

PUC

Piano Urbanistico Comunale Comune di Portici



marzo 2021

Sindaco:
dott. Vincenzo Cuomo

**Assessore alla Programmazione e Assetto
del Territorio e Lavori Pubblici**
dott. Giovanni Iacone

**Dirigente Settore Urbanistica, Edilizia e
Patrimonio Pubblico**
arch. Gaetano Carlo Massimo Improta

Responsabile dell'Ufficio di Piano
arch. Gaetano Carlo Massimo Improta

Ufficio di Piano
geom. Luigi Marino
(responsabile area urbanistico-edilizia)
arch. Vittorio Marotta
(responsabile area paesaggistico-ambientale)
geom. Michele Nocerino
*(responsabile area programmazione opere
pubbliche)*

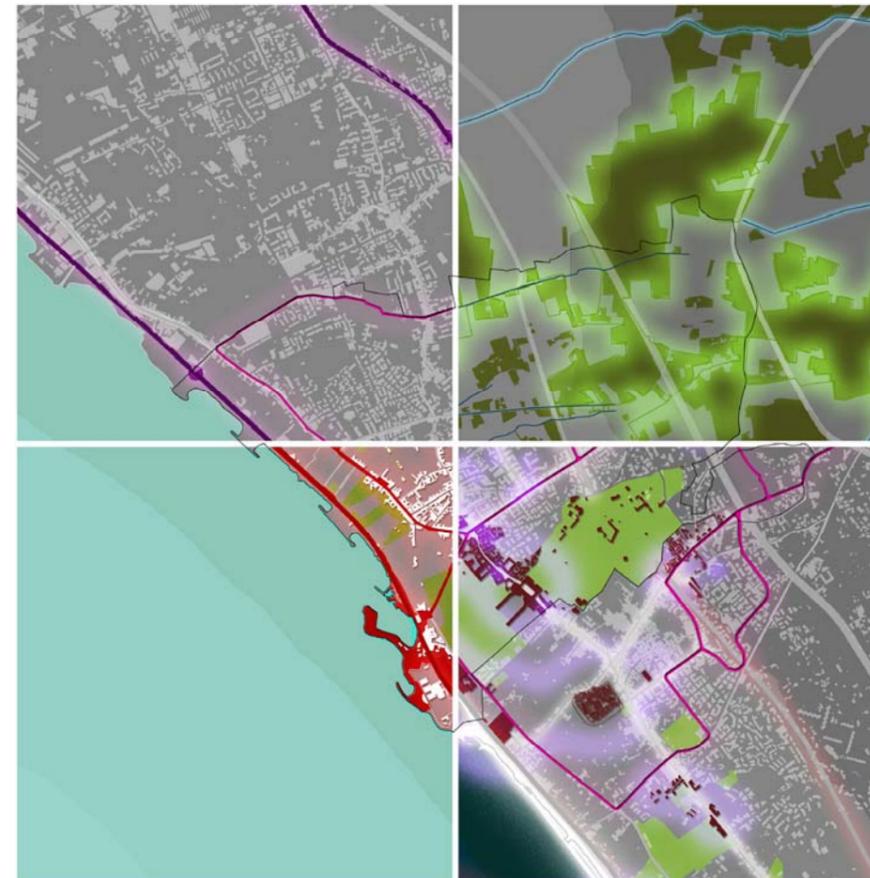
Consulenti per la redazione del PUC
Consulenti e coordinatori dell'Ufficio di Piano
Raggruppamento Temporaneo di Professionisti
prof. arch. Carlo Gasparini (capogruppo)
arch. Mirella Fiore
arch. Cinzia Panneri
con:
arch. Emanuela De Marco, arch. Luigi Innammorato,
arch. Roberto Riccio

*Aspetti della mobilità sostenibile e delle
infrastrutture di trasporto*
ing. Vincenzo Cerreta (D'Appolonia S.p.A.)

Aspetti socio-economici
prof. Ettore Cinque con dott. Andrea Mazzella

Valutazione Ambientale Strategica
Raggruppamento Temporaneo di Professionisti
prof. arch. Carlo Gasparini (capogruppo)
arch. Mirella Fiore
arch. Cinzia Panneri

Consulenti per la VAS
prof.ssa arch. Maria Cerreta
prof. arch. Pasquale De Toro
arch. Saverio Parrella



INDICE

Premessa	3	La città accessibile. La messa in rete dei luoghi attraverso il trasporto ecosostenibile.	55
Consultazioni con i Soggetti competenti in Materia Ambientale	4	La città palinsesto. La valorizzazione delle identità storiche stratificate fino al Novecento.....	57
Consultazioni con il pubblico ed il pubblico interessato	4	La città attrattiva. La diffusione delle centralità locali e delle eccellenze funzionali.	58
Dal Preliminare al Progetto definitivo di PUC	7	4.2 Progetti-Guida	59
1. Pianificazione previgente e sovraordinata	9	Il fronte – mare delle eccellenze	61
1.1 Il quadro strategico e strutturale della pianificazione sovraordinata	10	La trasversale della riconnessione monte – mare lungo la direttrice della Reggia	62
Il Piano Territoriale Regionale della Campania.....	10	La trasversale della rigenerazione urbana lungo il margine occidentale	67
Il Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli (già Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli).....	12	5 – Sistemi e reti	69
Il Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani.....	13	5.1 Sistema ambientale e la rete ecologica	70
Il Piano del Parco Nazionale del Vesuvio	16	5.2 Sistema insediativo	72
Il Piano Strategico e Operativo per la Zona Rossa.....	17	5.3 Sistema infrastrutturale	87
1.2 Strategie, residuo di piano e programmi in atto alla scala locale.....	21	6 – Dimensionamento	94
Il PRG ed altri progetti in corso	21	Criteri per il dimensionamento del PUC.....	95
Il Documento di Orientamento Strategico e il PIU' Europa	25	Il fabbisogno abitativo	95
2 – Assetti e potenzialità di sviluppo del territorio porticese.....	30	Il fabbisogno delle attività terziarie	96
2.1 Le dinamiche demografiche ed abitative	31	7 – Ambiti di riqualificazione.....	99
2.2 Le caratteristiche demografiche.....	32	7.1 Regole generali per gli Ambiti di Riqualificazione	100
2.3 Il sistema produttivo e il mercato del lavoro.....	35	7.2 Attuazione degli Ambiti di Riqualificazione	101
2.4 La crisi economica attuale, possibili sviluppi ed opportunità di crescita	38	Gli Ambiti di Riqualificazione per standard urbanistici	101
3. Contenuti e forma del PUC	41	L'Ambito di Riqualificazione integrata 1 (Ari 1) "Il Nodo intermodale del Granatello"	102
3.1 Elaborati costitutivi.....	42	L'Ambito di riqualificazione integrata 2 (Ari 2) "La nuova centralità della ex Kerasav e del nodo intermodale"	103
3.2 Principi e forma del Piano.....	44		
4 – Il quadro strategico.....	45		
4.1 Nuove immagini di città	46		
La città porosa. Il rafforzamento delle grandi connessioni ambientali e del sistema diffuso della permeabilità urbana	54		

Premessa

A livello regionale, il *Regolamento di attuazione per il governo del territorio* definisce come “Amministrazione procedente” quella che avvia, adotta ed approva il piano. Nel caso del Piano Urbanistico Comunale (PUC) essa coincide con l’Amministrazione comunale; inoltre, i Comuni sono anche “Autorità competenti” per la VAS dei rispettivi piani e varianti.

L’Amministrazione procedente, pertanto, predispose il Rapporto Preliminare, contestualmente al Preliminare di Piano (composto dalle indicazioni strutturali del Piano) e ad un Documento strategico, e lo trasmette ai Soggetti competenti in materia ambientale (SCA) da essa individuati.

Contemporaneamente l’Amministrazione procedente deve garantire la partecipazione e la pubblicità nei processi di pianificazione attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti pubblici e privati nel procedimento del Piano, per cui prima dell’adozione del PUC sono previste specifiche consultazioni, al fine della condivisione del Preliminare di Piano.

Nel caso di Portici, l’Amministrazione comunale ha avviato la fase di consultazione con gli SCA e con la cittadinanza separatamente, sulla base del Rapporto ambientale preliminare e del Preliminare di Piano comprensivo del Documento Strategico previsto dal *Regolamento* regionale.

Consultazioni con i Soggetti competenti in Materia Ambientale

Per quanto riguarda i Soggetti competenti in materia ambientale (SCA), si sono tenuti due incontri, nei giorni 22 maggio 2012 e 15 giugno 2012, presso la Villa Savonarola del Comune di Portici. A tali incontri hanno partecipato:

- Comune di Ercolano;
- Circumvesuviana, (oggi EAV s.r.l.);
- Capitaneria di Porto di Torre del Greco;
- Società Autostrade Meridionali (SAM);
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- Ministero Infrastrutture e Trasporti – Ufficio Speciale Trasporti a Impianti Fissi.

Hanno inoltre inviato le proprie osservazioni:

- Fondazione Ente Ville Vesuviane;
- Autorità di Bacino della Campania Centrale (ex Autorità di Bacino del Sarno);
- Provincia di Napoli – Area Strategica Ecologica e Tutela dell’Ambiente.

In linea generale si sono riscontrati pareri favorevoli sia al Preliminare di PUC sia al Rapporto ambientale preliminare. In particolare:

- il rappresentante della Società Autostrade Meridionali San sottolinea l’importanza della normativa di riferimento in termini di mappatura acustica e di distanza delle costruzioni dal nastro autostradale. Inoltre fa presente che sul sito web della Società è stato pubblicato il piano di zonizzazione acustica;

- il rappresentante dell’Ufficio Speciale Trasporti Impianti Fissi (USTIF) ricorda che le opere inerenti i trasporti ad impianti fissi dovranno comunque conseguire il preventivo nulla osta tecnico ai fini della sicurezza ai sensi del DPR 753/80, articolo 3;
- il rappresentante della Circumvesuviana sottolinea che l’Ente si esprimerà sul progetto esecutivo rammentando il rispetto della distanza dai 30 metri dalla sede ferroviaria per le costruzioni;
- il rappresentante della Fondazione Ente Ville Vesuviane sottolinea l’importanza del superamento dei confini amministrativi per le strategie di riqualificazione proposte per il territorio di Portici al fine di giungere ad una lettura del territorio allargata. Sottolinea inoltre il contributo che la Fondazione potrebbe dare con il proprio know-how alle azioni strategiche A1.1.2, A1.1.3, A3.1.1, A3.1.2, ed A3.1.3;
- il rappresentante dell’Autorità di Bacino sottolinea come nel quadro delle implicazioni complessive del PUC vadano maggiormente approfondite le relazioni/implicazioni con gli aspetti connessi alla difesa del suolo e all’assetto idrogeologico. Nello specifico, in sede definitiva della stesura del Rapporto Ambientale occorrerà ulteriormente approfondire la tematica della “Vulnerabilità del territorio ad eventi idrogeologici, vulcanici e sismici” con particolare riferimento alla tabella del rischio naturale ed antropogenico, nella parte riguardante gli aspetti specifici connessi al rischio idrogeologico. Per tale aspetto invita a riferirsi al recente aggiornamento del Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico (PSAI), approvato dal Consiglio regionale il 24/11/2011, che disciplina la fascia costiera del territorio di competenza dell’autorità estesa dal comune di Portici fino a Punta Campanella;
- il rappresentante della Provincia di Napoli – Area Strategica Ecologica e Tutela dell’Ambiente – sottolinea come nel Rapporto Preliminare non sia indicato il previsto centro di raccolta differenziata dei rifiuti urbani oggetto di finanziamento da parte dell’Amministrazione Provinciale di cui alla convenzione sottoscritta con il Comune in data 9/6/2009. In merito alla bonifica dei siti, inoltre, invita ad aggiornare il Rapporto Ambientale sulla base del D.Lg. 152/2006 e s.m.i.
- il Responsabile dell’Ufficio Comunale VAS ritiene utile che vengano approfonditi in sede di Rapporto Ambientale anche gli aspetti inerenti l’inquinamento elettromagnetico e l’amianto.

Nel Rapporto Ambientale redatto sulla base del progetto definitivo di PUC ai fini della procedura di VAS si è tenuto conto di quanto espresso nelle osservazioni e nei pareri richiamati in precedenza ai fini dell’adozione del Piano in sede di Giunta Comunale.

