



CITTÀ DI VICO EQUENSE

Città Metropolitana di Napoli

Assessorato all'Urbanistica
Servizio Urbanistica e Pianificazione

"Strategie per la città"

Legge Regionale n. 16 del 22 dicembre 2004
Regolamento n. 5 del 4 agosto 2011
Delibera del Consiglio Comunale n. 20 del 29 maggio 2012

PIANO URBANISTICO COMUNALE **PRELIMINARE**

Il Sindaco
Andrea Buonocore

L'Assessore all'Urbanistica
Ing. Domenico Trombetta

Il Responsabile del Servizio
Urbanistica e Pianificazione
R.U.P. Arch. Catello Arpino

Progetto/redazione
Staff tecnico interno

REL. 03/B

PUC - Viabilità e infrastrutture

Data:
Dicembre 2013

Aggiornamento:
Febbraio 2021

**VIABILITÀ
E
INFRASTRUTTURE**

SISTEMA DI MOBILITÀ E PROGETTI STRATEGICI

RELAZIONE

Premessa

Il rapporto d'interazione tra l'organizzazione spaziale, economica e sociale della Città e le sue infrastrutture di trasporto evidenzia come il sistema del movimento possa incidere - *stimolando o, al converso, ostacolando le possibili forme di cooperazione, comunicazione e scambio* – sui modelli di *coesione o esclusione sociale*, a varie scale.

Ne discende che dalla pianificazione del movimento dipende non solo l'organizzazione “*fisica*” della mobilità ma anche il modello sociale della Città; l'ottimizzazione delle modalità di uso della stessa, da cui consegue la programmazione degli orari (dei pubblici uffici, delle scuole, dei servizi commerciali, delle attività produttive etc.) la disciplina dei flussi urbani ed il governo dei fenomeni conurbativi e congestivi.

Il tema del *movimento* va dunque inteso come Governo del sistema della Mobilità, della viabilità e delle infrastrutture, connesso alla percezione della città consolidata.

La sua corretta analisi, rapportata all'attualità (*non va dimenticato, infatti, che il P.R.G. di Vico Equense del 2004 è improntato sul recepimento supino del P.U.T., e che quest'ultimo impone una visione della mobilità che emerge dallo studio dei flussi urbani fondato sui rilevati dell'anno 1966*) è sicuramente uno degli strumenti fondamentali su cui fondare ogni nuova ipotesi di innovazione, e di sostenibilità urbana.

La mobilità sostenibile assume, difatti, un ruolo cruciale in quanto è in grado, nelle sue molteplici espressioni, non solo di offrire opportunità economiche e benefici sociali, ma al contempo, di mettere in risalto le possibili minacce in termini di decadenza ambientale, di insicurezza e congestione di un territorio.

La “mobilità” può essere suddivisa in spostamento di persone, di cose, di informazioni, soprattutto con l'ausilio di mezzi o vettori, la cui disponibilità varia al variare dell'evoluzione tecnica e tecnologica (che influenza usi e costumi della società: da ultimo dalla Città Direzionale a quella Cablata).

L'insieme degli spostamenti determina il traffico, le cui quantità e congestione rappresenta uno tra i problemi più spinosi delle città moderne, sia in termini di vivibilità sociale che di sostenibilità ambientale.

L'accessibilità ad un'area è in grado di attivare lo sviluppo economico urbano e la competitività, ma per poter arrivare a soluzioni soddisfacenti nell'ambito della pianificazione è necessario strutturare processi decisionali che tengano conto delle implicazioni derivanti dal rapporto con gli aspetti sociali, economici, tecnologici e politici dello sviluppo.

Il modello *Città-Casali* caratterizzante la Penisola Sorrentina, è sostanziato da una rete viaria relativamente gerarchizzata in cui, tra i pochi tratti stradali che ne definiscono il primo livello, si ritrova l'asse prevalentemente costiero che serve le città.

Il secondo e terzo livello della rete sono definiti, rispettivamente dalle *strade veicolari* e *pedonali* al servizio dei casali e che, in genere, svolgono funzioni più strettamente locali.

Le strade, intese come i canali di scorrimento dei mezzi, possono essere classificate con diversi criteri: in base alle caratteristiche tecniche, in relazione alla lunghezza del collegamento, a seconda della tipologia del collegamento che svolgono (*di penetrazione, di attraversamento, etc.*), o anche, in riferimento all'Ente gestore, sicché i flussi o spostamenti che ne derivano, possono distinguersi in:

pedonali e veicolari (automobili, bici, motociclette, autobus, camion, circumvesuviana).

Il sistema dei trasporti che interessa il Comune di Vico può essere classificato in varie categorie:

1. Trasporto individuale con auto sulla rete stradale;
2. Trasporto pubblico su rete ferroviaria;
3. Trasporto pubblico su strada;
4. Collegamenti marittimi;
5. Collegamenti mediante servizi charter di autobus;
6. Connessioni con sistemi a fune;
7. Connessioni pedonali e sentieri.

Il Comune di Vico Equense è raggiungibile in automobile dall'autostrada A3 (Napoli - Salerno - Reggio Calabria); è necessario uscire a Castellammare di Stabia e proseguire sulla Strada Statale 145 arteria della Costiera Sorrentina (*che parte dall'innesto sulla statale di Pompei e termina a Piano di Sorrento all'intersezione con la statale Amalfitana*) dove, a partire dagli anni '70, un sistema di gallerie ne ha innovato il percorso, disintasando il tradizionale tessuto viario borbonico risalente al 1843.

