



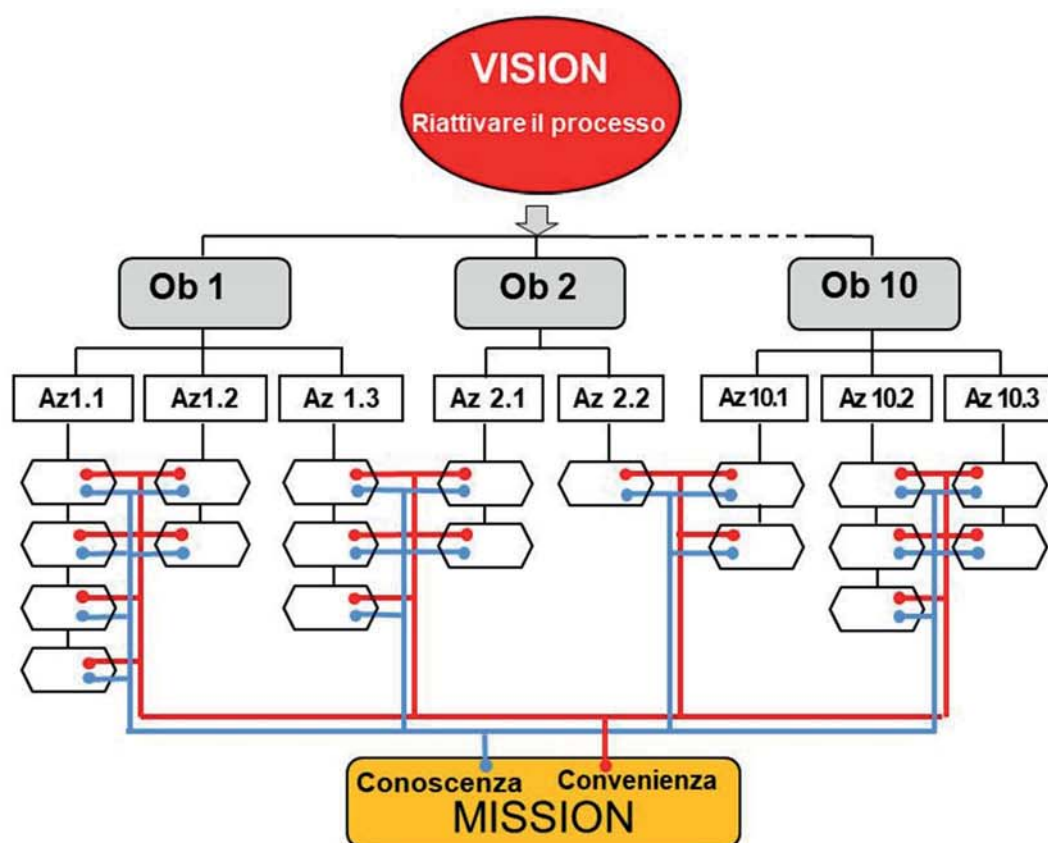
CENTRO UNIVERSITARIO EUROPEO PER I BENI CULTURALI
Ravello

Territorio storico e ambiente

5

VERSO LA COSTIERA ANTICA

PIANO DI GESTIONE DEL SITO UNESCO "COSTIERA AMALFITANA"



a cura di
Ferruccio Ferrigni

con la collaborazione di
Maria Carla Sorrentino

Centro Universitario Europeo per i Beni Culturali
Villa Rufolo - I 84010 RAVELLO - Tel. 0039 089 857669 - Fax 0039 089 857711 – www.univeur.org e-mail: univeur@univeur.org
Redazione: Monica Valiante

MAIN SPONSOR



Il presente volume è stato stampato con il contributo di
Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Circolare 108/2012 a.f. 2018

Le fotografie ed i disegni sono degli autori dei testi in cui compaiono.

Tutti i diritti sui testi e sul materiale iconografico sono riservati agli autori.
Ne è consentita la riproduzione con citazione della fonte.