Consultazioni con il pubblico ed il pubblico interessato

Il processo partecipativo messo in campo dall’Amministrazione di Portici si è articolato in cinque incontri, tenuti presso il Teatro “I de Filippo” (ex Cinema Capitol) nella Villa Comunale di Portici al corso Umberto I, che hanno coinvolto il “pubblico interessato”, costituito da organizzazioni e cittadini.

Il 26 giugno 2012, nell'ambito del primo incontro, prevalentemente finalizzato alla presentazione del Preliminare e del Rapporto ambientale nonché all'organizzazione degli incontri futuri, sono state sviluppate le tematiche relative alle visioni strategiche della città proposte dal piano, e cioè:

- *Visione 1. La città porosa. Il rafforzamento delle grandi connessioni ambientali e del sistema diffuso della permeabilità urbana;*
- *Visione 2. La città accessibile. La messa in rete dei luoghi attraverso il trasporto ecosostenibile;*
- *Visione 3. La città palinsesto. La valorizzazione delle identità storiche stratificate fino al Novecento;*
- *Visione 4. La città attrattiva. La diffusione delle centralità locali e delle eccellenze funzionali.*

La consultazione per la condivisione del Preliminare è stata poi articolata in quattro assemblee tematiche di approfondimento, una per ciascuna delle Visioni di città proposte.

In particolare, la costruzione dell'assemblea di ciascuna giornata si è avvalsa della tecnica dell'*Open Space Technology*, uno spazio di discussione aperto a tutti coloro che intendessero partecipare.

Durante le quattro giornate si è discusso delle questioni principali che ciascuna visione di città affronta, suddividendo tutti i partecipanti in gruppi di lavoro al fine di analizzare la visione di città ed elaborare un *istant report*, ossia un rapporto sintetico istantaneo in cui far emergere tutte le questioni e le proposte principali dei gruppi.

In particolare, per ciascuna delle tematiche affrontate, sono state elaborate comunitariamente "potenzialità", "criticità" e possibili "azioni", che vengono di seguito descritte per ciascuna "visione" rappresentata.

Il primo incontro tematico sulla *Visione 1. La città porosa. Il rafforzamento delle grandi connessioni ambientali e del sistema diffuso della permeabilità urbana*, si è tenuto il 4 luglio 2012.

Rispetto alla visione proposta, sono emerse dal confronto le seguenti questioni:

- *Potenzialità:*
 - o presenza delle ville vesuviane ed i loro parchi privati;
 - o forza e valore di un Piano basato su meccanismi di condivisione e un processo partecipato con i cittadini.
- *Criticità:*
 - o scarsa fruibilità delle ville vesuviane e dei loro parchi;
 - o difficoltà di un collegamento reale attraverso un asse portante monte-mare, a causa dell'inaccessibilità costituita dalla linea ferroviaria e dall'assenza di collegamenti realmente fruibili;
 - o verifica dell'esistenza di un collegamento della Visione del PUC con il piano del verde attualmente esistente sul territorio;
 - o problema delle piste ciclabili;
 - o compatibilità delle indicazioni del Piano rispetto al Piano delle vie di fuga per la zona vesuviana;

- o presenza del tratto ferroviario, che taglia la città rispetto dal mare;
- o livello di accessibilità e fruibilità degli spazi aperti previsti dal piano: presenza di aree facilmente accessibili, perché pubbliche, ma attualmente non utilizzabili, e di aree con un grado di accessibilità e fruibilità molto più alto, ma a cui è impossibile accedere, perché localizzate in luoghi complessi o perché di proprietà privata;
- o verifica dei costi e della disponibilità di risorse economiche necessarie per rendere fruibili gli spazi aperti previsti dal piano;
- o scarsa conoscenza dei luoghi e delle potenzialità degli spazi verdi esistenti da parte dei cittadini.

- *Azioni:*

- o sostituzione del percorso ferroviario attuale con una rete su ferro più leggera, ad esempio un tram;
- o eliminazione dei sottopassi, che ostacolano i collegamenti tra città e mare;
- o stipula di convenzioni per rendere fruibili le ville vesuviane ed i loro parchi privati;
- o valorizzazione e qualificazione degli spazi aperti;
- o definizione, da parte dell'ente pubblico, di regolamenti attuativi che facilitino l'utilizzo degli spazi aperti previsti dal piano;
- o attivazione di un processo di partecipazione e condivisione da parte dei cittadini per la definizione degli spazi aperti individuati nel Preliminare di Piano;
- o riattivazione, da parte del Comune, delle servitù di passaggio nelle aree private per una migliore fruibilità della linea del mare;
- o attivazione di meccanismi di incentivazione dei privati mediante sgravi fiscali, in modo da favorire l'accessibilità delle aree private: ad es. si potrebbe prevedere che un privato renda accessibile la propria area verde e in cambio ottenga la riduzione della Tarsu;
- o attivazione di una discussione sul centro abitato di Portici, in particolare su un'area da destinare alle residenze, che non viene affrontata in questo ambito;
- o attuazione di un sistema di interventi relativo al tema dell'acqua: fontane pubbliche per la raccolta dell'acqua piovana; attivazione, da parte dell'Amministrazione pubblica, di norme e meccanismi di incentivazione che spingano i cittadini, in fase di ristrutturazione degli edifici, ad utilizzare l'acqua piovana per gli impianti idrici delle abitazioni;
- o realizzazione di impianti che permettano la riduzione dei consumi energetici, soprattutto da realizzare per la messa in rete o l'utilizzo delle aree agricole.

Il secondo incontro tematico sulla *Visione 2. La città accessibile. La messa in rete dei luoghi attraverso il trasporto ecosostenibile*, si è tenuto il 17 luglio 2012. Rispetto alla visione proposta, sono emerse dal confronto le seguenti questioni:

- *Potenzialità:*

- o piccole distanze tra i sevizi ed i siti di interesse ed i cittadini, che favoriscono una strategia di disincentivo all'uso del mezzo privato a favore della pedonalità e dell'uso dei mezzi pubblici;
 - o presenza del nodo di interscambio previsto dal PUC in prossimità dell'autostrada, che dovrebbe diminuire il traffico dei mezzi pesanti nella città;
 - o presenza della linea di trasporto su ferro che, a vari livelli, può risolvere i problemi del flusso veicolare privato.
- *Criticità:*
- o assenza di marciapiedi e spazi pedonali;
 - o presenza di numerose barriere architettoniche, con scivoli non adeguati e la presenza di ostacoli pedonali;
 - o presenza di importanti assi viari carrabili, che principalmente si trovano all'interno di parchi residenziali, utilizzati soltanto da privati;
 - o congestione del traffico veicolare e pedonale nel centro storico, soprattutto nell'area del mercato;
 - o assenza di un piano della mobilità e frammentarietà degli obiettivi e degli interventi tra i diversi livelli di pianificazione presenti;
 - o assenza di uno studio della mobilità sociale;
 - o problemi ulteriori di accessibilità e connessioni poiché la città si sviluppa a quote diverse;
 - o frazionamento eccessivo degli spazi;
 - o crescita sproporzionata di edilizia privata, soprattutto nei parchi di residenze private;
 - o assenza di parcheggi interrati;
 - o bassa qualità dell'aria;
 - o attraversamento nella città di traffico pesante, che rappresenta quello di transito. Non è chiaro come la gronda individuata dal Piano come alternativa al corso Garibaldi, possa gestire gli stessi volumi di traffico, soprattutto nei due sensi, perché non sembra che sia stata individuata una circolarità dei percorsi;
 - o presenza del traffico pesante (come, ad esempio, i mezzi di cabotaggio) dovuto alla consegna delle merci.
- *Azioni:*
- o predisposizione di uno studio della mobilità sociale;
 - o elaborazione di un Piano urbano del traffico
 - o individuazione delle priorità di intervento in relazione alle questioni della mobilità attraverso un cronoprogramma partecipato delle azioni previste in un periodo di tempo di medio termine;
 - o miglioramento delle possibilità di utilizzo della parte centrale della città, in modo ecosostenibile mediante collegamenti trasversali;
 - o riduzione dei livelli di inquinamento dell'aria dovuti al traffico veicolare

- o individuazione strategica di: isola ambientale, viabilità di gronda e parcheggi pubblici
- o potenziamento del trasporto pubblico, in particolare del trasporto su ferro, e del trasporto locale con vettori di tipo elettrico, nonché del trasporto via mare;
- o individuazione di alcune zone centrali della città che potrebbero essere ad uso esclusivamente pedonale e di piste ciclabili anche in aree periurbane;
- o realizzazione di un percorso pedonale lungo la linea di costa, in continuità con quello di Napoli;
- o attivazione, da parte dell'Amministrazione comunale, di una serie di strategie che sostengano una crescita culturale per il disincentivo all'uso del mezzo privato per i piccoli spostamenti, a favore della pedonalità e dell'uso dei mezzi pubblici;
- o potenziamento del trasporto urbano all'interno nella città con mezzi ecosostenibili;
- o utilizzo del nodo intermodale in prossimità dell'autostrada come punto di smistamento delle merci ed incentivazione all'uso di mezzi di dimensioni minori o eco-sostenibili per la consegna delle merci all'interno della città, per migliorare l'impatto ambientale delle attività commerciali di cui Portici ha una vocazione intrinseca.

Il terzo incontro tematico sulla *Visione 3. La città palinsesto. La valorizzazione delle identità storiche stratificate fino al Novecento*, si è tenuto il 19 luglio 2012. Rispetto alla visione proposta, sono emerse dal confronto le seguenti questioni:

- *Potenzialità:*
 - o presenza di un patrimonio storico di eccezionale qualità che favorisce un'identità di sviluppo di tipo turistico della città.
- *Criticità:*
 - o patrimonio storico di eccezionale qualità, ma allo stesso tempo degradato;
 - o mancanza di tutela, di manutenzione e di salvaguardia del patrimonio storico ed architettonico esistente;
 - o mancanza di un elenco delle priorità degli interventi di messa in sicurezza del patrimonio storico ed architettonico;
 - o mancata attivazione del protocollo d'intesa per il trasferimento della facoltà di Agraria dalla Reggia, con la conseguente apertura della Reggia alla città;
 - o mancata valorizzazione economico-territoriale, dei siti storici presenti sul territorio, anche in sinergia con i comuni limitrofi (ad es. San Giorgio a Cremano)
 - o mancanza di attrezzature ricettive adeguate che possano rispondere alle potenzialità turistiche della città;
 - o forte degrado urbano, architettonico e sociale, diffuso e grande condizione di marginalità delle aree centrali (ad es. presenza di numerosi "bassi");

- o eccessivo ed incontrollato sviluppo edilizio degli ultimi trenta/quaranta anni di scarsa qualità architettonica e urbana;
 - o presenza di aree periferiche marginalizzate.
- **Azioni:**
- o valorizzazione del museo di Pietrarsa e della Reggia di Portici, due grandi complessi sottoutilizzati. In particolare, la Reggia dovrebbe essere valorizzata non soltanto come impianto ma anche come sistema urbano, in direzione est-ovest, nel rapporto con Ercolano da un lato e con la città dall'altro.
 - o attivazione di collaborazione con le altre istituzioni per l'apertura dei siti storici esistenti e per l'organizzazione di attività culturali che possano potenziare le possibilità di utilizzo;
 - o individuazione della validità delle metodologie di valorizzazione del patrimonio che si intende attuare, soprattutto dal punto di vista del ritorno economico;
 - o attuazione di piani di recupero che puntualmente possano riqualificare il centro storico, con l'eliminazione di tutti i vani terranei adibiti ad abitazioni e la loro conversione;
 - o attivazione di agevolazioni fiscali per la riqualificazione del patrimonio edilizio sia storico che moderno, che riguardino le parti comuni degli edifici sia dal punto di vista architettonico ed estetico che della loro riqualificazione energetica.

Il quarto ed ultimo incontro tematico sulla *Visione 4. La città attrattiva: La diffusione delle centralità locali e delle eccellenze funzionali*, si è tenuto il 25 luglio 2012.