Va ricordata, inoltre, la statale 269 del Faito che collega il centro della Borgata Moiano di Vico Equense con il villaggio (costruito negli anni '50 sulla vetta del Monte, grazie all'iniziativa di Ivo Vanzi); una strada locale a servizio anche di una molteplicità di frazioni della città.

L'impianto più importante è la funivia del Faito che collega la stazione della Circumvesuviana di Castellammare di Stabia con il villaggio del Faito, ma è attiva

solo per qualche mese estivo, con sovvenzioni economiche del Comune di Vico Equense ed ha una funzione collegata con la montagna principale del Parco dei Monti Lattari, con l'uso del Villaggio, e delle seconde case e delle strutture ristorative ed alberghiere del posto.

Fondamentale è la presenza del sistema ferroviario della Circumvesuviana e delle Stazioni di Scrajo Terme, Vico Equense e Seiano (Linea: Napoli -Torre Annunziata - Sorrento); il Ponte della Circumvesuviana, in passato già oggetto di un apprezzato studio da parte degli allievi dell'Istituto Galilei di Vico Equense, è richiamato nei manuali di ingegneria, essendo la prima opera in cemento armato del suo genere realizzata nell'Italia del dopoguerra.

Il trasporto pubblico su strada si avvale di autobus di linea che si dipartono dalla stazione principale; è effettuato dalla Circumvesuviana e dalla Sita.

1. due circolari, una destra ed una sinistra che, lungo la via R. Bosco, collegano le Borgate con il centro della città;
2. una diramazione Vico Equense- Montechiaro;
3. un servizio articolato lungo la direttrice Sorrento-Vico-Castellammare;
4. nel periodo estivo, inoltre, è in funzione un servizio tra Vico Equense e Marina d'Aequa.

Ad integrazione del servizio su strada le autolinee Marozzi effettuano il collegamento Roma-Sorrento e quelle Curreri garantiscono il collegamento con l'aeroporto di Napoli Capodichino.

I collegamenti marittimi sono eserciti durante il periodo estivo e consistono in collegamenti con navi veloci e piccoli traghetti verso Napoli ed altri comuni della costa vesuviana (Metrò del mare).

Accanto al trasporto pubblico locale, sono offerti su strada servizi charter di autobus e cioè servizi operati direttamente dalle agenzie turistiche per i propri clienti; essi incidono in modo molto significativo sul traffico per il numero dei mezzi in circolazione e per la loro dimensione che, in certi tratti, è tale da poter potenzialmente bloccare il deflusso veicolare per incompatibilità volumetrica con la strada.

L'offerta di opportunità di spostamento nella Penisola è caratterizzata dalla presenza di alcuni sistemi di trasporto, ortogonali alla fascia costiera ed in genere disposti secondo le linee di massima pendenza, costituiti da funivie e da ascensori; il servizio offerto è oggi modesto, soprattutto per la carente integrazione dei, peraltro, pochi impianti esistenti. La loro presenza, però, è di grande interesse perché, oltre ad essere un suggerimento per l'assetto futuro del sistema, costituisce la prova di una disponibilità all'uso di mezzi "non convenzionali" che è premessa per una loro accettazione da parte di turisti e residenti.

Persiste ancora sul territorio, in special modo nelle aree interne, una rete di sentieri, segni delle antiche vie di accesso, che oggi sono utilizzati esclusivamente ai fini turistici, ma che rappresentano ad oggi una fonte di particolare interesse perché oltre ad assolvere questa funzione, costituiscono potenziali vie di accesso da riattivare per una mobilità non più solo automobilistica e pertanto a basso impatto ambientale.

La domanda di mobilità si differenzia in base alle esigenze delle persone in movimento, di cui possono essere individuate varie categorie:

- flussi di residenti pendolari diretti per lavoro soprattutto da e verso la Città capoluogo di Napoli, con cadenza giornaliera, e flussi di residenti

in movimento verso i comuni vicini per varie motivazioni;

- flussi di studenti generati dalla presenza della scuola alberghiera e dell'ITIS professionale;
- flussi di studenti universitari iscritti presso le Facoltà delle Università di Napoli e Portici;
- flussi di addetti che lavorano nelle strutture alberghiere dei comuni limitrofi o nelle piccole industrie locali;
- flussi diretti agli alberghi (concentrati nel periodo estivo);
- flussi di bagnanti diretti alle spiagge, numero che incide considerevolmente sulle condizioni del traffico nel periodo estivo;
- flussi di proprietari delle seconde case, che si spostano in particolare da Napoli;
- flussi di turisti dei fine settimana, che provengono prevalentemente da Napoli in automobile nel periodo di maggio-luglio creando problemi di intasamento sulle strade.

Ad ogni categoria corrispondono esigenze diverse e quindi modi di trasporto diversi, orari diversi, tipologie di luoghi frequentati diversi e, soprattutto, valori diversi attribuiti al tempo necessario per spostarsi.

I dati sulla mobilità, estratti dalle elaborazioni dell' ISTAT sul censimento della Popolazione del 2010, rendono un'idea degli spostamenti effettuati quotidianamente, all'interno dell'ambito territoriale del comune di Vico Equense, tra il domicilio e il luogo di lavoro/studio, mediante l'utilizzo di tutti i mezzi di trasporto.

Dalle analisi condotte risulta che il movimento sistematico del Comune

risulta composto da quasi 10.000 spostamenti così raggruppati: 2.784 in uscita, 1.161 in ingresso e 5.997 (pari al 60% del totale) entro i confini comunali.

Si muove sistematicamente il 46% della popolazione residente (8.781 su 19.025 residenti) ed inoltre, gli spostamenti in ingresso, sono originati per il 96% all'interno della provincia di Napoli.

