



COMUNE DI SALERNO

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE



Avviso pubblico regionale per la promozione della qualità dell'Architettura
(QA 2024) - Linea 4

Progetto realizzato con il contributo della Regione Campania
- Direzione Generale Governo del Territorio, al sensi della
Legge Regionale 19/2019

CONCORSO DI IDEE

"CPS 01_sub2 - IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI INTERAZIONE PORTO-CITTÀ"

INGRESSO / USCITA
DARSENA CITTADINA

INGRESSO / USCITA MOLO 3 GENNAIO
E BANCHINA LIGEA

DARSENA CITTADINA

VARCO PORTUALE
"MOLO MANFREDO"

STAZIONE
MARITTIMA

PORTO TURISTICO
SANTA TERESA

Stazione appaltante
COMUNE DI SALERNO

*Settore trasformazione Urbanistica ed Edilizia
Servizio Gestione del Territorio*

ALL.4 - Relazione descrittiva del redigendo Piano Regolatore del Porto

RUP: Maria Maddalena Cantisani

Indice generale

1. Il porto di Salerno.....2

1.1 Contesto attuale.....2

1.2.1 Aspetti generali.....2

1.1.2 Accessibilità.....3

1.2 Il Nuovo Piano Regolatore Portuale – Proposta PRP 2024.....5

1.2.1 Obiettivi strategici.....5

1.2.2 Interventi proposti.....5

1.2.3 La riqualificazione dell’area di interazione Porto-Città e la viabilità di progetto.....12

1. Il porto di Salerno

1.1 Contesto attuale

1.2.1 Aspetti generali

Il porto di Salerno è iscritto nella I classe della II categoria dei porti marittimi nazionali, situato all'estremità occidentale del territorio comunale di Salerno, localizzato nella parte settentrionale dell'omonimo Golfo (fig 1).

La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Salerno, individuata con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/08/2000, comprende le aree demaniali marittime, le opere portuali e gli antistanti specchi acquee, ricadenti nel tratto di costa che va dal punto di intersezione tra la radice del Molo di sottoflutto del porto ed il muro di cinta portuale, e comprende anche una parte del Lungomare di Salerno. Anche questa è stata ulteriormente ampliata, con successivo Decreto dell'11/03/2003, a ricomprendere il porto Masuccio Salernitano.



Figura 1. Porto di Salerno, vista aerea (in verde il limite delle competenze territoriali AdSP-MTC)

Il bacino portuale si articola nell'Avamporto, sul quale insiste il cerchio di evoluzione di 550 m, avente una profondità di -14,50 m s.l.m., nel Bacino di Ponente avente profondità compresa tra -9,00 e -14,50 m.s.l.m. e racchiuso tra il Molo di Ponente, la Banchina Rossa e il lato di Ponente del Molo Trapezio, e nel Bacino di Levante, compreso tra il lato di Levante del Molo Trapezio, la Banchina Ligea e il Molo 3 gennaio, profondo tra -8 e -14,50 m.s.l.m.

Entrando nel merito delle sopracitate opere di attracco per le navi e per il deposito dei container, la Banchina del Molo di Ponente, lunga 730 m, è destinata al materiale rotabile e alle Autostrade del Mare e ha

fondali di accosto profondo -10,00 m s.l.m. Tale banchina è principalmente idonea per l'attracco di navi Roll on-Roll off.

La Banchina Rossa è destinata al traffico degli autoveicoli. Ha una lunghezza di 225 m e profondità di -10,00 m s.l.m.

Il Molo Trapezio è destinato al traffico dei container. È costituita da due banchine per l'attracco di navi di grandi dimensioni, aventi entrambe una lunghezza di 380 m (Banchina Trapezio Levante e Banchina Trapezio Ponente). La Banchina Trapezio Testata, lunga 132 m e profonda -10,00 m s.l.m. è invece destinata ad accogliere navi di medie dimensioni. La Banchina Ligea e il Molo 3 gennaio ospitano il traffico di merci varie. La Banchina Ligea ha una lunghezza di 250 m e un fondale con profondità di -8 m s.l.m., mentre il Molo 3 Gennaio presenta una lunghezza di 400 m e larghezza di 100 m.