Rispetto alla visione proposta, sono emerse dal confronto le seguenti questioni:

- **Potenzialità:**
 - o livello culturale medio-alto dei cittadini;
 - o waterfront come grande attrattore del territorio;
 - o grande patrimonio museale, paesistico, ambientale e di centri di eccellenza tecnico-scientifica.
- **Criticità:**
 - o tendenza monotematica di sviluppo del waterfront e del porto, che non tiene conto delle esigenze di un porto turistico o di un doppio porto turistico o di un accesso che appare abbastanza forte, come il progetto di piazza San Pasquale che sembra incidere fortemente sul territorio;
 - o forti problemi dei servizi sociali e socio-sanitari della città
 - o scarsa qualità delle strutture scolastiche, che versano in gravi condizioni;
 - o scarsa offerta di servizi culturali e di luoghi per la cultura (ad es. cinema);

- o interventi intercomunali di riqualificazione degli edifici discontinui dal punto di vista storico;
- o scarsa definizione dei criteri di valutazione della sostenibilità dei progetti di sviluppo di alcune aree della città da inserire, possibilmente, nella VAS.

- **Azioni:**

- o definizione di una strategia di sviluppo che aumenti l'attrattività turistica ma allo stesso modo tenga conto che Portici è un territorio piccolo e fragile da molti punti di vista;
- o realizzazione di accordi intercomunali di riqualificazione degli edifici che superino la logica degli interventi frammentati e concentrati soltanto sul Miglio d'Oro;
- o riqualificazione dell'esistente, ritenuta prioritaria rispetto alle nuove infrastrutture, da attuare attraverso un processo di coinvolgimento ed ascolto dei cittadini;
- o elaborazione di un piano del turismo;
- o elaborazione di un piano sociale di Portici;
- o organizzazione di incontri che favoriscano la coesione sociale dei cittadini;
- o individuazione di opportuni indicatori di qualità della vita (come la qualità dell'aria, la qualità dei servizi, ecc.), che messi insieme costituiscano un sistema di indicatori che possano essere di aiuto concreto per la vita civile e per l'amministrazione pubblica.

Dal Preliminare al Progetto definitivo di PUC

Con D.G.C. n. 653 del 22.10.2012, l'Amministrazione comunale uscente prende atto del Preliminare di PUC -comprensivo del Documento strategico- e del Rapporto Ambientale preliminare, approvandone i contenuti sulla base delle istruttorie effettuate rispettivamente dal RUP del PUC e dall'Autorità competente in materia ambientale, individuata e nominata all'interno dell'Amministrazione comunale a seguito delle modifiche apportate dal *Regolamento per la gestione del territorio n. 5/2011* della Regione Campania che trasferisce appunto le competenze in materia ambientale ai Comuni.

La citata delibera 653/2012 prescrive inoltre il recepimento delle osservazioni degli SCA e delle proposte avanzate dai cittadini e dalle associazioni nell'ambito delle Consultazioni di cui ai precedenti paragrafi, che peraltro, nella stragrande maggioranza dei casi, risultano coerenti con i criteri generali del piano e con gli obiettivi strategici delineati.

In questa direzione l'Ufficio di Piano, individuato e nominato con determinazione dirigenziale n° 1126 in virtù della delibera n° 687 del 23/12/2009, con la consulenza scientifica e il coordinamento del RTP incaricato, oltre alle normali operazioni di riallineamento delle elaborazioni analitiche -già completate nel 2011 - a quanto avvenuto nei quattro anni intercorsi¹, ha proceduto alla elaborazione del progetto definitivo di PUC tenendo

¹ Dopo il periodo di commissariamento subentrato alle dimissioni del Sindaco Cuomo nel novembre 2012, nel periodo dell'Amministrazione Marrone l'Ufficio di Piano e il RTP si sono relazionati spesso con i tre assessori che si sono succeduti, senza però arrivare mai ad un concreto riavvio del procedimento di formazione del piano.

conto, per quanto possibile delle istanze ed proposte emerse dalle assemblee, individuando specifici dispositivi anche nei meccanismi e nelle regole di attuazione del piano.

In particolare, i temi emersi e le azioni proposte dai cittadini trovano forti corrispondenze nei contenuti dei principali elaborati normativi del PUC: Sistemi e Reti e NTA. Essi sono così integrati che risulta difficile identificarli puntualmente. Rimandando agli elaborati del PUC si riportano, a mero titolo esemplificativo, alcune scelte che rispondono ai maggiori temi emersi dal confronto pubblico.

In relazione alle azioni proposte, trovano risposta nel *Sistema ambientale e Rete ecologica e paesaggistica* del PUC e relative NTA:

1. le potenzialità di concreta fruizione delle aree verdi -soprattutto di quelle agricole del Parco agricolo individuato a monte dell'autostrada- individuate dal PUC, sia dal punto di vista fisico (grazie alla previsione di una multifunzionalità delle aziende con l'affiancamento di attività integrative del reddito agricolo, come agriturismo e aree di sosta per camper, turismo rurale, fattorie didattiche, orti urbani ecc.), sia sotto il profilo percettivo ed ecologico, con la previsione di interventi di connessione con gli spazi aperti esistenti e la riduzione dell'impatto dei margini (creazione di varchi, sostituzione di muri con cancellate, compatibilmente con la presenza di vincoli o di caratteri storico-architettonici di particolare interesse).
2. l'attuazione di un sistema di interventi relativo al tema dell'acqua (direttive per il controllo del deflusso delle acque superficiali che interessano l' *Autostrada dell'acqua*, e le *Vie di deflusso delle acque superficiali e fasce filtro*, coincidenti con gli alvei strada e gli alvei tombati,) e del contenimento dei consumi energetici, che saranno ulteriormente sviluppati nel RUEC sia per le nuove costruzioni sia per i tessuti esistenti.

Trovano corrispondenza nel *Sistema Infrastrutturale* del PUC e relative NTA:

1. l'individuazione di un' isola ambientale, di una viabilità di gronda e parcheggi pubblici e di parcheggi pubblici; potenziamento del trasporto pubblico attraverso la previsione della nuova linea di TPL (Trasporto Pubblico Locale) ecosostenibile; del potenziamento trasporto via mare attraverso gli approdi di Pietrarsa e del Granatello, anche in una prospettiva di rafforzamento dell'intermodalità mare-ferro-gomma per il miglioramento dell'accessibilità alle risorse storico-ambientali e la valorizzazione turistica dell'ambito vesuviano, sulla base di verifiche della sostenibilità economica e sul piano tecnico idraulico, meteomarinario, nonché sotto il profilo delle esigenze di tutela storico-paesaggistica.
2. l'individuazione di una rete di percorsi pedonali e piste ciclabili concepita come un sistema di collegamenti integrato, continuo, sicuro e facilmente riconoscibile. Tale rete si sviluppa: lungo il litorale, come tratto di un collegamento ciclopedonale da Napoli a Castellammare; all'interno del Parco della reggia di Portici, dal porto del Granatello alla Fagianeria; lungo il Miglio d'oro e in affiancamento alla nuova linea di TPL (Trasporto Pubblico Locale) ecosostenibile.
3. l'individuazione nel territorio comunale di Portici tre nodi di interscambio:

- il primo, in corrispondenza dello svincolo autostradale, nell'area della ex Kerasav, concepito come base di partenza e snodo logistico per le escursioni al Vesuvio e come porta di ingresso al comune di Portici dall'autostrada, attraverso la nuova linea TPL;
- il secondo, in corrispondenza del Porto del Granatello e della nuova stazione della Metropolitana Regionale che svolge sia il ruolo di parcheggio di interscambio con la ferrovia e con il porto, sia quello di porta di ingresso per chi viene da Ercolano;
- il terzo, in corrispondenza del nuovo approdo di Pietrarsa, inteso come porta occidentale di Portici da Napoli e dal mare, nonché come servizio all'area del litorale.

Trovano corrispondenza nel *Sistema Insediativo* del PUC e relative NTA:

1. la previsione, all'interno di programmi di recupero degli edifici della Città storica e della Città da riqualificare, secondo le specifiche contenute nelle NTA e fornite nel RUEC, di meccanismi incentivanti, quali:
 - incremento di SUL senza aumento di volume per adeguamento igienico-sanitario, fino ad un massimo del 20% di quella esistente;
 - risorse finanziarie derivanti dagli oneri straordinari di urbanizzazione connessi all'attuazione degli Ambiti di Riqualificazione (cfr. art. 46 e 57 delle NTA) e trasferite in un fondo comunale costituito allo scopo di realizzare:
 - a) prioritariamente opere di urbanizzazione secondaria nelle aree cedute al Comune;
 - b) opere di compensazione urbanistica ed ambientale esterne agli Ambiti di Riqualificazione per gli standard urbanistici (riqualificazione di spazi aperti, attrezzature scoperte e incremento delle dotazioni vegetali di tali aree; riqualificazione di strade e piazze pubbliche attraverso l'incremento delle dotazioni vegetali e la riorganizzazione dei sottoservizi a rete; interventi di ripascimento e protezione degli arenili; incentivazione degli interventi di recupero primario - strutturale, impiantistico e tecnico-costruttivo- delle parti comuni degli edifici nei tessuti degradati della Città storica, da individuare in sede di Piano Operativo e Atti di Programmazione sulla base dei criteri definiti dal RUEC).

1. Pianificazione previgente e sovraordinata

1.1 Il quadro strategico e strutturale della pianificazione sovraordinata

Nel delineare gli orientamenti strategici per lo sviluppo e la valorizzazione della città di Portici è utile far riferimento agli scenari di sviluppo e agli indirizzi che gli strumenti sovraordinati hanno tracciato per l'area vesuviana, con particolare riferimento al Piano Territoriale Regionale (PTR), al Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli (PTC) ai sensi della L. 56/2014, già Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia omonima (PTCP)² e al Piano Strategico Operativo per la mitigazione del rischio vulcanico nella zona rossa vesuviana (PSO) ai sensi della L.R. 21/2003.

Quest'ultimo strumento ha infatti una particolare rilevanza per il territorio di Portici in quanto, fatto proprio dal PTCP- poi PTC- di cui è parte integrante e in stretta coerenza con gli obiettivi del PTR e della L.R. 21/03 da cui deriva, disegna una strategia di sviluppo specifica per l'area vesuviana, individuando aree destinate a programmi di riqualificazione urbana sulla base di criteri per la mitigazione delle criticità e l'incentivazione delle propensioni relative allo sviluppo socio-economico.

Di seguito si riportano i principali indirizzi strategici tracciati dai citati piani sovraordinati per il territorio di Portici.

Il Piano Territoriale Regionale della Campania

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con L.R. 13 del 2008 (BURC n. 48 del dicembre 2008), considera il comune di Portici territorio di riferimento per il rilancio dell'area vesuviana costiera da punto di vista storico, geografico, ambientale ed economico.

La lettura del territorio evidenzia le seguenti caratteristiche dell'area:

- la prevalente "linearità obbligata" storicamente costituita, a nord e a sud del Somma-Vesuvio, da una sequenza di centri storici cresciuti a corona lungo le pendici del Vesuvio e più volte confermati e ricostruiti nel corso della storia, da S. Sebastiano a Torre del Greco – anche utilizzando siti diversi e abbandonandone alcuni, a partire da Ercolano e Pompei – e da una sequenza di palazzi e ville storiche, da quelle romane fino a quelle sei-settecentesche lungo il cosiddetto "Miglio d'Oro";
- la presenza simbolica del sistema vulcanico Somma-Vesuvio, risorsa propulsiva che ha generato testimonianze di elevato valore storico-culturale ed estetico e sostenuto relazioni di qualità tra i diversi elementi del paesaggio vesuviano.