Questi ultimi sono effettuati prevalentemente in treno (56%), sì che, all'auto spetta il 27% degli ingressi e al mezzo collettivo su gomma, il 9%.

Gli spostamenti in uscita (pari ad oltre il doppio di quelli in ingresso) sono diretti all'interno della Provincia di Napoli, per una quota del 97% (Napoli, Sorrento e Castellammare raccolgono oltre il 70% delle destinazioni).

Il mezzo di trasporto prevalente è ancora il treno, col 55% del totale mentre l'automobile soddisfa il 33% della domanda di spostamento verso l'esterno.

Gli spostamenti interni al comune registrano una componente pedonale pari al 46% e una quota relativa all'uso dell'auto pari al 20%. Il mezzo collettivo su gomma soddisfa il 12% della mobilità sistematica.

Questi elementi sono da imputare alla necessità di relazione, oggi mancante, fra le frazioni e il centro urbano.

Sempre l'ISTAT ci fornisce che l'ora compresa tra le 8:00 e le 9:00 registra il 45% delle origini; la mezz'ora precedente pesa per il 13% del totale.

Il 55% degli spostamenti risulta essere compreso entro il quarto d'ora di viaggio; di questi, la quota del 20%, che necessita di mezz'ora per gli spostamenti, evidenzia che le percentuali di utilizzo dell'auto e del bus (a danno degli spostamenti pedonali) ed i tempi di viaggio, risultano maggiori rispetto a quelli degli altri comuni della Penisola Sorrentina, sottolineando ancora una volta, la necessità

di un potenziamento dei collegamenti, soprattutto interni al territorio, ai fini di una maggiore efficienza.

In sintesi potremo affermare che la popolazione di Vico Equense gravita sostanzialmente sul proprio territorio, ed il 30% ne esce per muoversi nell'ambito dei tre poli di notevole attrazione (Napoli, Sorrento e Castellammare di Stabia).

Le considerazioni finora esposte, nonostante l'incertezza sui dati e l'assenza di informazioni specifiche su segmenti significativi della domanda, ci permettono di poter indicare come la mobilità interna sia prevalente su quella di scambio e come sia, di conseguenza, indispensabile studiare per essa una risposta prima ancora che per la mobilità di scambio.

La struttura e la forma del sistema viario peninsulare, ne riflettono la storia vissuta, evidenziando, come in un territorio così vasto come il nostro, ci siano maglie molto larghe e molto poco connesse.

Il comune di Vico Equense rappresenta la porta di accesso alla Penisola e si può ritenere che riassume in sé tutti i problemi relativi all'accessibilità, in particolare per quel che riguarda la fascia collinare e le aree del Monte Faito.

La condizione del contesto urbano di Vico Equense è difatti molto particolare, in quanto la popolazione vive all'interno di un territorio suddiviso in frazioni, il cui sistema di collegamenti, ancora ottocentesco, è costituito da un'unica strada, la Via R. Bosco, intitolata al suo concittadino Raffaele Bosco (*discendente per parte materna da uno dei tre rami in cui si estinse la illustre famiglia Buonocore di Patierno*), che si prodigò per la realizzazione del collegamento “carrabile” dal centro del paese con l'intero sistema delle frazioni; esso ancora oggi si presenta come un circuito

circolare della medesima conformazione del tracciato originario sicuramente insufficiente alle esigenze del vivere moderno.

Il territorio infatti, si caratterizza per un'elevata dispersione territoriale accentuata dall'inefficienza dei collegamenti, oggi causa di un forte individualismo fra gli stessi abitanti delle frazioni.

E' noto che gli obiettivi di una futura pianificazione nel settore dei trasporti sono molteplici, rivestendo e coinvolgendo una pluralità di interessi considerevoli ed una serie di valenze ancor più che economiche, ambientali e sociali.

Il turismo costituisce una componente certamente significativa se si considera che alimenta un'ampia gamma di produzioni (servizi, artigianato, prodotto agricoli tipici, etc.), quindi il flusso che ne deriva si trova a sorreggere un sottosistema economico.

Il miglioramento dell'accessibilità, nonché della fruibilità, di un'area come quella di Vico, a spiccata vocazione turistica trasmetterebbe certamente a tale sottosistema un impulso alla creazione di ricchezza e di opportunità d'impiego, favorendo il diramarsi di tutta la rete di scambio che collega imprenditori, lavoratori autonomi e dipendenti.

L'obiettivo della pianificazione è quindi riconducibile essenzialmente sia al miglioramento dell'accessibilità delle aree periferiche, al fine di incentivare lo sviluppo economico e decongestionare le vie di maggiore frequentazione sia al completamento o miglioramento delle linee di comunicazione già esistenti, al fine di diminuire i tempi di percorrenza. Inoltre vanno annoverate nuove ipotesi per ottenere l'alleggerimento del carico urbanistico derivante dal potenziamento dei trasporti solo tramite nuove modalità di trasporto (su ferro, su fune, via mare) che,

affiancate alla mobilità esistente, possano consentire un minor impatto ambientale e riduzione dei costi per la movimentazione merci e passeggeri.

Nella volontà politica della Regione Campania, espressa per il tramite del P.T.R., spicca la necessità di meglio interconnettere i territori della fascia **3** – *Penisola Sorrentina* (le cui criticità urbane sono legate essenzialmente al traffico), sia per il tramite di reti tecniche, che di tipo socio-funzionali, permettendo una più rapida ed efficiente interazione fra i sistemi territoriali di diversa natura.