Il Molo Manfredi, situato all'estremità orientale del porto commerciale, è in parte utilizzato per l'ormeggio dei mezzi nautici di servizio al Porto, in parte per il cabotaggio con le isole minori e in parte per il traffico crocieristico. Questo molo è posto in continuità con l'area oggetto del presente concorso di idee.

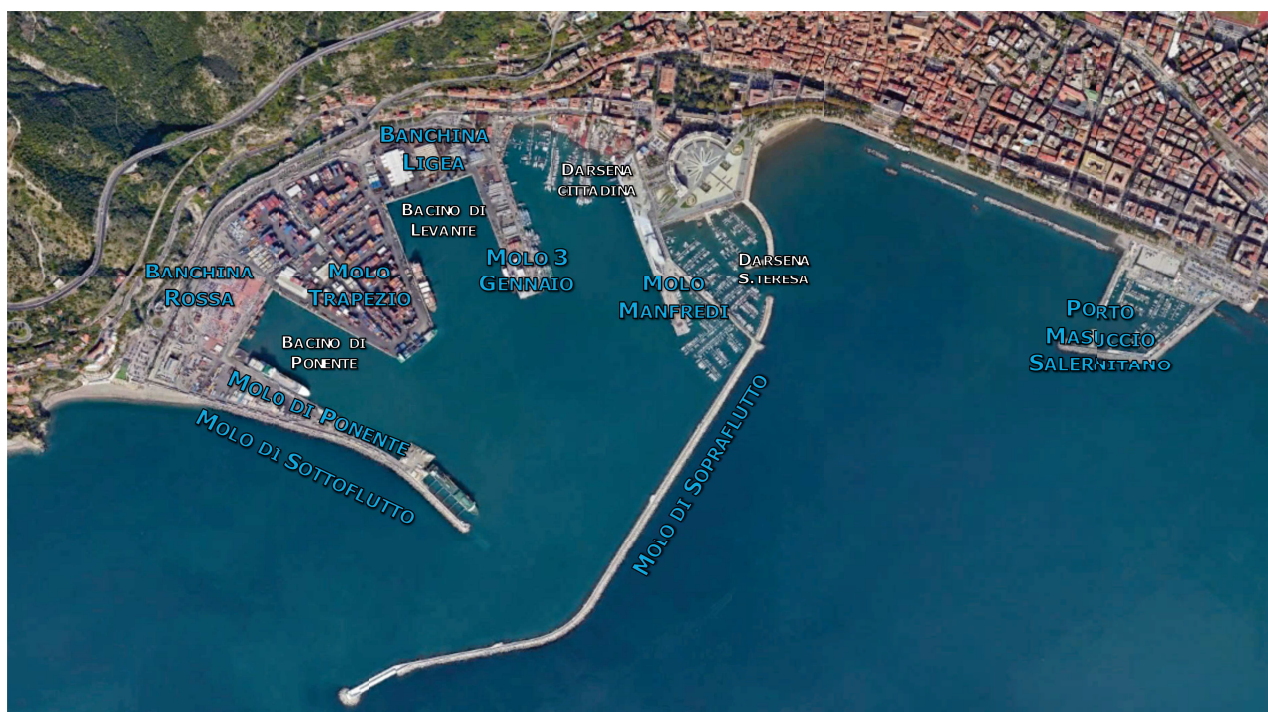


Figura 2. Configurazione attuale del porto

1.1.2 Accessibilità

Attualmente il porto di Salerno è connesso alle reti primarie esclusivamente mediante collegamenti stradali, in quanto il raccordo ferroviario che lo collegava alla Stazione di Salerno è stato dismesso nel 2008 per motivi di sicurezza. Nello specifico, il collegamento viario principale di connessione con il porto di Salerno è rappresentato dalla S.S.18 "Tirrena Inferiore".