² Dal 1° gennaio 2015 la Città Metropolitana di Napoli è subentrata alla Provincia omonima succedendo ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi ed esercitandone le funzioni ai sensi dell'art. 1 comma 16 della L. 56/2014. Il *Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli*, già approvato dalla Giunta Provinciale di Napoli (delibere n. 1091 del 17.12.07 e 747 del 8.10.08), è stato pertanto riadottato come *Piano di Territoriale di coordinamento della Città Metropolitana di Napoli* con Deliberazione del Sindaco Metropolitan n. 25 del 29 gennaio 2016. Gli atti e gli elaborati progettuali del *Piano Territoriale di Coordinamento* sono stati

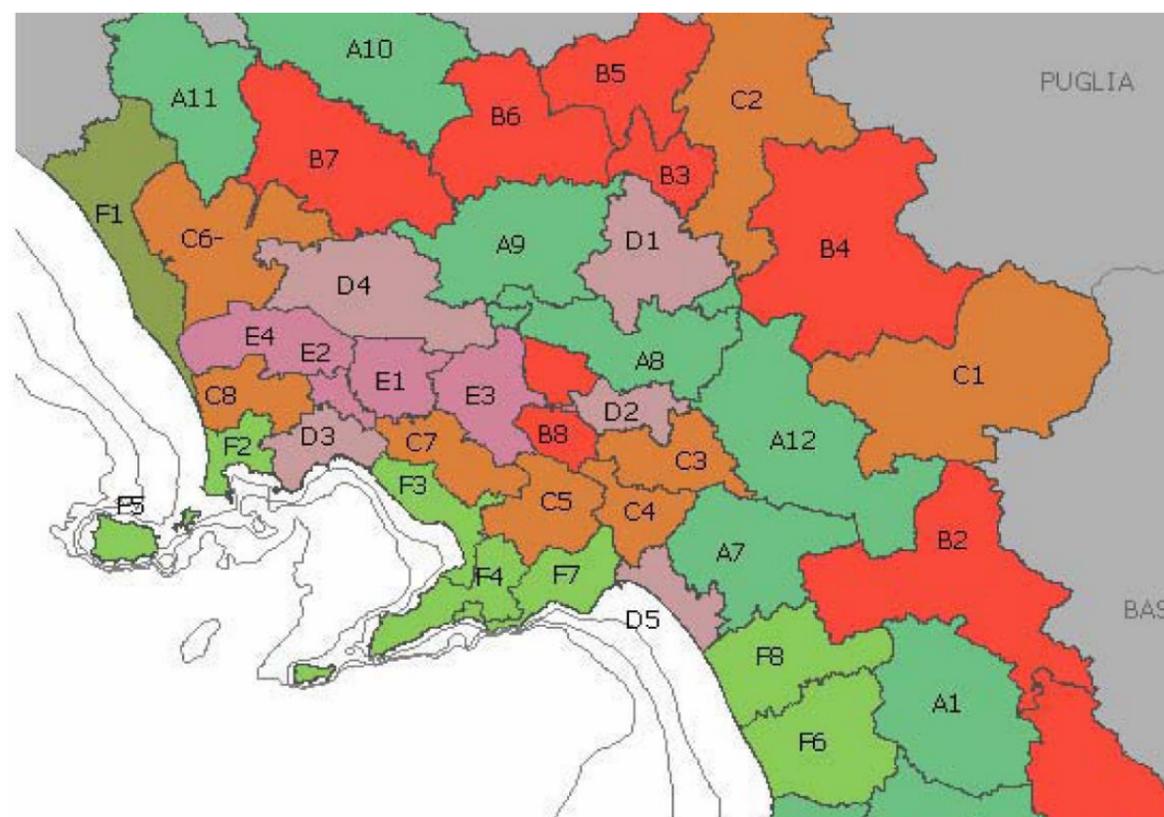
Al valore simbolico e ai valori estetici generati dal complesso vulcanico si contrappone la condizione emergenziale dell'area e delle popolazioni segnate dal rischio vulcanico, affrontato specificamente dal Piano strategico Operativo, previsto dalla legge regionale 21/03. Tale strumento individua, ai fini della mitigazione del rischio, meccanismi per la riduzione dei pesi demografici nell'ambito di un possibile modello economico sostenibile.

Lo strumento regionale prima e quello metropolitano poi, individuano chiaramente il comune di Portici quale territorio in stretta continuità con la città di Napoli e come elemento di cerniera sia tra i due Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) STS D3 Napoli e STS F3 Miglio d'oro Torrese-Stabiese-, sia tra i due Ambiti insediativi Locali (AIL) definiti dal PTC -AIL I area Napoletana e AIL T fascia Vesuviana- confermandone la centralità all'interno del sistema territoriale policentrico che i due piani prefigurano per la presenza e la previsione di funzioni e di servizi di livello superiore.

Sotto questo aspetto, tenuto conto delle tendenze evolutive del tessuto socio-economico e delle proposte di aggregazioni territoriali, avvenute in particolare attraverso l'ampliamento/accorpamento e nuova formazione delle Agenzie di sviluppo locale, il PTC ha proposto, nella fase delle osservazioni al piano regionale e sulla base delle consultazioni con gli enti interessati, un nuovo organigramma di STS. In particolare per l'area costiera vesuviana, valutando le propensioni dei comuni e prendendo atto del protocollo di intesa tra i Comuni del Miglio d'oro e quelli della Tess, i comuni della fascia costiera -da S.Giorgio a Cremano a Castellammare- vengono riunificati e connessi con i Monti Lattari, in un unico sistema posto sotto "l'egida" della agenzia Tess. In questo modo si viene a formare un unico STS composto dal sistema Miglio d'oro - Torrese Stabiese e dalla Penisola Sorrentina.

aggiornati alla Deliberazione del Sindaco Metropolitan n. 75 del 29 aprile 2016 e rappresentano il punto di partenza per il futuro *Piano Territoriale Metropolitan*, previsto dall'articolo 35 dello Statuto e dalla legge istitutiva che attribuisce alla Città Metropolitana sia "la pianificazione territoriale generale", che la "pianificazione territoriale provinciale di coordinamento" (commi 44 e 85, lett. a dell'articolo 1).

Figura 1 – I Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) del PTR



Gli indirizzi del PTR sono incardinati su alcuni obiettivi di fondo:

A. Interconnessione (A1 Interconnessione - Accessibilità attuale, A2 Interconnessione – Programmi).

B. Difesa e recupero della “diversità” territoriale: costruzione della rete ecologica, articolato in:

- B.1. Difesa della biodiversità;
- B.2. Valorizzazione e sviluppo dei territori marginali;
- B.3. Riqualificazione della costa;
- B.4. Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio;
- B.5. Recupero delle aree dismesse e in via di dismissione.

C. Governo del rischio ambientale, articolato in:

- C.1. Rischio vulcanico;
- C.2. Rischio sismico;
- C.3. Rischio idrogeologico;
- C.4. Rischio incidenti rilevanti nell'industria;
- C.5. Rischio rifiuti;
- C.6. Rischio da attività estrattive.

D. Assetto policentrico ed equilibrato, articolato in:

- D.1. Rafforzamento del policentrismo;

- D.2. Riqualificazione e “messa a norma” delle città;
- D.3. Attrezzature e servizi regionali.

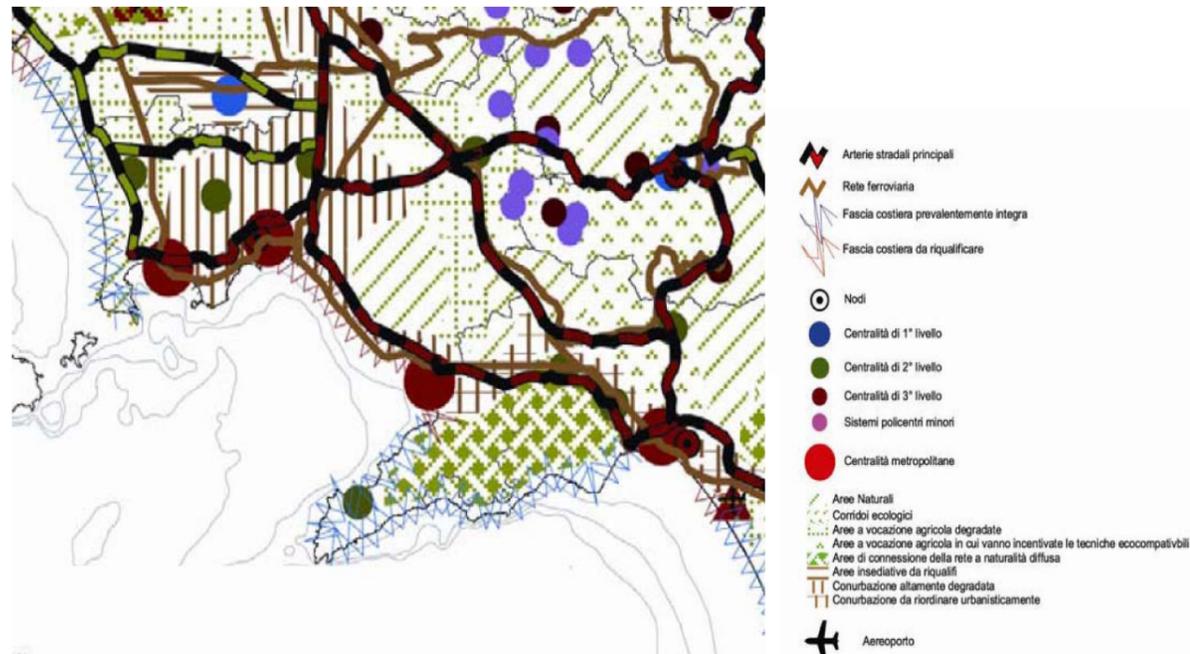
E. Attività produttive per lo sviluppo economico regionale, articolato in:

- E.1 Attività industriali e artigianali;
- E.2 Settore turistico.

Nell'ambito di tale scenario di sfondo e articolando i propri indirizzi secondo quattro Quadri territoriali di Riferimento (Reti, Ambienti insediativi, Sistemi di sviluppo territoriale, Campi complessi), il Piano costruisce la propria *visione territoriale*, al cui interno il comune di Portici è coinvolto dalle seguenti fondamentali strategie territoriali:

- la *riqualificazione della fascia costiera*, con gli obiettivi di recuperare le condizioni ottimali di qualità dell'ambiente marino e costiero, armonizzare le varie attività antropiche e gli usi del territorio costiero limitandone gli impatti, mantenere e valorizzare le risorse paesistiche e culturali;
- il *superamento della alta frammentazione ecosistemica*, facendo leva sulla “rottura” dei confini dell'area naturale protetta del Parco nazionale e dunque sulla salvaguardia degli elementi di continuità tra la fascia costiera e il Parco;
- il *governo del rischio sismico e vulcanico*, riconosciuto come priorità d'intervento con la conseguente individuazione dello specifico Campo territoriale complesso 9-Area Vesuviana e la previsione, sancita dalla L.R. 21/03, del Piano strategico operativo come strumento per definire ed attivare le azioni di mitigazione del rischio e di riqualificazione territoriale;
- la *valorizzazione della identità*, attraverso la costruzione di un'organizzazione policentrica del territorio regionale riguardante gli apparati produttivi, le relazioni sociali e culturali fra le comunità locali, anche finalizzata all'attenuazione delle dipendenze funzionali dovute alle carenze di dotazioni di infrastrutture e attrezzature; in tale prospettiva, assumendo come riferimento il contesto di sviluppo definito dallo specifico STS di appartenenza (f3. sistema costiero a dominante paesistico-ambientale-culturale miglio d'oro tornese stabiese), divengono prioritari il rafforzamento delle identità storico-culturali e l'introduzione di nuove centralità connotanti, anche approfittando della presenza delle condizioni di dismissione che possono costituire una grande opportunità di riqualificazione;
- il *miglioramento delle condizioni di accessibilità e il sostegno al trasporto pubblico*, in un'ottica di mobilità sostenibile e integrata, finalizzato da una parte ad adeguare la rete stradale alle esigenze connesse con il rischio vulcanico e sismico e a potenziare il trasporto pubblico su ferro (nel caso specifico la Circumvesuviana e la linea f.s. costiera) nell'ambito del progetto di Metropolitana regionale; dall'altra a potenziare e a valorizzare la portualità turistica (che nel caso specifico coinvolge i porti di Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia), nel rispetto delle specifiche vocazioni storico-ambientali e funzionali.