Partendo dal presupposto che un territorio come il nostro, non può che essere preservato nell'insieme dei nodi che lo compongono - e che si sostanziano essenzialmente di una strada principale, la Via R. Bosco (di impianto storico-ottocentesco) ed una sorta di reticolo di arterie viarie minori, sorte nell'antichità per ragioni di necessità e di urgenza - si potrebbe considerare, in un'ipotesi di pianificazione futura, di "rivitalizzare" i progetti previsti dal P.U.T, le proposte dell'Amministrazione Comunale e degli Enti Provinciali e Regionali rimasti su carta ma oggi indispensabili ai fini di un adeguamento alle esigenze del vivere moderno.

PROPOSTE PER LA NUOVA MOBILITÀ

Progetto nuovo svincolo di Vico Equense – G4 primo tratto.

La progettazione di uno svincolo, in uscita dal tunnel di Seiano (lato Vico Equense - ponte di Seiano), per il collegamento con l'esistente Via R. Bosco, denominato "svincolo di Vico Equense", deriva da una richiesta avanzata dall'Amministrazione comunale, in sede di conferenza di servizi, per l'approvazione del progetto ANAS n. 1656/2001 dei *"lavori di costruzione di una variante"* alla S.S. 145. Secondo le indicazioni riportate nel P.R.G. vigente, il P.U.T. aveva individuato una viabilità denominata G4 *"(...) una nuova strada di valenza comunale di connessione tra la SS. 145 Sorrentina a nord dell'abitato di Vico ed interessante gli abitati di S. Maria del Toro, della parte bassa di Pietrapiana con relativa intersezione alla Via R. Bosco per riconnettersi, ad oriente di Vico, con la SS. 145 Sorrentina in prossimità dello sbocco di galleria di variante già in esercizio (...)".*

Queste strade di svincolo avrebbero dovuto assolvere la funzione di collegare direttamente la S.S.145 con le frazioni alte di Vico Equense, evitando così l'attraversamento del centro cittadino e sopperire, almeno in parte, a quegli effetti dannosi di congestione, che dagli anni '80 in poi, si sono accentuati a causa di una

crescita della domanda di tipo residenziale verso le frazioni collinari. Tale funzione avrebbe evitato inoltre, il passaggio per Vico centro negli attraversamenti aventi origine dalle frazioni e diretti verso est (Castellammare di Stabia) o verso ovest (Sorrento).

L'intervento in progetto si colloca infatti, in corrispondenza dello sbocco (lato Sorrento) dell'attuale Galleria di Seiano ed interessa una fascia di territorio precollinare, localizzata a monte dell'attuale svincolo; si tratta dunque della zona compresa tra la sponda destra del Torrente Rivo D'Arco e i margini dell'area urbanizzata in località *Le Pietre* della frazione Pietrapiana.

Gli obiettivi di questo progetto sono da ricercarsi nei seguenti punti:

- decongestionamento della viabilità del centro cittadino;
- potenziamento dell'integrazione turistica tra fascia costiera e territorio intero;
- rafforzamento del sistema di collegamenti terrestri;
- miglioramento dell'accessibilità dei luoghi;
- valorizzazione e sviluppo delle zone collinari.

Partendo dal corridoio di progetto riportato nel P.R.G., sono state valutate essenzialmente tre ipotesi alternative mantenendo invariati il punto di partenza (svincolo attuale) e quello di arrivo (Via R. Bosco all'altezza incrocio con Via Fontanelle); il tutto allo scopo di permettere il collegamento diretto tra la viabilità principale lungo la Statale e l'itinerario turistico da e verso il Monte Faito in linea con i principi dettati dal PTR e dall'ultima proposta di PTCP.

Progetto nuovo svincolo di Vico Equense – G4 secondo tratto.

In questa sede sarebbe interessante porre l'attenzione anche sul secondo tratto previsto dal PUT), ma non ancora oggetto di un' effettiva proposta progettuale, che interesserebbe la cucitura di vari ambiti territoriali (Via R. Bosco – Via Madonnelle – Area Scolastica di Via Sconduci) e consentirebbe non solo il decongestionamento del traffico diretto verso il Centro e soprattutto l' area Scolastica, ma al contempo rivitalizzerebbe una zona oggi del tutto periferica, ma viceversa assolutamente strategica per la presenza del Palasport e del complesso scolastico a Via Sconduci.

Pista pedonale e ciclabile di collegamento Vico Equense – Castellammare di Stabia.

La proposta per lo studio di fattibilità volto alla realizzazione di una pista ciclabile che colleghi i due importanti attrattori turistici del territorio, *Vico Equense* e *Castellammare di Stabia*, muove dalle iniziative di programmazione della Provincia di Napoli e della Regione Campania, in linea con gli obiettivi presenti nel Piano di Sviluppo Regionale e con i temi portanti del P.I.T “*Penisola Sorrentina Amalfitana*”, del P.I. “*Filiera Termale*” e del Patto Territoriale “*Penisola Sorrentina*”. Valutato con Delibera di Giunta Comunale n. 68 del 05/09/2006, il progetto mira alla riqualificazione dell'offerta turistica, in linea con la tutela ambientale, la valorizzazione e la promozione di itinerari sostenibili.

La prossima apertura del nuovo Tunnel di Collegamento Pozzano – Scrajo impone ai Comuni di vico Equense e Castellammare di Stabia l' adozione di ogni tempestiva ed opportuna cautela affinché si preservi uno dei percorsi stradali più

affascinanti dell' intero Mezzogiorno, e si eviti che la deregulation e la disattenzione produca l' effetto di “domizianizzare” tale area.