Per quanto riguarda la viabilità interna al porto, quest'ultima si sviluppa parallelamente a via Ligea e a via Porto, lungo le quali si susseguono diversi varchi (figura 3):

- Varco nuovo Ponente, situato all'ingresso del Molo di Ponente in corrispondenza della rotatoria;
- Varco Centrale, situato su via Ligea in corrispondenza dell'asse centrale del Molo Trapezio;
- Varco Trapezio, localizzato sempre su via Ligea tra il Molo Trapezio e la Banchina Ligea;

- Varco Guaimario, localizzato su via Porto tra l'ingresso del Molo 3 Gennaio e la Darsena Vecchia;
- Varco stradale d'accesso al Molo Manfredi, sull'omonima strada.



Figura 3. Definizione dei varchi di accesso al porto di Salerno: Varco nuovo Ponente (1), Varco Centrale (2), Varco Trapezio (3), Varco Guaimario (4) e Varco Manfredi (5) (fonte: Relazione sugli Studi Trasportistici propedeutici alla redazione dei PRP dei Porti della AdSP MTC)

Per quanto riguarda la viabilità di accesso al Molo Manfredi, in figura 4 è rappresentata una schematizzazione, divisa per sensi di marcia e per tipologia di veicolo. In giallo è indicata la viabilità a doppio senso di marcia e ad uso promiscuo, che va dal Varco Manfredi fino ad una prima rotatoria posta lateralmente all'ingresso principale della Stazione Marittima. La strada prosegue poi costeggiando la Stazione stessa fino ad una seconda rotatoria posta sulla biforcazione tra la parte terminale del Molo Manfredi ed il Molo Turistico. La viabilità prosegue sul Molo Turistico e, sebbene angusta, è l'unica via di accesso al Molo Sopraflutto.

In arancione è rappresentata la viabilità ad uso prevalente delle attività croceristiche e passeggeri, oltre che dagli uffici presenti in radice al Molo Manfredi. La viabilità di servizio di fronte alla Stazione Marittima, sebbene non riservata in esclusiva ed organizzata a doppio senso di circolazione, viene di fatto e sovente utilizzata da bus turistici e van a servizio dei croceristi per effettuare la sosta temporanea ed il carico/scarico dei passeggeri.

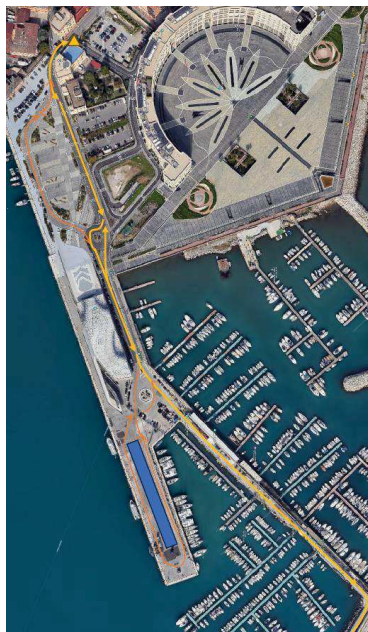


Figura 4. Rappresentazione della viabilità attuale a servizio del Molo Manfredi

1.2 Il Nuovo Piano Regolatore Portuale – Proposta PRP 2024

1.2.1 Obiettivi strategici

Stante il quadro strategico dettato dal DPSS - Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale - di cui quota parte afferente a progetti di prefattibilità già programmati e parte già definito nell'ambito dell'ATF (adeguamento tecnico funzionale) 2023, si rende necessario ricorrere alla redazione di un nuovo PRP - Piano Regolatore Portuale - al fine di garantire la completa ed ottimale utilizzazione del Porto, data la finalità di massimizzare lo sfruttamento delle potenzialità che lo scalo può offrire all'incremento dei traffici marittimi e in considerazione di un ambito di progetto generale compatibile sia con i limiti fisici dello specchio acqueo portuale racchiuso tra le esistenti opere foranee, sia con il contesto urbano del quale lo scalo commerciale è parte integrante.

Il PRP discende dalle strategie dettate dal DPSS, definendo all'opportuno livello pianificatorio, gli interventi inerenti alle nuove realizzazioni e le relative eventuali rimodulazioni delle funzioni portuali.

In particolare il processo di pianificazione intrapreso è strutturato non solo in funzione della crescita del porto, ma anche al fine di garantire lo sviluppo portuale compatibile con l'ambiente e con le aree urbane e territoriali interessate.