I materiali pubblicati sono tratti dal
Piano di Gestione del sito UNESCO “Costiera Amalfitana”

prodotto da
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Salerno e Avellino
Comunità Montana Monti Lattari
Centro Universitario Europeo per i Beni Culturali, Ravello

coordinamento scientifico di
Ferruccio Ferrigni
Giovanni Villani

con il contributo di docenti e ricercatori di
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI “ROMA 3” - Roma
UNIVERSITÀ FEDERICO II - Napoli
SECONDA UNIVERSITÀ DI NAPOLI
UNIVERSITÀ DEL SALENTO
CNR (IAMC, IRAT) - Napoli
UNESCO ICOMOS

SOMMARIO

Premessa	9
<i>Parte prima</i>	
<i>Il sistema da governare e le questioni di governo</i>	
1. Mission e struttura del Piano di Gestione	15
2. Il percorso di formazione del Piano di Gestione	19
3. Analisi SWOT del sistema “Costiera Amalfitana”	23
4. I valori da tutelare e le criticità da gestire	29
5. Il modello di governance e gli strumenti di governo del sistema	35
5.1 Il modello di <i>governance</i>	35
5.2 L’integrazione degli strumenti di governo	39
5.3 Criteri prestazionali e differenziati nella normativa urbanistica	42
5.4 Un ruolo diverso per la Soprintendenza ABAP	47
6. La struttura del Piano	51
6.1 Gli obiettivi strategici	53
6.2 La scheda tipo: criteri di redazione e contenuti	58
<i>Parte seconda</i>	
<i>Il Piano di Gestione</i>	
7. Obiettivi, azioni, interventi	63
8. Cronoprogramma, priorità e costi	223
<i>Allegati</i>	
All. 1 Norme di autoregolazione (<i>F. Ferrigni</i>)	231
All. 2 Relazione tra obiettivi/azioni/interventi e 5 piani UNESCO (<i>F. Ferrigni e M.C. Sorrentino</i>)	239
All. 3 Format scheda intervento (<i>M.C. Sorrentino</i>)	243
All. 4 Qualità della vita (<i>A. Della Pietra</i>)	247
All. 5 La questione energetica (<i>F. Ferrigni</i>)	267
All. 6 Indicazioni gestionali su agricoltura, etnobotanica e aree di interesse naturalistico (<i>G. Caneva, L. Cancellieri, M. Tufano, V. Savo</i>)	277
All. 7 Valenza ed opportunità della candidatura MAB (<i>G. Caneva</i>)	289
All. 8 Singolarità geologiche di rilievo paesaggistico-culturale. Geositi e Geotopi (<i>C. Violante, E. Esposito</i>)	291

Obiettivo 7

Miglioramento della qualità della vita

- 7.1 Supporto alle coppie giovani
 - 7.1.1 Supporto alla attivazione di asili nido nei luoghi di lavoro
- 7.2 Miglioramento dell'organizzazione dei trasporti
 - 7.2.1 Potenziamento dei collegamenti via mare con Napoli, Salerno e il Cilento
 - 7.2.2 Miglioramento mobilità per residenti e turisti
 - 7.2.3 Promozione di servizi di car sharing
- 7.3 Accesso alle energie rinnovabili
 - 7.3.1 Uso del fotovoltaico a fini di recupero paesaggistico

7.2.2 MIGLIORAMENTO della MOBILITÀ per RESIDENTI e TURISTI

Obiettivo strategico	7. Miglioramento della qualità della vita
<i>Obiettivi correlati</i>	<i>1. Definizione di una struttura di governance e di strumenti di governo efficaci per l'evoluzione compatibile del sistema</i>
Azione di riferimento	7.2 Miglioramento dell'organizzazione dei trasporti
<i>Azioni correlate</i>	<i>1.1 Costruzione di una struttura di governance meno piramidale e più efficace</i>
Settore UNESCO	VALORIZZAZIONE - MONITORAGGIO