Figura 2 – La vision preferenziale del PTR

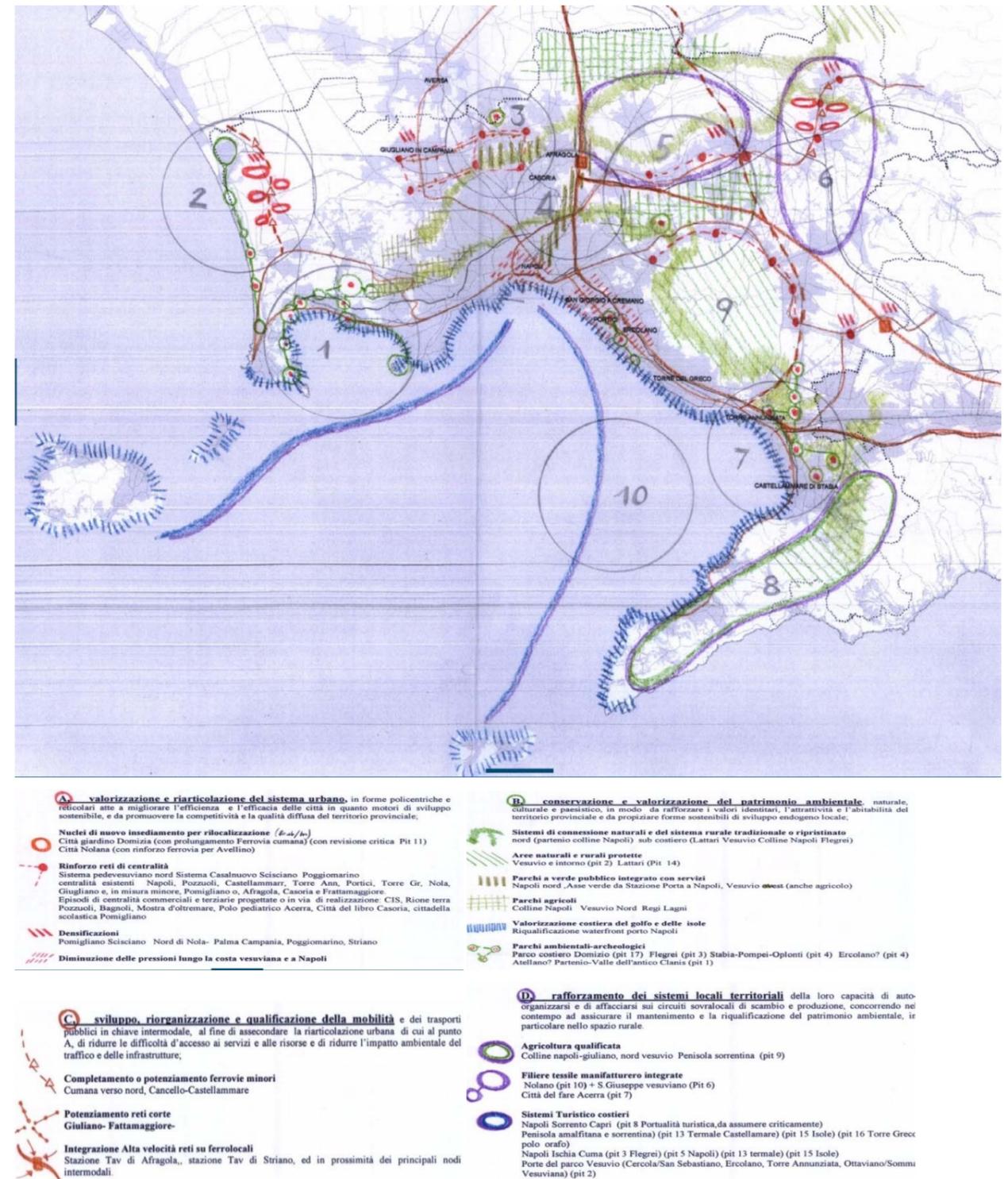


Il Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli (già Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli)

Nel Piano territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato in Giunta Provinciale di Napoli (delibere n. 1091 del 17.12.07 e 747 del 8.10.08) e riadottato come Piano di Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli con Deliberazione del Sindaco Metropolitano n. 25 del 29 gennaio 2016 (cfr. nota 2), l'articolazione locale delle strategie assume come contesto specifico il già richiamato STS Miglio d'Oro-Torrese-Stabiese individuato dal PTR, in cui rientra anche il comune di Portici, a dominante paesistico-ambientale-culturale, per il quale si definiscono le seguenti propensioni alla trasformazione e potenzialità di sviluppo:

- il blocco delle potenzialità di crescita residenziale, in relazione al rischio vulcanico;
- la valorizzazione delle attività legate alla formazione universitaria e alla ricerca, alla portualità e al turismo naturalistico e culturale, a partire dalla creazione e promozione di servizi urbani di livello superiore.

Figura 3 – Le strategie del PTC



In tale contesto trovano applicazione gli assi strategici prioritari del PTC:

- a) *valorizzazione e riarticolazione del sistema urbano*, cui si legano sia la più generale finalità di riduzione della pressione insediativa lungo la fascia costiera, sia l'obiettivo specifico di potenziamento dei sistemi

di centralità di livello locale da integrare con nuove polarità sovralocali, tra cui principalmente il nuovo Polo scientifico e tecnologico di Portici/Ercolano;

- b) *conservazione e valorizzazione del patrimonio ambientale, naturale, culturale e paesistico*, connesso:
- alla valorizzazione del sistema delle aree storiche ed archeologiche e in generale dei beni culturali che nel caso di Portici fa leva principalmente sulla salvaguardia e sulla riqualificazione delle emergenze del centro storico, delle ville vesuviane e del porto storico del Granatello;
 - al rafforzamento della rete ecologica, che nel caso di Portici è ancorata al Parco della Reggia, fondamentale elemento per la connessione con il Parco del Vesuvio;
- c) *sviluppo, riorganizzazione e qualificazione della mobilità e dei trasporti pubblici in chiave intermodale*, che nel caso di Portici fa leva principalmente sulla riconversione della linea FS costiera in metropolitana regionale (con le connesse opportunità di riqualificazione e di creazione di nuove centralità) e sulla previsione, “ereditata” dal Piano del Parco nazionale del Vesuvio, della costruzione di una connessione tra la fascia costiera e l’area del Parco (con la relativa creazione dei nodi di scambio, tra cui quello del Granatello vie del mare-linea metropolitana costiera-sistema di risalita);
- d) *rafforzamento dei sistemi locali territoriali*, che nel caso specifico fa perno sul potenziamento sia della vocazione turistico-culturale e balneare-ricreativa del polo storico del Granatello e in generale del litorale, sia di quella terziaria connessa al polo della ricerca e della formazione della Reggia di Portici.

All’interno di tale quadro strategico trovano applicazione le specifiche strategie ed azioni delineate dal PSO e i suoi programmi prioritari d’intervento, diffusi e puntuali, recepiti integralmente dal PTC (in particolare, l’area del programma puntuale individuata nel comune di Portici è “il polo della ricerca e dell’alta formazione” connesso alla Facoltà di Agraria).

Il Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani

Il Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani (PTP), approvato con Decreto Ministeriale del 28/12/1998, investe l’intero comune di Portici, definendo il quadro sovraordinato delle disposizioni di tutela vigenti sul territorio.

In particolare, con riferimento alla zonizzazione del PTP, nel territorio di Portici ricadono le seguenti zone (cfr elaborato A42b):

- PI- Protezione Integrale;
- PIR- Protezione Integrale con Restauro Paesistico-Ambientale;
- RUA – Recupero Urbanistico-edilizio e Restauro Paesistico-ambientale;
- AI- Recupero delle Aree Industriali;
- SI- Norme per le zone Sature Interne;
- AP-Norme per le Aree Portuali.

La **zona PI** investe fondamentalmente l’emergenza storico-ambientale della Reggia di Portici, definendo norme di prevalente conservazione e immodificabilità dell’esistente sia per gli edifici sia per gli spazi aperti (compresi quelli ad usi agricoli, con riferimento ai quali si esclude l’impianto di nuove serre) e introducendo per la sola edilizia esistente di recente impianto (post 1945) e con esclusione degli edifici di valore ambientale e paesistico e di quelli di cui ai punti 2 e 3 dell’art. 1 della legge n. 1497/39, la possibilità di interventi di ristrutturazione edilizia e per la sola edilizia rurale (sempre con esclusione degli edifici di valore ambientale e paesistico e di quelli di cui ai punti 2 e 3 dell’art. 1 della legge n. 1497/39) ampliamenti per adeguamenti igienico-sanitari nel limite massimo del 20% della superficie residenziale esistente.

La **zona PIR** comprende alcune porzioni di aree agricole a monte e a valle dell’autostrada e parte della fascia costiera tra il Miglio d’oro e la linea di costa da Pietrarsa fino a Villa d’Elboeuf. Come per la zona PI anche in tal caso le norme sono orientate alla tutela e alla riqualificazione ambientale (con l’analogo divieto di nuovi impianti serricoli), ammettendosi per gli edifici gli stessi gradi di libertà previsti per la zona di Protezione Integrale (ristrutturazione edilizia per gli edifici post ’45 e adeguamento edilizia rurale).

La **zona RUA** investe la gran parte del territorio urbano, compreso il centro storico. Oltre agli interventi di recupero e riqualificazione degli spazi aperti ed urbani, nei limiti e nelle modalità definite dal piano, in tale zona il piano ammette la realizzazione di attrezzature pubbliche a standard anche su suoli privati, nonché interventi di recupero edilizio compresi:

- la ristrutturazione edilizia, con gli stessi limiti già introdotti per le zone PI e PIR;
- gli interventi di adeguamento igienico-sanitario e tecnologico delle unità abitative anche con incremento volumetrico nel limite del 20% della superficie residenziale esistente (escluso per gli edifici di valore storico-artistico e ambientale-paesistico nonché per quelli di cui ai punti 2 e 3 dell’art. 1 della legge 1497/39);
- gli interventi di recupero e di riqualificazione paesistico-ambientale del tessuto edilizio ed urbano attraverso appositi piani particolareggiati, nel limite della volumetria complessiva esistente, fatti salvi gli ammessi ampliamenti per adeguamento e secondo tutte le categorie degli interventi di recupero previste (compresa dunque la ristrutturazione urbanistica).

La **zona AI** comprende essenzialmente l’area dell’Enea. A meno dei manufatti che, per carattere e tipologia architettonica, rivestono interesse storico e per i quali il piano ammette solo il restauro e risanamento conservativo, con destinazione d’uso compatibile con le caratteristiche dei manufatti stessi, per gli edifici esistenti in tale zona, residenziali e non, sono consentiti interventi fino alla ristrutturazione edilizia. Contemporaneamente il piano introduce la possibilità di attivare piani attuativi di recupero e riqualificazione di eventuali aree ed edifici dismessi, anche con interventi di ristrutturazione urbanistica e con una cubatura complessiva ammessa non superiore al 40% di quelle oggetto di dismissione.

La **zona SI** comprende le aree di recente espansione da piazza S. Ciro al tracciato autostradale. In tale zona il piano ammette la realizzazione di attrezzature pubbliche a standard, nonché interventi di recupero edilizio compresi:

- la ristrutturazione edilizia, con gli stessi limiti già introdotti per le zone PI, PIR e RUA;
- la ristrutturazione urbanistica, esclusa nei casi di edifici di valore storico-artistico e ambientale-paesistico nonché di quelli di cui al punto 3 dell'art. 1 della legge 1497/39;
- gli interventi di adeguamento igienico-sanitario e tecnologico delle unità abitative anche con incremento volumetrico nel limite del 20% della superficie residenziale esistente (escluso per gli edifici di valore storico-artistico e ambientale-paesistico nonché per quelli di cui ai punti 2 e 3 dell'art. 1 della legge 1497/39);
- gli interventi di recupero e di riqualificazione paesistico-ambientale del tessuto edilizio ed urbano attraverso appositi piani particolareggiati, nel limite della volumetria complessiva esistente, fatti salvi gli ammessi ampliamenti per adeguamento e secondo tutte le categorie degli interventi di recupero previste (compresa dunque la ristrutturazione urbanistica, esclusa nei casi di edifici di valore storico-artistico e ambientale-paesistico nonché di quelli di cui al punto 3 dell'art. 1 della legge 1497/39).