La problematica più significativa, che interessa l'attuale mobilità del territorio, è sicuramente rappresentata dall'insufficienza del sistema dei collegamenti interni tra le varie frazioni ed il centro principale e, più in generale, tra la linea di costa e la zona collinare. Infatti la Via R. Bosco costituisce l'unico elemento connettivo di supporto ad una viabilità secondaria dimensionata più di 100 anni fa, ed ormai non riesce da sola a sostenere l'intenso traffico veicolare, in particolare di attraversamento dei centri abitati.

Tale condizione, valutata come “fattore killer”, rende particolarmente difficile e caotica la vita dei centri attraversati dalla Via R. Bosco ed in particolare quella dei borghi di Massaquano, Moiano e Fornacelle.

Gli interventi successivamente illustrati rispondono proprio all'esigenza – individuata nell'ambito di laboratori di progettazione partecipata (secondo i criteri del Project Cycle Management proposto in ambito U.E.) in cui sono state coinvolte significative rappresentanze dei principali portatori d'interesse economico e sociale delle aree interessate – di dotare i Borghi di strade di supporto che possano offrire una soluzione naturale al degrado edilizio, urbano e sociale, nonché alla cattiva accessibilità e fruibilità che li caratterizzano.

**Variante Massaquano_Riqualificazione del percorso delle antiche mura
“Circuito degli illuministi”.**

Il progetto “Riqualficazione del percorso delle antiche mura – Circuito degli illuministi” è volto all’individuazione di una soluzione finalizzata alla riqualficazione estetica e funzionale dell’ambiente urbano della località Massaquano, e quindi alla creazione di condizioni per una fruibilità adeguata del borgo stesso.

In particolare il progetto si prefigge di qualificare il tessuto urbano della cinta muraria mediante un intervento di recupero di un antico percorso cittadino e di spazi pubblici, al fine di restituirli alla vita della collettività. Come è emerso in sede di progettazione partecipata, qualsiasi programma di recupero e valorizzazione del borgo, sarebbe però destinato a fallire se non si desse il giusto peso alle problematiche legate alla mobilità. La creazione di una strada alternativa, nell’impossibilità di adeguare tutto il tratto esistente, rappresenta, quindi, l’unica soluzione per trasformare radicalmente sia l’immagine che la vivibilità del borgo. L’intervento mira ad orientare parte del flusso veicolare, oggi di attraversamento del borgo, fuori dal centro storico ed a porre, quindi, le premesse per un miglioramento della vivibilità del centro e facilitare il collegamento tra le frazioni.

Gli elementi cardine della strategia di progetto sono, infatti, nei limiti imposti dal P.U.T., la creazione di un nuovo percorso carrabile, in alternativa alla Via R. Bosco, complementare ed esterno al centro storico, capace di alleggerirne il traffico veicolare, ed il recupero della Via Case Vecchie che costeggia le antiche mura, come percorso pedonale (strada degli illuministi napoletani).

Il nuovo asse viario per il primo tratto utilizza ed amplia un tracciato viario già esistente (Via Raspolo), adeguandolo, e per il secondo tratto, di nuova costruzione, costeggia il vecchio percorso delle antiche mura (Via Case Vecchie)

raccordandosi alla viabilità esistente della R. Bosco, dopo il centro di Massaquano, mediante la realizzazione di modeste opere infrastrutturali (ponticello e rampa di raccordo).

La soluzione del tracciato adottato deriva da esigenze ben precise di carattere tecnico in quanto, utilizzando parte di un tracciato esistente, riduce al minimo sia l'impatto sul territorio che la frammentazione delle particelle, evitando la formazione di lotti interclusi e reliquati difficilmente utilizzabili.

Solo in questo modo, alleggerendo il flusso veicolare di attraversamento del borgo, potrà prendere avvio il processo di effettiva valorizzazione permettendo una migliore fruizione delle emergenze storiche esistenti oltre che ad un miglioramento della vivibilità da parte dei residenti.

Il progetto fu previsto già nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2006/2008 adottato con Delibera di Commissario Straordinario n. 177 del 13/10/2005, in quanto coerente con le finalità del POR CAMPANIA 2000/2006, ma non è stato realizzato ed oggi si conferma assolutamente attuale.

Variante Centro Storico Moiano.

Il progetto, proposto dall'Amministrazione Comunale, prevede l'opportunità di realizzare un tracciato alternativo alla Via R. Bosco che, attraversando il centro storico della frazione Moiano, genera, ad oggi, condizioni di criticità per il traffico veicolare e di pericolo per i pedoni.

Il centro storico di Moiano rientra, infatti, nel percorso dei veicoli diretti verso il Monte Faito (incrocio con Via Nuova Faito) e diventa, pertanto, di transito per tutti gli altri veicoli diretti alle frazioni.

L'obiettivo è quello di creare, appunto, un bypass del centro storico, deviando il traffico di attraversamento su un altro percorso. La soluzione a questo problema è stata individuata nella sistemazione di Via Paradiso e nel collegamento con la Via R. Bosco. È necessario, quindi, realizzare due nuovi tratti di strada, sicchè da collegare Via Paradiso con Via S. Bartolomeo e Via Casa Apuzzo con Via R. Bosco, tali da migliorare la fruibilità in sicurezza dei luoghi e la complessiva riqualificazione del percorso.

Il progetto fu già previsto nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2010/2012 adottato con Delibera di Giunta Comunale n. 172 del 15/10/2009, in quanto coerente con le finalità del POR CAMPANIA FERS 2007/2013, ma non è stato realizzato e si rivela anche oggi pienamente attuale.

Variante Fornacelle - Realizzazione di un sistema alternativo di viabilità.