Motivazioni / esigenze	<ul style="list-style-type: none"> - Concentrazione di molti servizi nei comuni della fascia costiera, in particolare ad Amalfi e Maiori - Il servizio di trasporto pubblico è poco frequente, serve poche linee - In un sistema territoriale che si articola su ristrette aree congestionate e vaste parti a bassissima densità di utenti, il trasporto pubblico difficilmente è migliorabile - Nei mesi estivi (giugno-agosto) il livello di servizio peggiora ulteriormente, a causa dei turisti che si spostano per raggiungere i vari punti di interesse - I taxi sono cari, anche perché il parco vetture è in gran parte formato da vetture grosse (7 posti) - I parcheggi sono limitati e costosi, rendendo difficili gli spostamenti anche con mezzo proprio - La dispersione dell'utenza, la concentrazione dei servizi e la composizione del parco taxi rende possibile e facilmente organizzabile un servizio di trasporto semicollettivo del tipo "dial-a-ride"
Finalità e Contenuti	<ul style="list-style-type: none"> - Migliorare la mobilità di residenti e turisti - Utilizzare la radicata tradizione del trasporto a domanda e la professionalità degli operatori per organizzare un sistema di trasporto a chiamata semicollettivo - Operare sulla tariffazione per agevolare gli spostamenti per i residenti e/o per alcune categorie (incasso pieno per il tassista, costo effettivo ridotto per il passeggero residente, differenza coperta dal pubblico) - Organizzare un sistema di bigliettazione differenziata a prova di frodi - Migliorare l'offerta di trasporto senza aumentare il carico sulla rete - Spostare una quota dei pendolari dall'auto propria al trasporto semicollettivo, riducendo la congestione della rete, per gli spostamenti pendolari e in occasione di eventi
Attività da realizzare	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di uno screening per individuare i percorsi origine/ destinazione e le fasce orarie più richieste - Definizione con i Comuni delle politiche tariffarie da adottare (sconti a studenti, pensionati ecc.) - Definizione della formula del servizio, con riferimento ai punti di chiamata-destinazione (molti-uno, molti-molti), alle fasce orarie, alle tariffe - Progettazione di una tessera ricaricabile nominativa, eventualmente differenziata per residenti e turisti - Promozione di cooperative interessate alla gestione del servizio - Prevedere modalità di imbarco preferenziale ai capolinea per pendolari muniti di titolo di viaggio mensile

Attori coinvolti		<ul style="list-style-type: none"> - Regione Campania - Comuni - Azienda di trasporto pubblico - Associazioni di categoria
Risorse da impegnare	Umane	- Esperti di sistemi di trasporto
	Materiali	
	Finanziarie	- € 70.000 (per lo screening, la progettazione e il piano)
Durata presumibile		- 1 anno per lo screening e piano
Priorità		- Alta
Difficoltà		- Molto difficile (conflitti tra i soggetti coinvolti, reperimento fondi)
Impatto su	Paesaggio	- Nullo
	Fruibilità del sistema	- Alto
	Stakeholder	- 4 totalmente condiviso
Risultati attesi		<ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento della mobilità - Miglioramento della qualità della vita dei residenti - Riduzione del carico sulla rete originato dai flussi pendolari - Incremento delle presenze ad eventi e manifestazioni - Riduzione dei problemi di parcheggio in occasione di eventi e manifestazioni
Indicatori di risultato		<ul style="list-style-type: none"> - Numero di operatori interessati (all'avvio dell'intervento) - Numero di operatori interessati a 6 mesi dall'avvio - Emanazione del bando di gara
NOTE		<ul style="list-style-type: none"> - <i>Da realizzarsi in collegamento con gli interventi:</i> <ul style="list-style-type: none"> 1.1.1 Attivazione della Struttura di Supporto alla Decisione (SSD) 7.2.1 Potenziamento dei collegamenti via mare con Napoli, Salerno e il Cilento 7.2.3 Promozione di servizi di car sharing