completamento della strada alternativa alla ex SS18; tratta Codola-Lavorate-Fosso Imperatore.

L'intervento di progetto si inserisce sulla strada alternativa alla ex SS18 in corso di realizzazione da parte della Provincia e permette di collegare la direttrice Castel San Giorgio-Mercato San Severino con la rete stradale dell'Agro. Le opere di progetto, della lunghezza complessiva di circa 3.000m, si sviluppano interamente all'interno del Comune di Nocera Inferiore. All'estremità orientale, l'intervento prevede la riqualifica di un breve tratto di via Fimiani in connessione ed in diretta prosecuzione dell'intervento della Provincia; a seguire, la realizzazione di un tratto ex novo di circa 100m consente l'innesto sulla ex SS266, con una sistemazione adeguata dell'intersezione per la canalizzazione dei flussi veicolari e la gestione delle manovre di svolta. Dall'intersezione con la ex SS266, l'intervento prosegue parallelamente alla linea ferroviaria RFI per Sarno fino ad allacciarsi, dopo circa 1.000m (parzialmente in galleria) alla SP101 (via Fiano) nei pressi del cavalcavia della A30. Oltre via Fiano, l'intervento prosegue mantenendosi parallelo alla A30 lungo il margine meridionale della scarpata fino all'intersezione con la SP6 (via Sarno-Nocera), con circa 900m di lavori di riqualifica di viabilità esistente e circa 900m di nuove realizzazioni. L'intervento ha le caratteristiche di una strada di tipo C1 e si sviluppa tutto alla quota del piano campagna, tranne il tratto in galleria sotto il passo dell'Orco, che è l'unica opera d'arte significativa da realizzare, attesa l'assenza di altre interferenze di particolare rilevanza. Eventualmente, l'intersezione con la SP101 potrebbe essere risolta non a raso con un incrocio canalizzato ma mediante un sovrappasso stradale servito da rampe di raccordo. La strada di progetto rientrerebbe nella rete delle strade Provinciali.

Completamento della strada alternativa alla ex SS18; tratto nel Comune di Pagani

Anche questo intervento, dallo sviluppo di circa 300m, si pone in connessione ed in diretta prosecuzione dell'intervento in corso da parte della Provincia di Salerno per la realizzazione di un'alternativa alla ex SS18 e consiste nell'adeguamento alle caratteristiche del tipo C1 di un tratto della via Vicinale Fiuminale, tra via Corallo e via Mangioni. Non si registrano interferenze significative quindi non sono necessarie opere d'arte impositive; la strada di progetto rientrerebbe nella rete delle strade Provinciali.

Ammagliamenti della viabilità primaria; bretella di collegamento per il comprensorio industriale di Taurana.

L'intervento ha uno sviluppo complessivo di circa 1.800m ed è integralmente di nuova realizzazione con le caratteristiche plano-altimetriche e di sezione trasversale di una strada di tipo C1; esso si sviluppa sulla direttrice Est-Ovest tra il comprensorio industriale di Taurana e la SP238 (via Filettine). L'orografia favorevole non comporta la necessità di realizzare opere d'arte significative; d'altra parte, l'attraversamento della ex SS367 (via Quarto San Marzano) viene risolto con un cavalcavia per eliminare le interferenze tra le diverse correnti di traffico veicolare. La strada di progetto rientrerebbe nella rete delle strade Provinciali.

Eliminazione di un punto nero della rete stradale provinciale.

L'intervento, non ulteriormente definibile nel contesto dello Studio di Fattibilità, è inteso ad eliminare i fattori strutturali che rendono l'incrocio tra via Pepe, via Taurano e via Mazzini particolarmente pericoloso, come è emerso dalle interlocuzioni con la Provincia di Salerno e con le Amministrazioni Comunali.

Le opere da approntare coinvolgeranno sostanzialmente la sede stradale e saranno intese a controllare la velocità di attraversamento dell'incrocio ed a disciplinare le manovre di svolta a sinistra.