1.2.2 Interventi proposti

Nell'ambito della nuova pianificazione, al fine del soddisfacimento degli obiettivi strategici dettati dal DPSS, oltre agli interventi infrastrutturali specifici per il Porto Commerciale di Salerno, sono previste anche iniziative attinenti alla razionale ed organica riqualificazione degli ambiti portuali degli approdi turistici della Darsena di Santa Teresa e del Porto Masuccio Salernitano. Queste iniziative devono quantomeno trattare gli aspetti demaniali marittimi già da tempo di competenza territoriale¹ dell'ex Autorità

¹ Con specifico Decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 11/03/2003. Osservazione del Comune di Salerno recepita dal DPSS, con D.G.R. n. 252 del 20.09.2021: "la pianificazione delle aree già inserite nel PUC restano di competenza

Portuale di Salerno ad oggi confluita nella Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale (AdSP-MTC).

Complessivamente si identificano i seguenti 6 interventi di pianificazione (figura 5):

1. Ampliamento della banchina del Molo di Ponente
2. Riconfigurazione Molo Trapezio
3. Riconfigurazione della Darsena cittadina
4. Banchinamento di riva della Darsena S.Teresa
5. Riconfigurazione del Porto Masuccio Salernitano
6. Completamento riqualificazione della diga sopraflutto



Figura 5. Individuazione delle aree di intervento oggetto della proposta di PRP 2024

1. Ampliamento della banchina del Molo di Ponente

Il porto di Salerno soffre da lungo tempo di carenza di spazi a terra, a causa della saturazione degli spazi dedicati al traffico Ro-Ro e Ro-Pax.

Pertanto dall'analisi delle alternative in merito alla tematica, stante la scarsa disponibilità di aree a terra, è emerso come la soluzione ottimale sia quella relativa al prolungamento della banchina addossata al molo di sottoflutto e il contestuale rafforzamento in ampliamento di questa opera.

La nuova configurazione proposta dal PRP 2024 per il Molo di sottoflutto prevede un allungamento di circa 440 metri del fronte di ormeggio della banchina e con un ampliamento, lato mare, al massimo di 250 metri. All'estremità del molo di sottoflutto, delimitato con un andamento curvilineo, è stata disposta una darsena di servizio.

L'intervento di rifacimento del molo di sottoflutto consentirebbe anche il possibile ripristino del collegamento ferroviario del porto, dismesso nel 2008, mediante la realizzazione di un fascio binari lungo il

dell'Amministrazione comunale, anche con il ricorso alla co-pianificazione istituzione tra Comune a AdSP, soprattutto per quanto attiene i principali poli urbani cittadini nei quali ricade l'area della località Santa Teresa compresa nel perimetro del Comparto Edificatorio di PUC denominato CP/S_1 [...] Inoltre, è necessario proseguire ed ultimare il processo di sdemanializzazione di alcune aree urbane, anche attraverso la propedeutica estensione delle concessioni demaniali già richieste dal Comune di Salerno".

marginale orientale del nuovo molo. Nello specifico, la nuova rete ferroviaria verrebbe sviluppata con un tracciato interamente in galleria, di lunghezza pari a circa 4 km, che partendo dal radicamento a terra del sottoflutto si raccorderebbe con la linea ferroviaria principale.



Figura 6. Proposta PRP 2024: Rafforzamento in ampliamento del molo sottoflutto

2. Riconfigurazione della testata del Molo Trapezio

Per il molo che delimita i bacini di Ponente e Levante del Porto Commerciale, detto Molo Trapezio per la sua conformazione planimetrica, è stata più volte proposta una riconfigurazione.

Il DPSS² delinea un prolungamento pari a 70 m. Si ottiene in tale modo una lunghezza di banchina principale pari a 450 m e una lunghezza della banchina di chiusura (in testata) pari a 90 m, come schematizzata nella seguente figura.