La **zona AP** comprende l'area portuale per la quale il piano prevede l'apposito strumento di pianificazione ed attuazione (peraltro già redatto dal Comune), attraverso cui attivare anche interventi di ristrutturazione edilizia ed urbanistica, nonché interventi di realizzazione di nuove attrezzature pubbliche e di interesse pubblico, indispensabili e funzionali alla riqualificazione e/o potenziamento delle aree portuali, dettando le seguenti prescrizioni fondamentali:

- la conservazione dell'andamento dell'attuale linea di costa e di battigia;
- il divieto di realizzazione di scogliere emergenti;
- la integrazione e/o la sostituzione dei massi artificiali posti in superficie delle scogliere esistenti con elementi lapidei;
- il divieto di qualsiasi intervento edificatorio a destinazione residenziale nonché l'incremento dei volumi residenziali esistenti;
- la salvaguardia di edifici e in generale di manufatti di valore storico artistico paesistico ed ambientale.

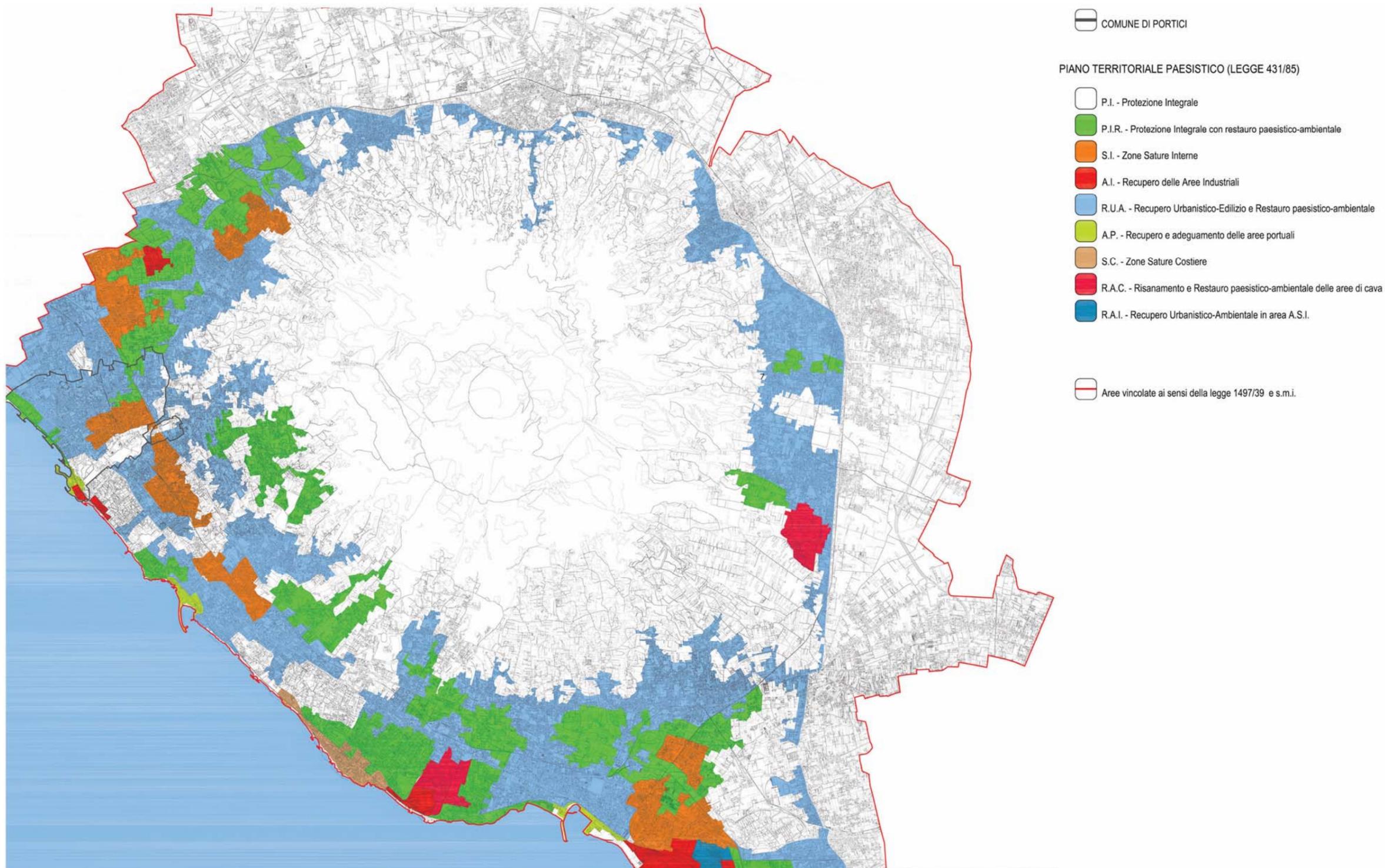


Tavola A4.2b - Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani

Il Piano del Parco Nazionale del Vesuvio

Come noto il Comune di Portici non rientra nel confine ministeriale del Parco Nazionale del Vesuvio ma fa parte delle aree contigue a finalità urbanistica, rispetto alle quali il Piano del Parco Nazionale del Vesuvio, approvato dal Consiglio Regionale della Campania in data 19.1.2010 (approvazione della DGRC n. 618 del 13.4.2007), propone una modifica delle determinazioni di cui al D.R. n. 5304 del 6.8.1999 che le individuava. In particolare il Piano propone una estensione delle aree contigue a finalità urbanistica, costituite oltre che dalle aree esterne al perimetro del Parco e vincolate dal Piano Paesistico dei Comuni vesuviani (secondo quanto previsto dal citato D.R.), anche dagli stessi territori dei Comuni della Comunità del Parco esterni al perimetro del Piano Paesistico. Tale ampliamento trova spiegazione nelle specifiche valenze ecologiche, paesistiche e funzionali che caratterizzano la finalità urbanistica, in stretta coerenza con i principi di tutela dell'ambiente necessari per assicurare la conservazione dei valori del Parco, così come definito nell'art. 32 della L. 394/1991.

Più che in altri casi, è infatti evidente la necessità di radicare il Parco nel contesto territoriale e ambientale della piana e della fascia costiera, per contenere le pressioni che esso esercita sulle risorse interne e rompere quell'assedio, recuperando ove possibile le necessarie continuità ecologiche, paesistiche e infrastrutturali delle risorse geomorfologiche, idrogeologiche, forestali, agricole e storico-insediative che l'urbanizzazione pervasiva degli ultimi decenni ha compromesso. Questo ruolo viene svolto nel Piano dalle *Linee strategiche* e dai *Progetti strategici* e, da un punto di vista della funzione "regolativa" (che nel caso delle aree contigue assume valore di indirizzo), dall'*Inquadramento strutturale*, con riferimento alle *componenti strutturali*, ai *sistemi* che organizzano in famiglie integrate tali componenti, e ai *sistemi di relazione* che, per la loro natura e disposizione sul territorio, reclamano una visione e una capacità di regolazione che travalicano inesorabilmente il perimetro del Parco.

In particolare, per quel che l'*Inquadramento strutturale* (elaborati P2.2b e P2.2c), le principali relazioni strutturali tra il Comune di Portici e il territorio tutelato sono:

- quelle *ecologiche*, incentrate sul corridoio del Parco della Reggia e sul sistema degli spazi rurali urbani e periurbani dei quali va evitata l'ulteriore frammentazione e insularizzazione e tutelato l'uso agricolo e la permeabilità;
- quelle *storico-morfologiche e insediative*, strutturate sul sistema complesso della città storica, dai tessuti lineari del Miglio d'Oro agli episodi di eccellenza della Reggia e delle Ville vesuviane, ma anche sulle visuali di percezione da valle verso la montagna che costituiscono una componente d'importanza centrale;
- quelle *infrastrutturali*, connesse alle grandi infrastrutture lineari che attraversano il territorio (autostrada, circumesuviana, ferrovia costiera) e alle loro riqualificazione paesaggistica, valorizzazione come attrattori di nuove centralità, messa in rete attraverso il nuovo sistema trasversale di mobilità sostenibile.

Per quel che riguarda i Progetti strategici, il Comune di Portici entra nel progetto *La risalita storica lungo il tracciato del treno a cremagliera (elaborato P1.2)*, incentrato sulla realizzazione del nuovo e sostenibile sistema di risalita mare-montagna, che diviene motore di un processo integrato di riqualificazione e valorizzazione ed elemento attraverso cui pervenire ad un sistema integrato di trasporto superando l'attuale strutturazione per flussi paralleli e non comunicanti. In particolare il Comune di Portici è attraversato dal primo tratto del sistema di risalita che parte dal mare e arriva allo svincolo autostradale, facendo rete sia con l'analoga linea di trasporto ecosostenibile urbano di Ercolano (già oggetto di Studio di Fattibilità da parte del Comune di Ercolano) sia con il tratto della Ferrovia del Vesuvio (recentemente oggetto di concorso internazionale). Attraverso tale sistema il Comune di Portici partecipa alla realizzazione di una nuova accessibilità al Parco del Vesuvio, attraverso la previsione di nuove intermodalità (Granatello, circumvesuviana, autostrada) e in generale è investito dal processo di riqualificazione fisica e funzionale delle parti urbane attraversate dalla linea di trasporto (porto, centro storico).

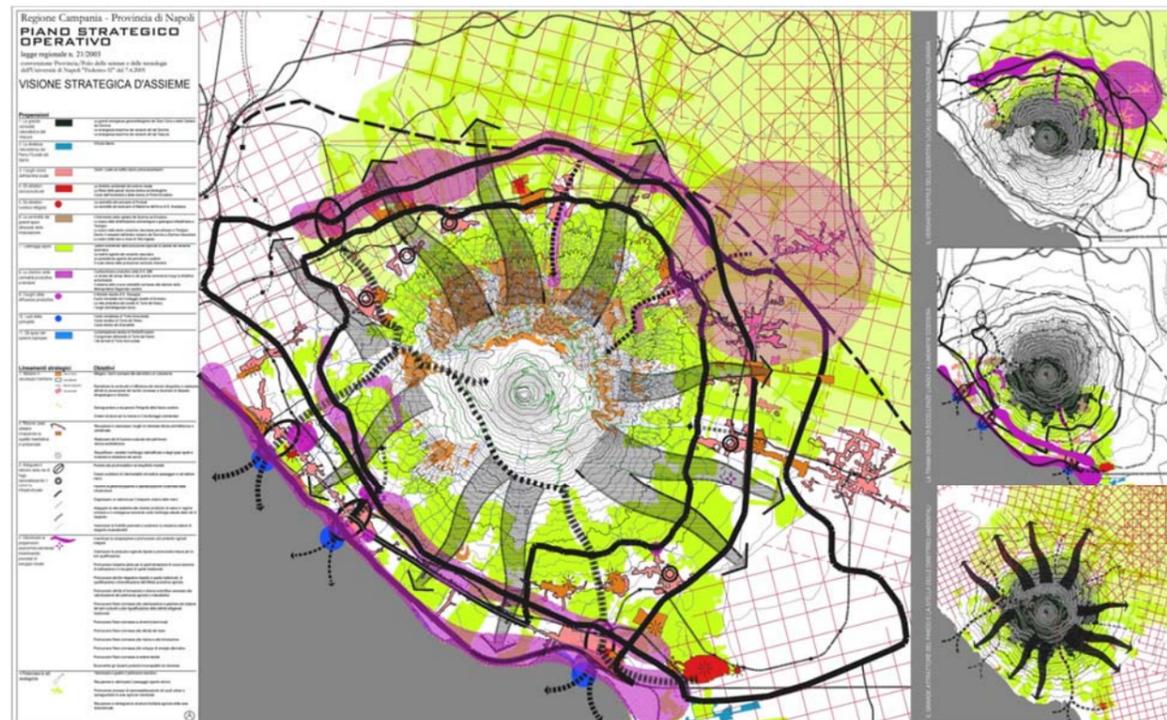
Figura 4 – Progetto Strategico del PPNV: La risalita storica lungo il tracciato del treno a cremagliera



Il Piano Strategico e Operativo per la Zona Rossa

Per la definizione del quadro strategico della città di Portici sono particolarmente significativi gli indirizzi del Piano Strategico Operativo (PSO), approvato in Consiglio Provinciale con nell'ottobre 2007 ed in attesa di approvazione da parte del Consiglio Regionale, in quanto piano strategico finalizzato alla mitigazione del rischio vulcanico, principale criticità dell'area vesuviana, attraverso azioni di alleggerimento demografico e di spostamento dei pesi abitativi dalla Zona Rossa verso aree esterne, ma configurato anche come operazione di ampio respiro capace di modificare il modello di organizzazione urbana, economica e sociale esistente nell'area vesuviana, valorizzandone i tratti qualificanti. Oltre alla decompressione abitativa il piano è infatti finalizzato al miglioramento della qualità insediativa, alla valorizzazione del territorio storico, al miglioramento della dotazione infrastrutturale, allo sviluppo di attività economiche innovative e sostenibili e al rafforzamento di quelle esistenti compatibili (art. 2 della legge regionale n. 21/2003). In questa direzione le strategie del Piano si articolano in stretta analogia e coerenza con il quadro strategico del Piano del Parco Nazionale del Vesuvio, all'interno delle cui "aree contigue" il comune di Portici rientra³.