Centro di servizi per le merci di San Valentino Torio

L'intervento proposto costituisce uno stralcio di un intervento più ampio, studiato in precedenza nell'ambito di un'attività di pianificazione di vasto raggio finalizzata ad una radicale ristrutturazione del settore dell'autotrasporto e del relativo indotto (vendita dei veicoli, allestimento, piccola e grande manutenzione). Il centro servizi di progetto, inteso a costituire il nucleo iniziale di un intervento più ampio, ha un'estensione di circa 48.000mq, di cui 33.000mq sono dedicati alla sosta dei veicoli e 15.000mq sono dedicati ai servizi per l'autotrasporto ed ai locali per la gestione del sistema. Le funzioni inizialmente previste sono quelle di autoparco attrezzato, presso il quale è possibile ricoverare gli autoveicoli ed effettuare su di essi piccoli interventi di manutenzione; in totale, si prevede la realizzazione di circa 250 stalli di sosta, il 40% dei quali dedicati alla sosta breve di veicoli in transito ed il 60% dedicati alla sosta di lunga durata. Nell'area servizi è previsto l'insediamento di attività quali: uffici per il disbrigo delle pratiche amministrative, compagnie di assicurazione, rappresentanti di commercio delle case produttrici di veicoli nonché di autoricambi, sportelli bancari e postali, aree di ristoro; vi sono inoltre ospitati i locali per la gestione, manutenzione e sorveglianza

del centro. Le aree individuate insistono in un'area industriale del Comune di San Valentino Torio adiacenti l'area di Fosso Imperatore; la posizione risulta particolarmente favorevole sia per la conformazione orografica del territorio che per la vicinanza allo svincolo autostradale Nocera-Pagani della A30.

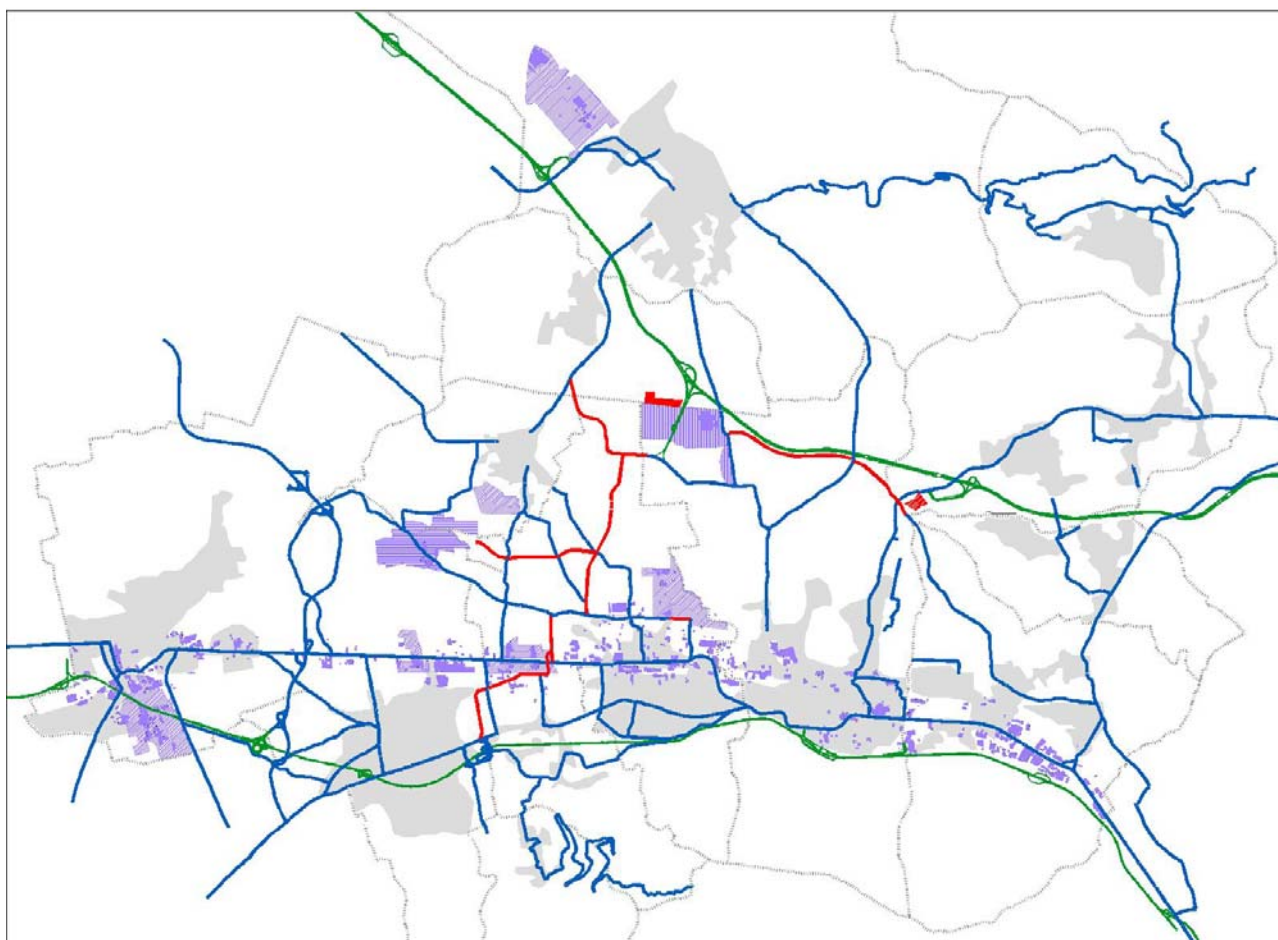
Centro per la logistica di Castel San Giorgio