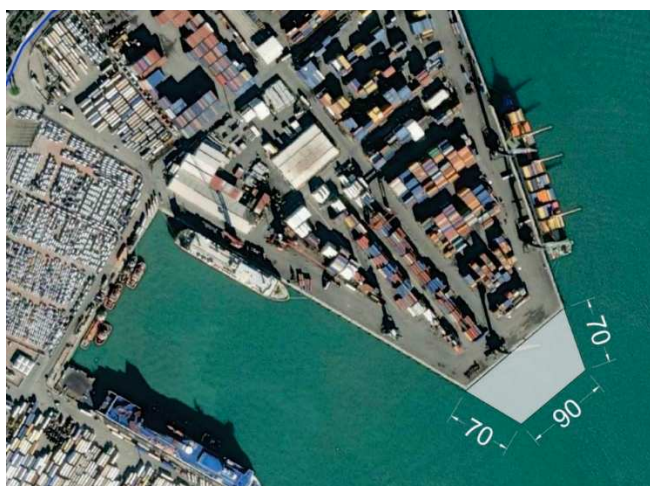


Figura 7. Proposta PRP 2024: riconfigurazione Molo Trapezio

2 "necessità di valutare l'opportunità dell'incremento della lunghezza degli accosti presso il Molo Trapezio in ragione dell'evoluzione del naviglio da accogliere"

3. Riconfigurazione della Darsena cittadina

Così come il Molo Trapezio, anche l'area della vecchia Darsena cittadina è da tempo oggetto di attenzione e di numerose ipotesi progettuali al fine di definirne non solo gli aspetti dimensionali ma anche funzionali: se da un lato infatti l'area riveste importante ruolo di cerniera tra porto e città, dall'altro è oggetto di una convivenza tra differenti forme di utilizzazione, senza una definita configurazione e caratterizzata da spazi, sia a terra che nello specchio acqueo, insufficienti a garantire un livello accettabile di sicurezza.

Certamente l'apertura al traffico della Porta Ovest consentirà un alleggerimento sensibile della circolazione viaria cittadina, ma non risolverà il problema del traffico collegato alla presenza delle navi da crociera, le quali saranno ormeggiate lungo la banchina addossata all'opera principale di difesa del porto. Si tratta di un traffico non trascurabile, che, se non convenientemente indirizzato, può mettere in difficoltà l'intera circolazione cittadina.

Ritenendo non ipotizzabile l'abbandono del traffico crocieristico, stante l'indotto sulla cittadina e sull'economia di area più vasta, la soluzione definita è quella della riqualificazione della darsena con la realizzazione di una nuova banchina di riva, peraltro già prevista dal PRP del 1974, con un'ampia colmata a tergo anche al fine di poter assicurare una viabilità di collegamento con la restante parte del Porto Commerciale e di conseguenza affidare a un unico varco di ingresso e di uscita il transito di tutti gli autoveicoli diretti al porto, sia che si tratti di automezzi pesanti, che di pullman che di autoveicoli privati.

Al fine di pervenire a tale soluzione, sono state studiate diverse configurazioni alternative per la nuova Darsena, al fine di consentire l'agevole inserimento della nuova viabilità interna portuale e nello stesso tempo l'acquisizione di nuovi spazi di banchina utilizzabili per diverse necessità. Nella fattispecie è stato necessario prendere in considerazione la sosta in sicurezza delle numerose grandi imbarcazioni da pesca ancora presenti nel Porto.



Figura 8. Riconfigurazione della vecchia Darsena, delimitata ad ovest dal Molo 3 gennaio e ad est dal Molo Manfredi, su cui sorge la Stazione Marittima

La migliore soluzione progettuale, riportata nella figura 8, risolve le criticità riguardanti la Darsena cittadina: nello specifico, l'ampliamento delle banchine potrà essere destinato alle imbarcazioni che operano lungo la costiera amalfitana, oltre ad essere funzionale allo sviluppo di una nuova viabilità portuale per fluidificare i traffici stradali indotti dalle attività crocieristiche.

La nuova configurazione della Darsena storica prevede, inoltre, di collocare una delle due navi da crociera in posizione baricentrica rispetto alla nuova stazione marittima e costituente una sorta di biglietto da visita del porto per i viaggiatori in arrivo. Il lato Est del molo Tre Gennaio, allungato e razionalizzato, sarà

destinato a navi traghetto di dimensioni in qualche caso paragonabili a quelle massime delle attuali navi ro-ro, negli altri casi a due navi le cui lunghezze consentono il contemporaneo ormeggio.