Nel progetto più ampio di riqualificazione urbanistica ed ambientale della borgata Fornacelle, si inserisce l'intervento di realizzazione di una variante alla Via R. Bosco, per la creazione di un asse viario che favorisca il miglioramento della mobilità presente, decongestionando il flusso veicolare che attualmente l'attraversa.

Si è previsto, quindi, un intervento che consenta un attraversamento veloce del Borgo per il flusso veicolare di passaggio e si pongono le premesse per un miglioramento del sistema di collegamento del centro di Fornacelle con Via S. Martino e Via Boza, arterie di notevole flusso veicolare locale.

In particolare, il progetto prevede la realizzazione di un percorso alternativo – con un tracciato lungo circa 212 mt sviluppato in parte in galleria per un tratto di 72 mt – che, bypassando il centro abitato della borgata, si ricollegherà alla Via R. Bosco, rendendo più scorrevole il flusso veicolare lungo l'arteria principale, e

soprattutto consentendo di migliorare la vita del Borgo, rendendolo al tempo stesso più fruibile.

La soluzione del tracciato adottato, deriva da esigenze ben precise di carattere tecnico in quanto segue il tracciato previsto dal P.R.G. ed inoltre, trattandosi di alternativa alla viabilità principale esistente, così come classificata dal P.U.T. (L.R. n. 35/87), sono state previste soluzioni tecniche conformi ai dettami della stessa Legge e l'applicazione, dove necessario, di tecniche di ingegneria naturalistica.

Il progetto fu già previsto nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2008/2010 adottato con Delibera di Giunta Comunale n. 374 del 15/10/2007, in quanto coerente con le finalità del POR CAMPANIA 2007/2013, ma non è stato realizzato e parimenti oggi si conferma estremamente attuale.

“Cittadella dello Sport, Cittadella del Fare e del Tempo Libero” e funicolare tra Massaquano e il centro di Vico Equense.

Il progetto, che ha una dimensione in scala di tipo urbano, coinvolge sia il centro che le località poste sul versante est, ma la sua importanza strategica interessa l'intero territorio comunale. Esso prevede la realizzazione di una Cittadella dello Sport, una Cittadella del Fare e del tempo Libero e una funicolare di collegamento tra la frazione di Massaquano e il centro di Vico Equense, con la stazione di partenza attigua alla Circumvesuviana, una stazione intermedia in località Bonea ed il terminale in località Raspolo, con annessi parcheggi interrati e verde attrezzato in superficie.

Anche questo intervento rientra quindi nel progetto di una mobilità alternativa della città di Vico Equense che, attraverso la realizzazione di una serie di servizi tende ad alleggerire il traffico leggero e pesante dell'unica arteria viaria esistente, la Via R. Bosco, senza compromettere, ma migliorando, le possibilità della popolazione residente, di chi lavora al centro nonché di chi abita nelle frazioni collinari e dei turisti in visita alla città.

Nell'ambito di questo progetto la nuova linea funicolare serve sostanzialmente da accesso alla città per il flusso di traffico proveniente dalle colline e, in senso opposto, agevola i cittadini e le persone provenienti dai Comuni costieri limitrofi nella fruizione della nuova Cittadella del Fare e del nuovo Polo Sportivo.

La posizione di questi nuovi insediamenti (quello produttivo e quello sportivo) serviti dalla nuova funicolare, risulta quindi strategica e rappresenta un reale servizio per gli abitanti del posto e soprattutto per la frazione di Moiano. Il servizio è costituito da un sistema di infrastrutture che, in modo complementare, permette l'accesso al centro città: il parcheggio a rotazione del Polo sportivo e quello di Bonea assorbono il flusso veicolare proveniente dalle colline e da qui la funicolare offre un valido sistema alternativo per il raggiungimento a valle del Centro abitato e degli attuali sistemi di trasporto della Circumvesuviana.

Progetto riqualificazione urbanistica e funzionale di Via Canale-Via De Feo.

L'intervento di riqualificazione urbanistica e funzionale di Via Canale (definita dall'impluvio naturale che fluisce sino alla Marina di Vico), di Via Cavone (l'attuale Via de Feo) e dell'area dell'attuale piazza Mercato, prende forma dalla necessità di restituire alla collettività uno spazio urbano vitale, con un'identità

consolidata e chiaramente riconoscibile. Questo intervento, i cui risultati ad oggi sono sotto gli occhi di tutti, ha restituito alla città un forte polo di aggregazione e di riconoscibilità, riacquistando la centralità persa e migliorando la vivibilità degli spazi immediatamente contigui.

I Borghi Marinari

Il Borgo Marina di Vico unitamente alla Marina di Seiano, rappresentano elementi di rilevanza paesaggistica del nostro territorio in una sorta di *unicum* tra morfologia insediativa ed ambiente naturale di particolare caratterizzazione, ma costituiscono anche aree di forte attrazione turistica segnate da elevati livelli di reddito e di consumo provenienti per lo più dal turismo, dal commercio e dall'artigianato tipico.

L'accessibilità via mare, antica via d'ingresso, è oggi penalizzata da una limitata integrazione mare-terra dovuta alla mancanza di adeguate connessioni tra i porti e bacini d'utenza; peraltro, anche il potenziamento del sistema degli approdi presenta margini di praticabilità che ne fanno una risorsa strategica, soprattutto in un grado di corretta integrazione con il trasporto su ferro e, in ogni caso, ponendo la dovuta attenzione ai problemi ambientali.