Figura 5 – Piano Strategico e Operativo per la Zona Rossa. Visione strategica di assieme.



Le azioni strategiche del PSO sono articolate in tre *Lineamenti prioritari* e due *Lineamenti integrativi e sinergici*.

³ Si ricorda che le aree contigue sono costituite dagli interi territori dei 13 comuni rientranti nel perimetro del Parco e dai comuni oggetto del Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani. In tali aree il Piano del Parco non è immediatamente prescrittivo ma di indirizzo per la redazione dei PUC per quel che riguarda le componenti e gli aspetti ambientali.

I *Lineamenti prioritari* sono connessi ai contenuti caratterizzanti del piano e in quanto tali prioritari e irrinunciabili; essi sono:

1. **Mettere in sicurezza il territorio**
2. **Ridurre i pesi abitativi innalzando la qualità insediativa e ambientale**
3. **Adeguare il reticolo delle vie di fuga razionalizzando il sistema infrastrutturale.**

I due *Lineamenti integrativi e sinergici* sono più specificamente mirati a definire azioni per uno sviluppo locale sostenibile; essi sono:

4. **Valorizzare le propensioni economico-territoriali incentivando processi di sviluppo locale**
5. **Potenziare le reti ecologiche.**

Tralasciando i lineamenti e le azioni specifiche, si riporta di seguito il quadro degli obiettivi di riferimento per la definizione dei contenuti operativi del PSO e di orientamento anche per la specifica redazione e valutazione dei programmi e dei progetti di attuazione del Piano.

1. Mettere in sicurezza il territorio

Tale *Lineamento strategico* è orientato alla gestione e al controllo dei rischi connessi alla vulnerabilità idrogeologica, idraulica, sismica e vulcanica. Al suo interno diviene prioritario il tema della mitigazione del rischio idrogeologico e idraulico (da perseguire attraverso sia la bonifica e sistemazione delle aree di possibile innesco dei fenomeni franosi, anche mantenendo e recuperando o ripristinando le opere esistenti, compresi i terrazzamenti agricoli, sia la manutenzione e riqualificazione degli alvei e delle vasche in condizione di rischio idraulico) e quello dell'adeguamento del patrimonio edilizio al rischio sismico e vulcanico.

2. Ridurre i pesi abitativi innalzando la qualità insediativa e ambientale

Tale *Lineamento* è più direttamente connesso al tema del decongestionamento abitativo, che investe i tessuti storici e quelli moderni e contemporanei, ed affianca alle operazioni volte al decremento della quota residenziale attraverso cambi di destinazioni d'uso e riduzione delle volumetrie, un più ampio programma di recupero e riqualificazione. In quest'ambito la valorizzazione del sistema delle tracce costitutive del territorio storico costituisce una delle componenti fondamentali del Piano Strategico Operativo.

3. Adeguare il reticolo delle vie di fuga razionalizzando il sistema infrastrutturale

Tale *Lineamento* è strettamente connesso alla razionalizzazione del sistema delle infrastrutture, soprattutto finalizzata alla gestione della evacuazione e più in generale volta al miglioramento della mobilità nell'area vesuviana. In accordo con i documenti di pianificazione nazionale, regionale e provinciale ed in coerenza con il Piano del Parco Nazionale del Vesuvio, il PSO si propone l'obiettivo, comune agli interventi sia in

condizione di ordinarietà sia di emergenza, di soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci al minimo costo per la collettività e quindi tenendo conto, oltre che dei costi monetari, degli impatti ambientali, della sicurezza, dei tempi di viaggio e del comfort.

4. Valorizzare le propensioni economico-territoriali incentivando processi di sviluppo locale

L'obiettivo di sostenere la crescita economica promuovendo azioni che favoriscono la conservazione delle risorse naturali e la realizzazione di attività produttive compatibili con gli usi futuri, conduce:

- da una parte, a puntare alla salvaguardia e valorizzazione delle risorse forestali e agrarie come presupposto per la riscoperta della centralità produttiva della selvicoltura e dell'agricoltura per il futuro dell'area vesuviana; in questo senso la capacità di produrre una riappropriazione produttiva di questi settori in crisi, un riavvicinamento della forza-lavoro e dell'imprenditoria giovanile stimolando nuovi investimenti, una capacità di produrre innovazioni organizzative e di prodotto nel rispetto delle caratteristiche ecologiche e paesistiche dell'area, la formazione di nuove figure professionali coerenti con lo sviluppo di questi settori, passa necessariamente attraverso l'integrazione di una pluralità di azioni, anche di tipo formativo, culturale e amministrativo, e dei soggetti, pubblici e privati coinvolgibili in questo processo;
- dall'altra, a puntare ad un nuovo modello di sviluppo sostenibile del territorio vesuviano fondato sull'incentivazione di attività economiche ecocompatibili, che affiancando il settore primario, facciano leva sulle risorse, le tradizioni e le culture locali o promuovano lo sviluppo di settori economici innovativi, sostenendone l'integrazione e la messa in rete, anche attraverso la promozione e formazione di soggetti qualificati per la loro gestione.

5. Potenziare le reti ecologiche

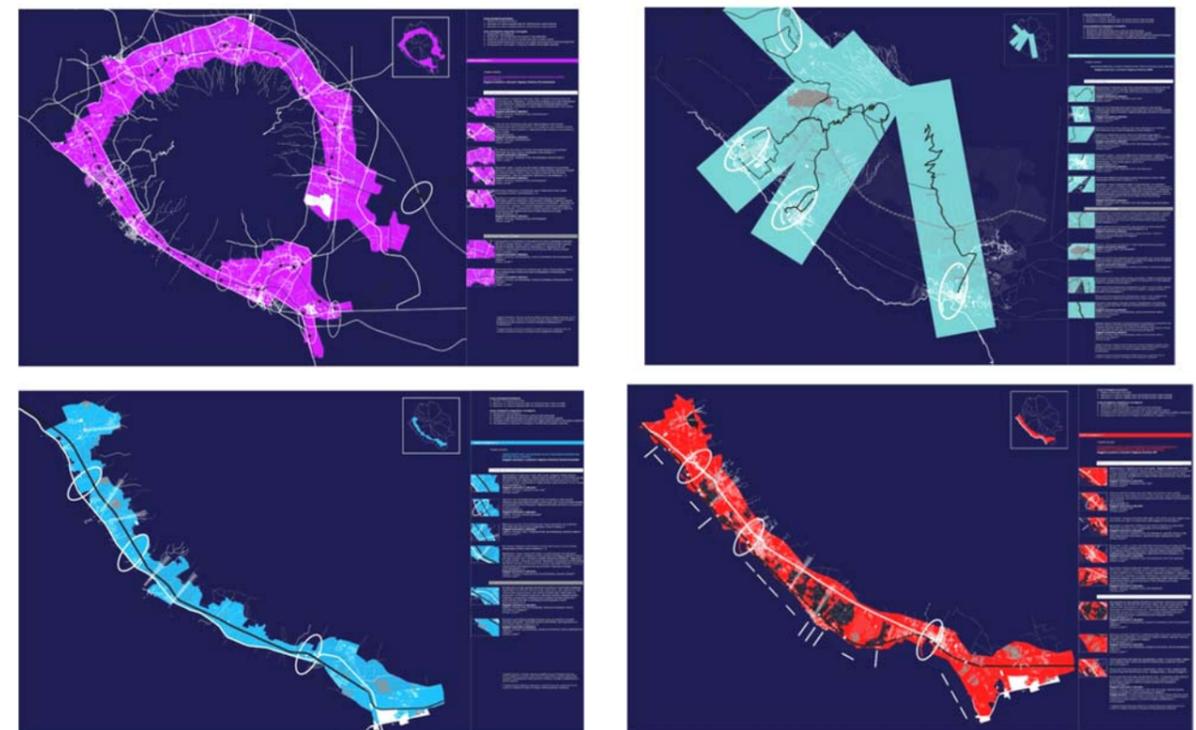
Tale *Lineamento strategico* è orientato alla tutela attiva dell'integrità fisica del patrimonio boschivo, floristico-vegetazionale, faunistico ed agricolo, al fine di favorire un dinamico rapporto tra le comunità insediate e il territorio e dunque perseguire un disegno di interrelazione tra salvaguardia del territorio e sua fruibilità. La tutela attiva rappresenta inoltre la precondizione per la progettazione della rete ecologica territoriale, costituita dall'insieme dei diversi ecosistemi naturali ed agrari e degli spazi aperti urbani e periurbani, con le loro specificità strutturali, funzionali ed evolutive, e dei relativi sistemi di connessione.

Il PSO si attua attraverso:

- il riconoscimento di premi in termini di incrementi di superficie utile lorda (da applicare in sito, fuori sito nell'area rossa o fuori dall'area rossa), fissati in proporzione alla complessità dell'intervento e finalizzati a sostenere iniziative private di riconversione funzionale dalla destinazione residenziale verso altre destinazioni (con o senza trasferimento fuori dall'area vesuviana);
- interventi programmatici, sostenuti in termini economici e finanziari dalla Regione Campania, da attivare attraverso programmi integrati da parte dei comuni, di due tipi:

- o “interventi diffusi”, riguardanti cioè la messa in sicurezza di aree di rischio idrogeologico e idraulico elevato e molto elevato, il recupero primario e il miglioramento sismico del patrimonio storico, la razionalizzazione e l'adeguamento del sistema delle vie di fuga;
- o “interventi puntuali”, riguardanti cioè specifiche “aree programma” (generalmente una per ciascun comune) individuate in relazione alle criticità e alle propensioni di sviluppo dei comuni; il piano individua per tali aree gli obiettivi specifici, le azioni prioritarie (che comunque prevedono interventi di riduzione dei carichi abitativi) e un progetto portante di interesse ed iniziativa pubblica, rappresentativo della vocazione di quell'area programma stessa.

Figura 6 - Alcuni dei progetti strategici del PSO (L'anello verde della Circumvesuviana, la valorizzazione delle trasversali storiche lungo la ferrovia del Vesuvio, L'autostrada attrattore di nuove centralità, La riqualificazione della fascia costiera lungo la Metropolitana Regionale)



L'area programma individuata dal Piano Strategico Operativo per il comune di Portici ed Ercolano (si tratta dell'unico caso in cui due comuni scelgono di mettere in sinergia le loro risorse) è caratterizzata dalla presenza del Polo della Ricerca e dell'Alta Formazione rappresentato dalla sede della Facoltà di Agraria, dall'Enea e da altri importanti centri di ricerca presenti nell'area. All'interno di tale area, attraversata dalla metropolitana regionale (linea ferroviaria Napoli-Salerno), rientrano la stazione di Portici/Ercolano, il porto del Granatello, il palazzo Mascabruno, l'eccellenza storica di Villa d'Elboeuf, alcune ville vesuviane lungo il Miglio d'Oro, oltre ai numerosi edifici moderni e contemporanei presenti nell'intero ambito di programmazione.

Gli obiettivi specifici per tale area sono il superamento della barriera fisica costituita dai binari della linea ferroviaria costiera, la valorizzazione/potenziamento della risorsa mare attraverso il miglioramento della

balneazione, il rafforzamento delle funzioni scientifiche e didattiche della Facoltà di Agraria (anche grazie alla dislocazione delle funzioni didattiche alle Officine Fiore nella parte ercolanese dell'area), l'ampliamento e il potenziamento in chiave turistica del porto storico del Granatello, fino alla realizzazione di nuove stazioni e di diversi nodi intermodali (linea ferroviaria/porto), e dalla decompressione/riconversione dei tessuti residenziali verso funzioni terziarie e turistico-ricettive.