Nell'ottica della ri-organizzazione portuale, agendo sulla criticità inerente la promiscuità tra le differenti funzioni assolte dal Porto Commerciale, la Darsena cittadina rappresenterà il nuovo polo crocieristico; allo stesso tempo le attività nautica e peschereccia, attualmente presenti nella Darsena storica, saranno ricollocate in parte nel porto turistico Santa Teresa e in parte Porto Masuccio Salernitano. La proposta di ristrutturazione della Darsena storica è sicuramente un intervento volto a garantire il soddisfacimento della domanda trasportistica legata al trasporto marittimo crocieristico e a migliorare la viabilità indotta.

Per garantire, quindi, la ricollocazione di tutte attività attualmente esercitate nella darsena storica del porto commerciale è necessario pianificare anche la riqualificazione dei due porti secondari comunque afferenti all'AdSP-MTC.

4. - 5. Riqualificazione dei porti secondari connessi con il porto Commerciale di Salerno

Lo scopo fondamentale della riqualificazione dei bacini portuali di Santa Teresa e del Porto Masuccio Salernitano, che rientrano nella competenza territoriale dell'AdSP-MTC, è quello di consentire la completa fruizione ai fini commerciali (ivi compreso il traffico di passeggeri) del Porto Commerciale di Salerno.

I due bacini sono stati inseriti nella proposta di PRP 2024 allo scopo di liberare completamente il Porto Commerciale da utenze e servizi che intralciano i movimenti delle grandi navi ed occupano spazi a terra utilizzabili con maggiore profitto per i traffici commerciali.

In particolare si fa riferimento alla categoria dei pescatori i quali, secondo i recenti orientamenti, vengono ospitati in bacini a loro riservati, generalmente posti al di fuori di quelli destinati ai traffici commerciali marittimi.



Figura 9. Banchinamento di riva della Darsena S. Teresa

Gli interventi di riqualificazione previsti riguardano i sostanzialmente gli attuali bacini di Santa Teresa e Porto Masuccio Salernitano, che si sono sviluppati ed insediati negli anni per finalità prettamente diportistiche o di traffico passeggeri (Metrò del Mare). La loro pianificazione nella proposta di PRP 2024 non ne modifica sostanzialmente lo "status quo".

In particolare per la Darsena di Santa Teresa, le cui opere foranee sono state completate tra il 2020 e il 2021, è prevista in armonia con il retrostante water-front del complesso del Crescent, la sola riqualificazione del tratto di riva con la realizzazione di una banchina di accosto per una lunghezza di 240 m ed una larghezza utile di 17 m.

Per quanto riguarda il Porto Masuccio Salernitano, la proposta di PRP 2024 contempla l'ampliamento, con il raddoppio degli specchi liquidi secondo un assetto planimetrico della diga foranea di sopraflutto nel rispetto dei seguenti vincoli:

- mantenimento dell'attuale allineamento della banchina di riva;
- mantenimento della fascia litoranea di ponente ad uso cittadino fino al Crescent;
- ampliamento verso levante fino alla foce del fiume Irno.