I programmi attuali e futuri posti sui tavoli comunali, sovracomunali e Regionali nell'ambito di progetti di sviluppo della mobilità, sicuramente incentrano parte dell'attenzione sullo studio di sistemi che potremmo definire "alternativi". L'obiettivo di partenza è quello della sostenibilità ambientale, attraverso la programmazione di interventi che mirano a decongestionare il traffico veicolare

(limitando quindi l'inquinamento atmosferico che ne deriva), proponendo, allo stesso tempo, soluzioni altrettanto comode ed efficienti.

Nel progetto di un futuro sviluppo del territorio della nostra città, la realizzazione di sistemi di risalita meccanica (ascensori) tra le marine ed il Centro Storico potrebbero rappresentare un pilastro per il conseguimento dell'obiettivo di una mobilità sostenibile.

La scelta dell'ascensore come strumento di collegamento è stata suggerita da varie ragioni:

- condizioni orografiche dei siti, caratterizzati da dislivelli di notevole pendenza;
- flessibilità della domanda (concentrata in particolari periodi dell'anno); per cui è consigliabile adottare un sistema a bassa capacità, con ridotti costi di esercizio e costi del personale non costanti;
- impatto minore rispetto ad altri sistemi di trasporto;
- valutazione complessiva costi/benefici positiva.

In questo modo si verrebbe certamente a ridurre drasticamente l'utilizzo delle autovetture per l'accesso alle spiagge da parte degli abitanti di Vico e dei turisti, e non solo: garantendo questo genere di collegamenti "più estremi", gli effetti positivi, in termini di riduzione della congestione del traffico veicolare, ricadrebbero certamente anche sulla mobilità di accesso dall'esterno della città e su quella di percorrenza interna di collegamento delle frazioni con il centro cittadino.

Ascensore per Marina di Vico - Realizzazione di un sistema di risalita tra la Marina di Vico e il Centro cittadino.

Il progetto, finalizzato alla valorizzazione e riqualificazione del borgo di Marina di Vico e dei percorsi pedonali esso relativi, costituisce certamente un'opera particolarmente complessa, ma dall'indiscussa rilevanza strategica per la città di Vico Equense.

L'intervento mira alla realizzazione di un valido sistema di trasporto pubblico "alternativo" che possa alleggerire il disagio prodotto dalla difficoltà e scarsità del sistema viario esistente.

La realizzazione dell'ascensore avverrà attraverso la costruzione di un pozzo, per l'alloggiamento degli impianti elevatori, la cui localizzazione è prevista in corrispondenza dell'area del piazzale della Circumvesuviana, con la sistemazione del belvedere. Il dislivello da superare per il collegamento dei due siti è di diverse decine di metri ed il collegamento tra il pozzo e la Marina di Vico da parte dell'utenza sarà garantito da un percorso naturale che avrà termine su Via Cristoforo Colombo.

La soluzione progettuale utilizzata persegue il raggiungimento degli obiettivi preposti del minor impatto ambientale possibile, in quanto la maggior parte dell'opera sarà "entro terra" limitando ogni volumetria esterna, utilizzando per essa, finiture tipiche dei luoghi sorrentini (tufo grigio, pietra calcarea chiara) ed attuata nel rispetto delle essenze arboree esistenti.

L'opera è finanziata in parte con fondi della Regione Campania attraverso AcaMIR, con la collaborazione di EAV-Circumvesuviana e dell'Amministrazione Comunale.

Recupero ambientale del Borgo e della spiaggia della Marina di Vico Equense.

Il progetto “*Recupero ambientale del Borgo e della spiaggia della Marina di Vico Equense*” muove dalle linee guida indicate dal P.I.T. – *Penisola Sorrentina Amalfitana* e si basa sul concetto di diversificazione dell’offerta turistica ai fini dello sviluppo del turismo di qualità.

L’identificazione del progetto, che prende forma dalla metodologia *Global Oriented Project Planning - laboratorio di progettazione partecipata*, individua un quadro di analisi dei problemi e delle soluzioni, il cui obiettivo principale, è quello di pervenire ad ipotesi ammissibili per il recupero ambientale del Borgo al fine di tramutarne la destinazione in fonte di attrazione turistica.

Il progetto prevedendo la valorizzazione del Borgo attraverso la riqualificazione urbanistica del sito, dando ampio spazio alla percorribilità pedonale i cui accessi sono previsti dalle strade antiche di Via Marina e Via Castello, nonché un accesso meccanizzato dalla parte alta della città, in corrispondenza di Via Pozzillo, permettono di integrare l’antico aggregato seicentesco a valle e la cosiddetta “economia dei pescatori”, con le esigenze degli utenti.

Nei moderni *processi di pianificazione di settore*, il tema della portualità turistica tende ad essere inserito e compreso all’interno delle dinamiche complesse che hanno luogo lungo la fascia costiera, con particolare riferimento a quelle funzioni *marine e terrestri* che identificano nei porti turistici i *nodi funzionali* per la reciproca interazione.

Lo sviluppo della portualità turistica viene legato, quindi, alla sensibilità, complessità e articolazione della fascia costiera, che vede coinvolte sia aree metropolitane fortemente urbanizzate, sia aree destinate esclusivamente o

prevalentemente, ad un uso turistico, sia aree ambientalmente “fragili”. In tutti i casi, lo sviluppo del settore è legato al livello di integrazione che riesce a stabilire con il territorio, ossia il grado in cui riesce a “interpretare” un insieme di domande d’uso – manifeste e/o allo stato latente - provenienti dalle popolazioni residenti, dai settori produttivi, da turisti e visitatori e che possono manifestarsi anche contemporaneamente e su di uno stesso luogo.