L'intervento si colloca nel comune di Castel San Giorgio ed interessa un'area della superficie complessiva di circa 35.000,00 mq, ubicata nei pressi dello svincolo autostradale dell'A30. Esso consiste nella realizzazione di una piattaforma logistica dedicata alle merci deperibili ed è strettamente legato all'iniziativa promossa nel Comune di San Valentino Torio, insieme alla quale mira a gestire e controllare i flussi veicolari di mezzi pesanti nell'Agro. In prospettiva, considerate le possibilità di evoluzione dell'intervento precedentemente descritto, l'interesse manifestato dal Comune di Roccapiemonte a contribuire alla crescita del polo logistico con proprie aree limitrofe, nonché la prospettata realizzazione di una piattaforma logistica nel vicino Comune di Mercato San Severino, e la possibile localizzazione a Palma Campania del polo Agro-alimentare della Campania, esiste la concreta possibilità di realizzare un sistema integrato policentrico per la logistica, caratterizzato:

- dalla disponibilità di un'area complessiva da destinare alla logistica di dimensioni significative (20 ettari del comune di Roccapiemonte, 10 ettari del comune di Mercato San Severino e 4 ettari del comune di Castel San Giorgio);
- dalla interconnessione delle stesse aree attraverso le infrastrutture già esistenti, con la necessità di realizzare, eventualmente, poche opere di completamento, in modo da configurare un unico sistema infrastrutturale dedicato alla logistica;
- dalla presenza di un raccordo ferroviario esistente nell'area del comune di Castel San Giorgio (lo scalo ferroviario di Codola) che potrebbe essere utilizzato anche dagli insediamenti logistici confinanti (l'area del comune di Roccapiemonte) e da quelli collegati attraverso la viabilità esistente ed in fase di realizzazione;
- dall'insistere in un contesto territoriale caratterizzato da un'intensa attività produttiva nel comparto agroalimentare e conserviero (agro Nocerino-Sarnese) e nel settore della ceramica (Cava Dè Tirreni).

L'intervento proposto per l'Accordo di Reciprocità ricade nell'ambito della Zona Industriale del vigente Piano Regolatore Comunale, su di un'area attualmente occupata da due insediamenti. Il primo di proprietà privata, costituito da alcuni capannoni attualmente in disuso, il secondo di proprietà pubblica, dotato di raccordo ferroviario con il vicino scalo di Codola e costituito da corpi di fabbrica utilizzati dalla Marina Militare come centro logistico per il deposito e lo smistamento delle derrate alimentari.