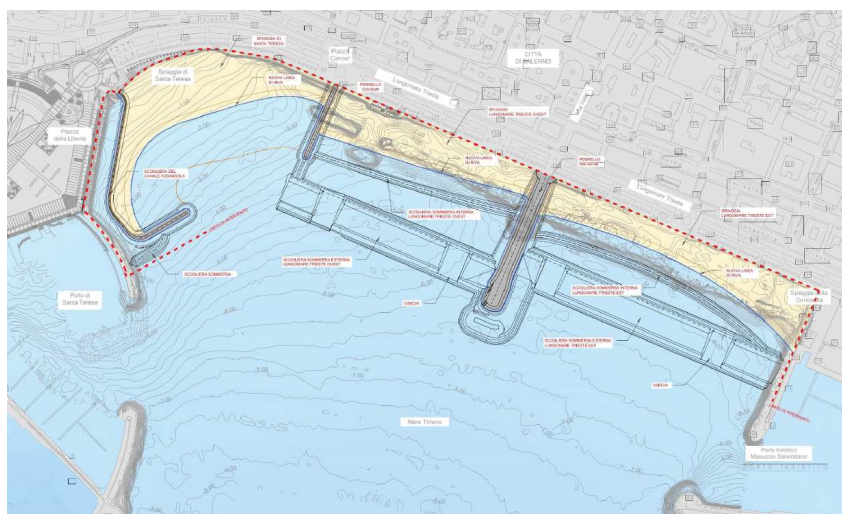


Figura 10. Riconfigurazione Porto Masuccio Salernitano

In questa sede si è considerata nella planimetria di assetto del nuovo PRP la soluzione di ampliamento a levante, con l'estensione della diga sopraflutto per circa 260 m, fino alla foce del fiume Irno, costituendo così anche l'armatura in destra della foce del fiume.

Tale configurazione inoltre si raccorda in modo ottimale e risulta coerente con quanto definito dal progetto "Intervento di difesa, riqualificazione e valorizzazione della coste del Comune di Salerno – sub ambito 1"³ già oggetto di specifica procedura ambientale.

3 Esclusione dalla procedura di VIA con DGR n. 79 del 08/04/2021.



6. Completamento-riqualificazione della diga sopraflutto

La realizzazione dell'intervento in esame quindi prevederà una banchina nel lato affacciato al porto e un allargamento verso il mare aperto. Tale allargamento è necessario per due motivi: la realizzazione di spazi idonei per la sosta dei pullman turistici e la protezione dal moto ondoso.

Per raggiungere ambedue gli scopi si prevede una larghezza complessiva, dal filo di banchina al muro paraonde al limite lato mare della berma di sommità della nuova opera a gettata prevista a difesa del porto, di 55 m, di cui 40 m destinati all'accoglimento passeggeri e mezzi adibiti al loro trasporto e i restanti 15 m destinati al contenimento delle lame d'acqua tracimanti.

1.2.3 La riqualificazione dell'area di interazione Porto-Città e la viabilità di progetto

A seguito di incontri con il Settore Trasformazione Urbanistica ed Edilizia del Comune di Salerno, si è giunti ad una individuazione concordata delle aree di interazione porto-città negli ambiti di Santa Teresa e Piazza della Concordia (figura 12).

In particolare per l'area di santa Teresa (fig. 12), il limite delle aree retroportuali, di esclusiva competenza dell'Autorità di Sistema, invade il perimetro del comparto CPS1_sub2, limitatamente, tuttavia alle aree di viabilità.



Figura 12. Delimitazione aree portuali, retroportuali e di interazione

Per quanto attiene proprio la configurazione di progetto della nuova viabilità portuale, il redigendo Piano Regolatore Portuale 2024 prevede, ai limiti dell'area oggetto del presente concorso di idee, la realizzazione di un tratto di viabilità a doppio senso di circolazione che può considerarsi strategico. Esso, infatti, si porrà quale primo collegamento viabilistico tra l'area del Porto Commerciale propriamente detta e l'ambito a vocazione urbano-portuale del Molo Manfredi.

Due nuove rotatorie (una in corrispondenza della radice del Molo 3 Gennaio ed un'altra ai margini settentrionali della colmata di progetto in Vecchia Darsena) saranno coniugate da altrettanti rami di viabilità, ciascuno a doppio senso di circolazione veicolare.