Lo *stato attuale della portualità turistica* in Campania risulta completamente inadeguato a garantire standard di comfort per gli utenti e di rispetto per l’ambiente costiero sia marino che terrestre: sul piano infrastrutturale la maggior parte dei porti e degli approdi si caratterizza per la vetustà e l’insicurezza delle opere di difesa e delle banchine di ormeggio, per la carenza e scarsa funzionalità delle aree di servizio e di quelle dedicate all’accoglienza dei passeggeri, per lo stato dei fondali che necessitano di maggiori e continui interventi di controllo e di dragaggio.

Sul piano territoriale, le criticità sono rappresentate, in primo luogo, dall’assetto delle connessioni infrastrutturali con l’entroterra, dall’organizzazione dell’intero sistema di accessibilità portuale nonché dalla carenza di spazi retroportuali; sul piano sistemico-gestionale, infine, le maggiori criticità sono nella scarsa qualità e quantità di servizi offerti per il diporto e per i collegamenti marittimi, nella scarsa integrazione tra porti e territorio ed, infine, nella carenza di sistemi informatizzati di gestione e di coordinamento degli impianti.

Tuttavia, la costa regionale è un luogo che presenta grandi potenzialità di sviluppo economico attraverso la programmazione di un sistema diportistico di eccellenza, che trova nella riqualificazione dei porti esistenti e nella realizzazione

di nuova offerta di servizi ed impianti portuali, l'occasione per dare vita ad un nuovo modello di turismo durevole.

Le *nuove competenze regionali* che, con il D.Lgs. 112/98 e a partire dall'1.1.2002, sono estese anche alla programmazione, pianificazione ed esecuzione di opere portuali, come descritto nell'Allegato 1 "*Le nuove competenze della Regione in materia di porti e demanio marittimo*", consentono di intervenire sul settore della portualità turistica secondo un approccio olistico in grado di "mettere a sistema" la dispersione di risorse oggi esistente. In Campania tale competenza è stata ribadita con la LR n.3 del 28 marzo 2002 "*Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania*".

Viene proposto dunque, un metodo di lavoro e, contemporaneamente, un'interpretazione dello stato attuale del territorio e dello stato desiderabile verso cui orientare l'azione e gli interventi del settore. E' questo l'avvio di un processo di pianificazione per progetti puntuali teso a realizzare – anche attraverso il coinvolgimento di capitali privati - un sistema integrato della portualità turistica e dell'intermodalità costiera in grado di orientare il futuro dell'area costiera campana verso un modello di sviluppo sostenibile per l'ambiente, efficiente per l'economia ed equo per le popolazioni ed i territori coinvolti. La portualità turistica rappresenta, infatti, un elemento strategico per riqualificare l'ambiente fisico, per promuovere l'economia locale attraverso la creazione e/o la ri-funzionalizzazione di attività economiche e risorse umane, per tutelare e valorizzare il patrimonio antropico, ambientale e culturale anche attraverso la messa in sicurezza delle infrastrutture presenti. Il progetto del sistema sarà il primo nelle regioni meridionali ad essere sviluppato in aderenza ai principi - ispiratori e operativi – definiti dall'UE per la

gestione integrata delle zone costiere (ICZM) e per *l'Integrated Quality Management* per il turismo costiero.

L'*organizzazione sistemica* vede i porti turistici come luoghi di scambio mare-mare, mare-terra, terramare per il turismo costiero (non solo di tipo “balneare”), per il tempo libero delle popolazioni residenti, per la mobilità locale e turistica: in questo senso, lo sviluppo e il potenziamento della portualità turistica richiede la riorganizzazione dei sistemi di accessibilità portuale per decongestionare i flussi di mobilità lungo la fascia costiera e favorire l'integrazione modale mare-terra sia per il trasporto collettivo (collegamenti marittimi e metrò del mare) sia per il trasporto individuale (diporto nautico). Pertanto, sia gli interventi sugli impianti esistenti, sia gli interventi per nuove strutture, si svilupperanno, sempre nella logica di sistema, rendendo i porti idonei, sotto il profilo infrastrutturale e gestionale, ad assolvere sia le funzioni propriamente diportistiche, sia quelle relative al trasporto ed alla mobilità turistica.

Project Financing Marina d'Aequa - “Riqualificazione del litorale e del sistema portuale di Vico Equense. Porto di Marina d'Aequa”.

Già nell'ambito dell'utilizzazione dei Fondi Strutturali Europei 2000 – 2006, la Regione Campania identificò il Progetto Integrato “*Portualità Turistica*” a cui l'Amministrazione Comunale di Vico Equense decise di collaborare predisponendo uno studio di fattibilità, stipulando anche un'intesa di programma con la vicina Marina *Alimuri* di Meta, per la migliore utilizzazione dell'esistente attività diportistica nel Borgo di Marina d'Aequa. Il progetto non riuscì a vedere la luce, ma è ancora di grandissima attualità.

Il progetto prevede interventi di ristrutturazione e riqualificazione della struttura portuale (ampliamento del molo sopraflutto, introduzione di moli galleggianti per la nautica da diporto, sistemazione del molo sottoflutto con banchinamento) anche con delocalizzazione di alcune attività esistenti, la ristrutturazione di alcuni pontili, e la riqualificazione delle spiagge del porto ubicando alcune attività balneari tra cui quelle delocalizzate dall'interno del bacino portuale.

Bisogna anche dire che recentemente il porto è stato inserito all'interno del progetto Regionale di mobilità alternativa per il collegamento dei centri turistici del Golfo di Napoli. Il progetto di riqualificazione e rivitalizzazione si configura, dunque, alla luce delle maturate vocazioni della struttura esistente ai fini di implementare l'attività turistica.