Il progetto prevede l'esproprio delle aree, il recupero ambientale dell'area, la demolizione di alcune volumetrie esistenti e il recupero delle restanti, la realizzazione ex novo di volumetrie destinate alla logistica ed infine il recupero e la valorizzazione del raccordo ferroviario con lo scalo di Codola.



GLI INTERVENTI INTERCOMUNALI

Circumvallazione occidentale dell'Agro; collegamento Sarno-San Valentino Torio-San Marzano sul Sarno

L'intervento di progetto è inteso a costituire una viabilità di gronda per il territorio dell'Agro Nocerino Sarnese, atta a drenare i flussi veicolari delle direttrici occidentali. Il nuovo asse stradale si sviluppa, integrando anche tratti di viabilità esistente, dall'area industriale di Sarno a quella di Scafati passando per lo svincolo Sarno della A30, per l'ospedale di Sarno, per l'area industriale comprensoriale di Taurana, per il nuovo svincolo Sant'Antonio Abate/Angri della A3. L'intervento ha uno sviluppo complessivo di circa 4.500m, di cui 1.800m circa attengono alla riqualifica di viabilità esistente e 2.700m circa sono di nuova realizzazione.

Il territorio perfettamente pianeggiante non pone problemi tecnici di particolare entità alla realizzazione dell'opera. Le due interferenze significative presenti richiedono opportune opere d'arte per essere superate; esse sono costituite dal fiume Sarno, superato con un piccolo ponte, e dalla ferrovia Circumvesuviana, superata con un cavalcaferrovia. All'estremità settentrionale, la strada di progetto dirama dalla SP74 (via Sarno-Satriano) riqualificando la livello del tipo C2 del DM 5/11/2001 un tratto di viabilità interpodereale

esistente della lunghezza di circa 200m; subito dopo, è prevista la realizzazione del ponte sul Sarno ed inizia la realizzazione del tratto ex novo con le medesime caratteristiche tecnico-funzionali del tipo C2. Questa tratta è lunga circa 1.250m e, dopo aver scavalcato la linea ferroviaria, si innesta su via Vertice nel Comune di San Valentino Torio. Il tratto successivo si sviluppa parallelamente al corso del Sarno ed è costituito dalla riqualifica di viabilità esistente per circa 1.600m; a seguire, l'itinerario è completato da nuova viabilità fino all'intersezione con la SP5 (via Leonardo da Vinci). La strada di progetto rientrerebbe nella rete delle strade Provinciali.

Ammagliamento della viabilità primaria; collegamento Castel San Giorgio-Roccapiemonte.

Sul versante orientale dell'Agro, la presenza del canale Solofrana, della linea ferroviaria RFI e dell'autostrada A30 ha costituito un effetto barriera per il territorio, determinando uno sviluppo non integrato della viabilità primaria presente sui due versanti della valle.

La strada di progetto mette in comunicazione la viabilità recentemente realizzata a Siano e Castel San Giorgio nell'ambito degli interventi per l'emergenza idrogeologica con la rete stradale esistente sul versante di Roccapiemonte. L'intervento prevede l'adeguamento alle caratteristiche del tipo C2 di via Croce e di una parte di via vicinale S. M. a Favore nel Comune di Castel San Giorgio e di via Giordano e della SP104 (prosecuzione di corso Mario Pagano) nel Comune di Roccapiemonte.

Non sono previste opere d'arte di rilievo. Ferma restando l'attuale competenza sulle strade esistenti oggetto di riqualifica, il tratto di nuova realizzazione rientrerebbe nella rete delle strade Comunali di Castel San Giorgio.

Ammagliamento della viabilità primaria; collegamento Roccapiemonte-Svincolo A30 di Castel San Giorgio.