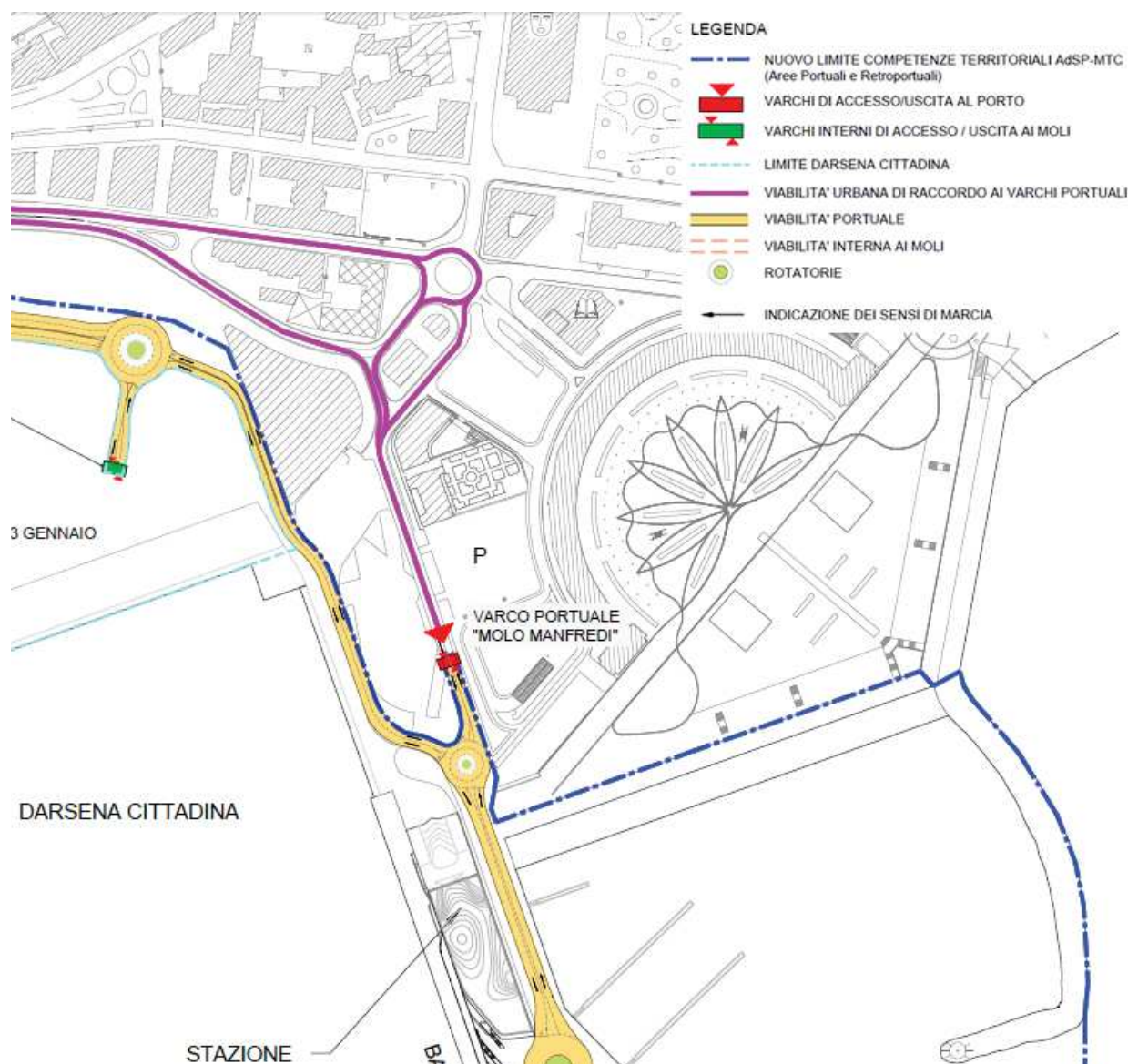


Figura 13. Viabilità di progetto

Dalla rotatoria interna alla nuova colmata si dipartiranno due possibilità: una di penetrazione al nuovo piazzale della Vecchia Darsena (ramo viario anche dotato di varco di accesso/uscita) ed un'altra che consentirà la fruizione diretta del Molo Manfredi, ancora progettata a doppio senso di marcia. Questa viabilità lambirà l'area di intervento e raggiungerà la rotatoria posta in fregio alla promenade a dolce pendenza corrispondente all'ingresso principale della Stazione Marittima di Salerno.

Detto collegamento sarà anche funzionale all'operatività propria dei traffici crocieristici ed organico alla viabilità urbana di raccordo al varco portuale del Molo Manfredi, oltre che alla specifica viabilità interna, oggetto di proposta progettuale dell'intera area costituente l'ambito d'interesse del Concorso di idee per la riqualificazione della zona di interazione Porto-Città.