L'intervento, con caratteristiche di tipo C2, ha uno sviluppo complessivo di circa 3.000m, di cui circa la metà riguardano la riqualifica di strade esistenti. All'estremità occidentale, l'asse di progetto si innesta sulla alternativa alla SS18 al confine tra Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Roccapiemonte e Castel San Giorgio e prevede la riqualifica della SP 280 (via San Pasquale) per un tratto di circa 950m. A seguire, un tratto di nuova realizzazione di circa 300m collega via San Pasquale con via Grimaldi, di cui viene riqualificato un tratto di circa 400m fino a via Iuliano; anche di quest'ultima, viene riqualificato un tratto di circa 400m fino a via San Nicola, su cui si innesta un secondo tratto di nuova realizzazione che aggira il cimitero di Roccapiemonte e porta su via Gallo. L'intervento si completa con la riqualifica di via Gallo e via Monte Solano. L'orografia del territorio interessato dalla strada di progetto richiede oculati interventi di movimento terre ma non sono necessarie opere d'arte significative. L'asse stradale risultante dagli interventi di riqualifica e di nuova realizzazione rientrerebbe nella rete delle strade Provinciali.

Ammagliamento della viabilità primaria; collegamento intercomunale San Valentino Torio-Sarno.

L'intervento ha uno sviluppo complessivo di circa 2.300m, di cui circa 1.000 sono costituiti dall'adeguamento alle caratteristiche di una strada di tipo C2 di viabilità esistente nel Comune di San Valentino Torio (via Sciuia) e circa 850m sono costituiti da analoghi interventi su via Carrara Santo Iasso nel Comune di Sarno.

I due tratti stradali esistenti sono collegati tra loro da un tratto di nuova viabilità di circa 450m, che comprende la realizzazione di un ponte sul fiume Sarno, il quale è l'unica interferenza significativa all'intervento di progetto. Ferma restando la competenza sulle strade esistenti oggetto di riqualifica, il tratto di nuova realizzazione rientrerebbe nella rete delle strade Comunali di Sarno.

Completamento della viabilità extraurbana di Nocera Superiore ed Inferiore; variante meridionale ai centri abitati.

L'intervento ha uno sviluppo complessivo di circa 4.150m, di cui solo 150m circa sono di nuova realizzazione. Lo scopo dell'intervento è quello di uniformare le caratteristiche geometriche di una serie di stradine locali comunali che permettono di collegare lo svincolo della A3 di Nocera Inferiore con la località Camerelle di Nocera Superiore senza interessare la ex SS18; sostanzialmente, si tratta di intervenire sui margini della carreggiata e sulla pavimentazione stradale con opere di manutenzione straordinaria e di riordinare le caratteristiche e la geometria degli accessi laterali. Le caratteristiche della strada post operam saranno di tipo F urbano. Le strade interessate sono via Lamia, via San Ciro, via Pareti, via Santacroce, via Mangiaguerra, via San Prisco, via Domenico Fedele, via Matrognara, via Sannazzaro, via de Concilis, via Apostolico Montalbino. Il tratto mancante serve a collegare via Matrognara con via Sannazzaro, alle spalle del complesso edilizio del Vescovado.

Completamento della viabilità extraurbana di Nocera Superiore e di Nocera Inferiore; variante settentrionale ai centri abitati

L'intervento si compone di più archi stradali, che vanno a completare la rete stradale extraurbana dei due comuni, integrando un intervento programmato dalla Provincia di Salerno in variante alla SP81 (via Portaromana) ed innestandosi sull'intervento in corso di strada alternativa alla ex SS18. L'estensione complessiva dell'intervento è di circa 3.650m, di cui poco meno di 150m riguardano un tratto di viabilità esistente, costituita da via prima traversa Borsellino. A seguire, un tratto di nuova realizzazione punta verso l'alternativa alla ex SS18, intersecandola in località Starza. Su questo asse Est-Ovest vengono innestati: 1) la viabilità dell'area industriale di Nocera Inferiore (via Buscetto), 2) una nuova arteria stradale realizzata a margine della linea ferroviaria Nocera-Codola fino a viale San Francesco, 3) una seconda nuova arteria stradale che si sviluppa a margine del canale che segna il confine tra i due comuni e che si innesta sul citato intervento di variante alla SP81.

Completano l'intervento due brevi tratti di raccordo, uno limitrofo alla caserma Libroia dell'esercito italiano, l'altro di attraversamento della linea ferroviaria Nocera-Codola a Nord del Cimitero di Nocera, per collegare via Buscetto con la ex SS266 (via Petrarca). Gli archi che costituiscono l'intervento saranno in parte di caratteristiche C2 ed in parte di caratteristiche F1 a seconda della funzione svolta nel contesto della rete complessiva. L'intervento ha tra le interferenze significative la linea ferroviaria Nocera-Codola ed il canale di bonifica che segna il confine comunale, per cui prevede la realizzazione di due cavalcaferrovie (con la contestuale soppressione di due PP.LL) e di tre ponti di piccola luce. I tratti di nuova realizzazione rientrerebbero nelle reti delle strade Comunali di Nocera Inferiore e di Nocera Superiore.

Completamento della viabilità extraurbana di Roccapiemonte; variante settentrionale al centro abitato.

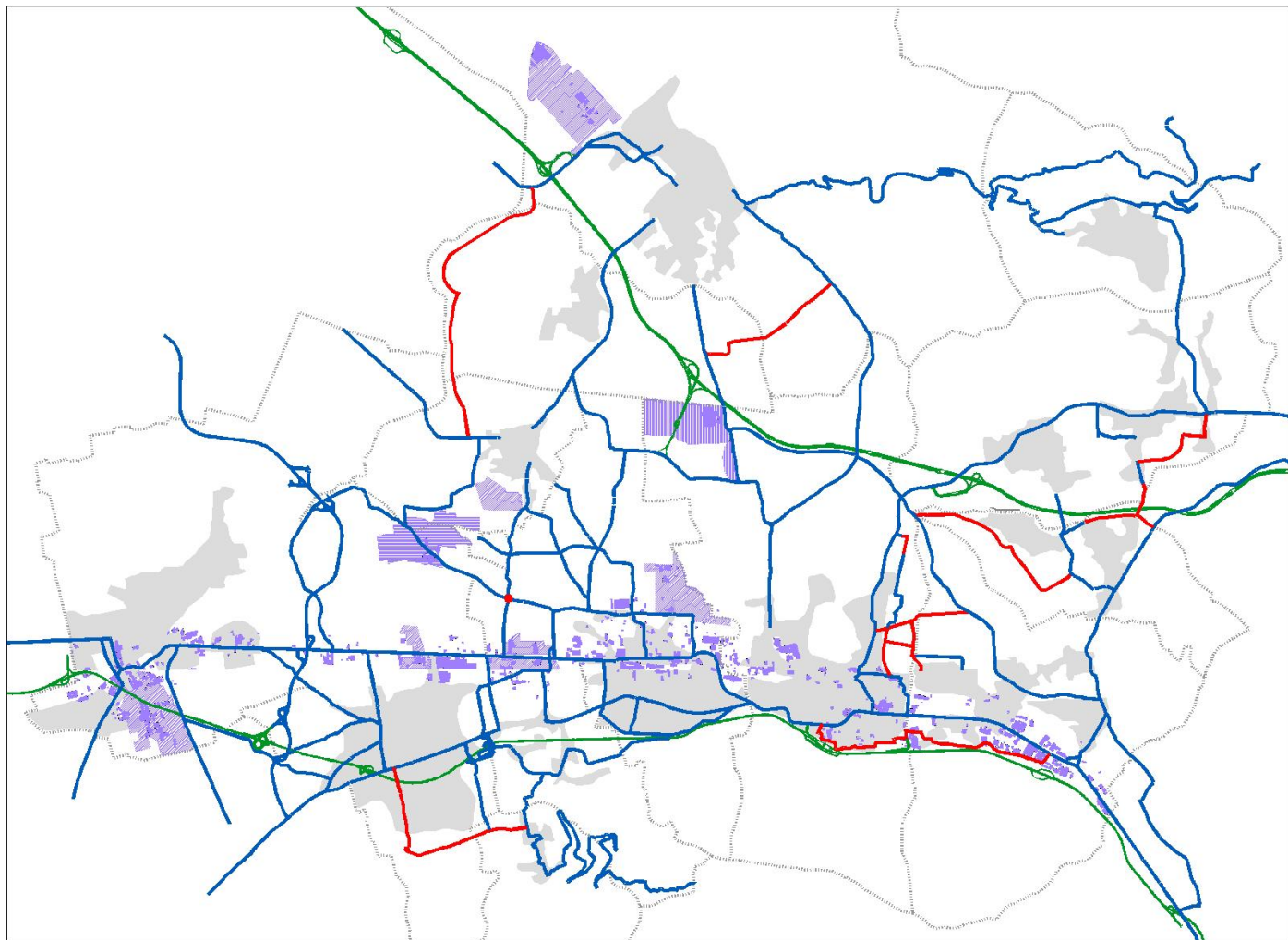
L'intervento si sviluppa lungo una direttrice sub-parallela al tracciato della A30; esso comprende un tratto di nuova realizzazione con caratteristiche del tipo F2 tra Corso Pagano e via della Fratellanza, con uno sviluppo di circa 750m, ed un tratto di riqualifica di circa 300m della SP 104. Non vi sono interferenze significative da superare per la realizzazione dell'intervento; il tratto stradale di nuova realizzazione rientrerebbe nella rete delle strade Comunali di Roccapiemonte.

Completamento della viabilità extraurbana di Angri e Corbara.

L'intervento di progetto ha uno sviluppo complessivo di circa 3.100m. Di essi, circa 1.300m sono relativi alla realizzazione ex novo di una strada con caratteristiche del tipo F2 lungo la c.d. "via dei pozzi dell'Ausino". Dei restanti 1.800m, 1.300m circa riguardano lavori di rifunzionalizzazione di via Monte Taccaro, nel Comune di Angri, e 500m circa riguardano l'adeguamento di via Casamola nel Comune di Corbara.

L'orografia del territorio condiziona le scelte tecniche per la progettazione dell'asse stradale da realizzare lungo la via dei pozzi ma non pone difficoltà insormontabili; in particolare, andranno realizzati 4 tombini di grande sezione per l'attraversamento di altrettanti corsi d'acqua, di cui si provvederà a ripulire e bonificare le sponde, rimuovendo i sedimenti che si sono accumulati in alveo (non solo per cause naturali).

I tratti di nuova realizzazione rientrerebbero nelle reti delle strade Comunali di Angri e di Corbara.



CONCLUSIONI

In sintesi, il Sistema Territoriale di Sviluppo C5 “Agro Nocerino Sarnese” suggerisce, quale contributo alla discussione sulla proposta di PTCP, che vengano presi in considerazione i seguenti interventi strategici:

1. MOBILITÀ:

- estendere l'interramento della linea ferrata RFI fino a Nocera Superiore
- interventi di razionalizzazione del sistema gomma/ferro
- interventi di razionalizzazione del collegamento tra le autostrade A3 e A30, come definiti nel Progetto Portante della proposta di ADR “Valle del Sarno”.

2. AMBIENTE:

- perseguire il monitoraggio del progetto “**Completamento della riqualificazione e del recupero del fiume Sarno**” che la Regione Campania annovera tra i 15 Grandi Progetti, implementando ed integrando, così, con quest'investimento, gli interventi già in atto ad opera del Commissariato di Governo per l'emergenza socio-economico ambientale del bacino idrografico del fiume Sarno.

3. BENI CULTURALI:

- promozione del **Polo archeologico – culturale di Nuceria Alfaterna**, attraverso l'organizzazione di un circuito permanente di strutture e servizi capace di migliorare il livello di fruizione e di accessibilità alle risorse culturali e alle altre risorse del territorio, anche ricorrendo all'utilizzo di nuove tecnologie e nuovi sistemi informativi.

4. ECONOMIA:

- realizzazione di **Poli produttivi** – da collocare utilmente nelle numerose aree dismesse presenti sul territorio - in settori nei quali l'Agro Nocerino Sarnese, per storia e tradizione produttiva, presenta livelli di eccellenza, quali ad esempio, l'ortofrutta, le produzioni tipiche locali, l'artigianato legato all'edilizia, la meccanica, la logistica.