Figura 7 – Il polo della ricerca e dell'alta formazione



Quest'area-programma è parte di un più complessivo programma di interventi puntuali di rigenerazione e sviluppo e di una più complessiva strategia di salvaguardia e tutela nelle aree di vulnerabilità e rischio del territorio vesuviano rappresentata nelle carte seguenti.

Figura 8 – Interventi puntuali di rigenerazione nelle aree di trasformazione e sviluppo

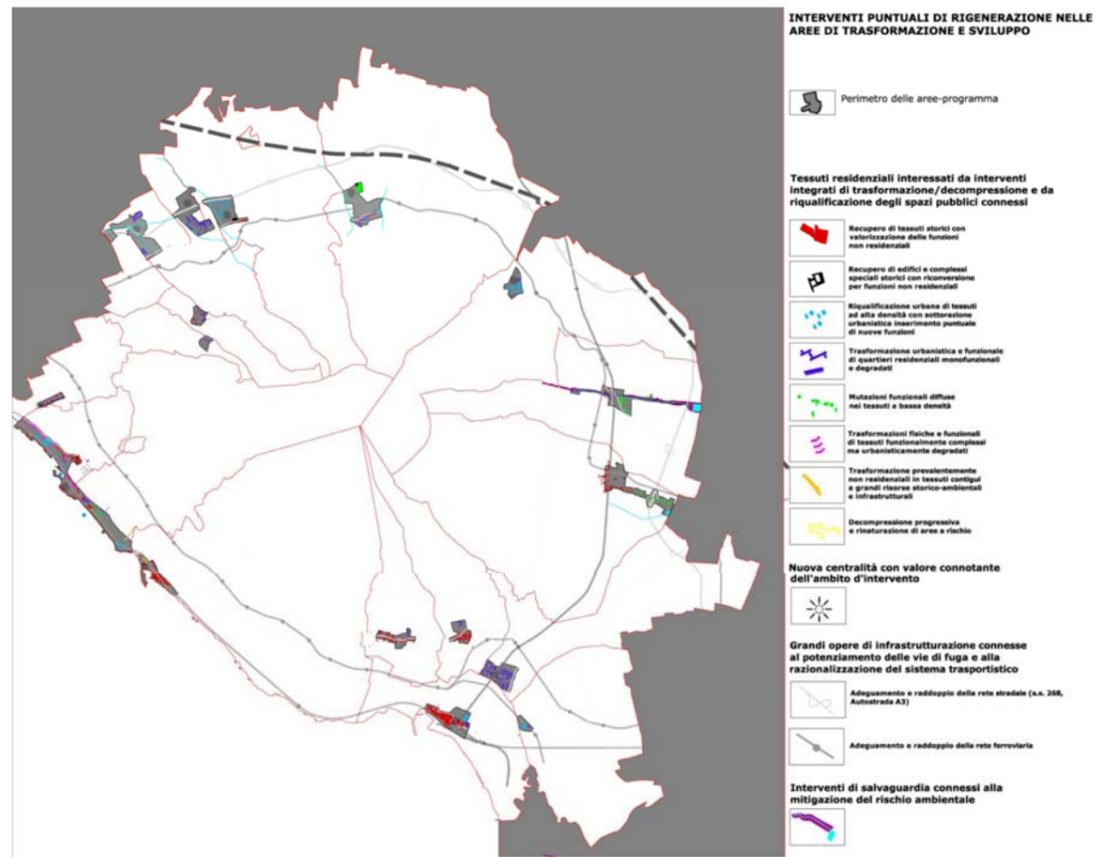
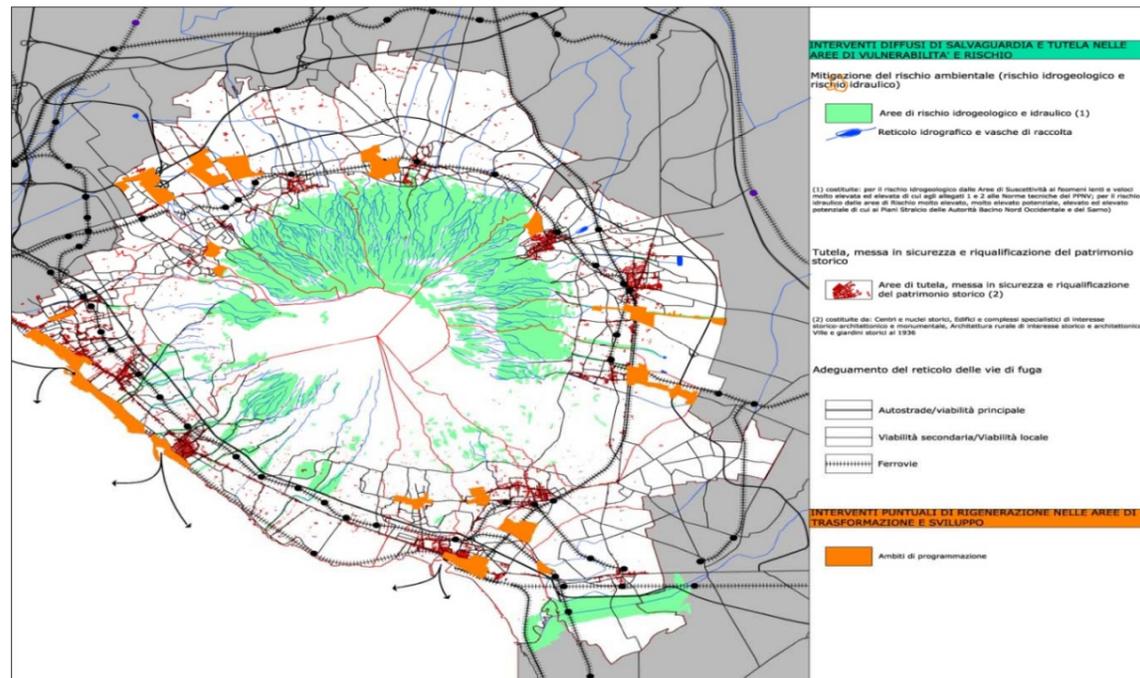


Figura 9 – Interventi diffusi di salvaguardia e tutela nelle aree di vulnerabilità e rischio



1.2 Strategie, residuo di piano e programmi in atto alla scala locale

Il PRG ed altri progetti in corso

Il Piano Regolatore Generale -adottato per la prima volta con Deliberazione del Commissario ad Acta n. 6 del 4/6/1991 ma giunto a conclusione dell'iter solo nel 1999 dopo essere stato rivisto sulla base del parere del CTR- nasce in coerenza con il vigente PTP dei Comuni Vesuviani e, con alcuni anni di anticipo, delinea obiettivi e indirizzi di sviluppo in seguito confermati sia alla scala vasta dal PTR e dal PTCP, sia dalle strategie definite alla scala comunale con il DOS, mostrandone l'effettiva coerenza con la realtà e le propensioni territoriali.

I principali temi del piano sono infatti:

- la presa d'atto che l'altissima densità territoriale rende impossibile il soddisfacimento della domanda abitativa eventualmente esistente nonostante il trend demografico risulti negativo già nel decennio precedente a quello di previsione del Prg (1985-1995);
- la sostituzione della "cultura dell'espansione" con quella della "trasformazione", individuando strategie di riqualificazione sia del patrimonio edilizio e produttivo esistente che del sistema della viabilità e dei trasporti;
- il riconoscimento di un patrimonio ambientale, costituito dal Bosco Reale e dalla fascia costiera, da valorizzare e riconnettere con le risorse naturali del Parco del Vesuvio;
- la necessità di adeguare la dotazione di attrezzature pubbliche allo standard di 20 mq/abitante, valorizzando e potenziando soprattutto gli spazi pubblici e le attrezzature per il verde il gioco e lo sport;
- l'obiettivo di valorizzare e potenziare l'area portuale del Granatello.

Anche nel rispetto di quanto prescritto dal PTP, il piano dunque non individua nuove residenze all'infuori di quelle di completamento dell'insediamento di ERP ex L. 219/80 ai confini con S. Giorgio a Cremano previste dall'Ordinanza Commissariale di Governo n. 232/81.

Sono invece indicati:

- interventi di restauro e risanamento conservativo in Zona A1- Edifici di notevole valore storico e ambientale con parco vincolato annesso, prevalentemente costituita dalle Ville Vesuviane lungo il Miglio d'Oro e dal nucleo monumentale della Reggia;
- la riqualificazione di ampie parti degradate del centro storico, anche attraverso il ricorso a Piani di Recupero ai sensi della L. 457/78; in particolare vengono indicate come A3 – Zone di recupero del centro storico, il tessuto del c.so Garibaldi su entrambi i lati del tratto a sud, il tessuto di via Università fra Palazzo Valle e p.zza S. Ciro lato monte e fra Palazzo Mascambruno e p.zza S. Ciro lato valle, il tessuto minuto fra vico S. Antonio e via Lorenzo Rocco, l'ampia parte urbana a monte e a valle delle

vie Bellucci-Sessa- Arlotta lungo vico Nastri, via della Torre-via Prima Immacolata, via Michelangelo Naldi, via Carlo e Luigi Giordano;

- interventi di ristrutturazione nelle parti di territorio di recente edificazione, senza incrementi volumetrici a meno di quelli per l'adeguamento tecnologico e igienico-sanitario ammessi dal P.P..
- la riqualificazione dell'area portuale, assoggettata a piano attuativo secondo le disposizioni del P.P..

Dato il decremento della popolazione, la previsione di attrezzature a standard è effettuata sui 78.317 abitanti esistenti (e non sulla proiezione nel decennio 1985-1995) per una superficie complessiva di mq 1.273.040 mq articolata come in *Tabella 1- il dimensionamento degli standard nel Prg vigente*. Considerati i 573.990 mq di attrezzature pubbliche esistenti, il piano individua dunque circa 700.000 mq di aree destinate a nuove attrezzature pubbliche, sulle quali viene apposto il vincolo preordinato all'esproprio.

Tabella 1 – Il dimensionamento degli standard nel P.R.G. vigente

COMUNE	SUPERFICI A STANDARD INDIVIDUATE DAL PRG VIGENTE *		
	ESISTENTI MQ	DI PROGETTO MQ	TOTALE MQ
F1 - Istruzione	121.420,00	124.820,00	246.240,00
F2 – Interesse comune	155.870,00	49.870,00	205.740,00
F3 – Verde e sport	274.200,00	358.980,00	633.180,00
F4 – Parcheggi **	22.500,00	165.380,00	187.880,00
Totale	573.990,00	699.050,00	1.273.040,00

* Le quantità in tabella sono quelle riportate dalla Relazione di P.R.G..

**Una parte dei parcheggi previsti dal P.R.G. sono multipiano, per essi la tabella riporta lo sviluppo delle superfici di pavimento.

L'attuazione del piano è stata portata avanti attraverso una serie articolata di azioni, anche in sinergia con altri enti e ricorrendo a strumenti e procedure che privilegiano il coinvolgimento di attori privati, come il Programma di Recupero Urbano ai sensi della L. 493/93 -nel quale è confluito anche il completamento dell'insediamento di ERP ex L. 219/80- e il Project financing della Cittadella dello sport.

Per i grandi temi della riqualificazione urbana, come quello della fascia costiera e dell'area portuale, nonché per il ripensamento dell'immagine e del ruolo di Piazza San Ciro, l'amministrazione comunale ha fatto ricorso a concorsi di idee, al fine di aprire il progetto urbano alla massima qualità e al confronto internazionale. Con particolare riferimento al tema della portualità, anche in chiave turistica, come porta da mare delle risorse storico-archeologiche e ambientali dell'area vesuviana, il Comune ha promosso una serie di studi ed approfondimenti finalizzati a valutare la fattibilità dell'ampliamento del Porto del Granatello, anche attraverso la costruzione di un nuovo braccio, e la realizzazione di un nuovo approdo a Pietrarsa. Fra questi si ricorda lo Studio preliminare di fattibilità tecnica " Nuovo Porto Turistico di Portici in località Granatello e attracco in località Pietrarsa, del Luglio 2004, ripreso in numerose occasioni, compresa quella di Italia Navigando s.p.a. "Proposta per il nuovo porto turistico di Portici" del 2010.

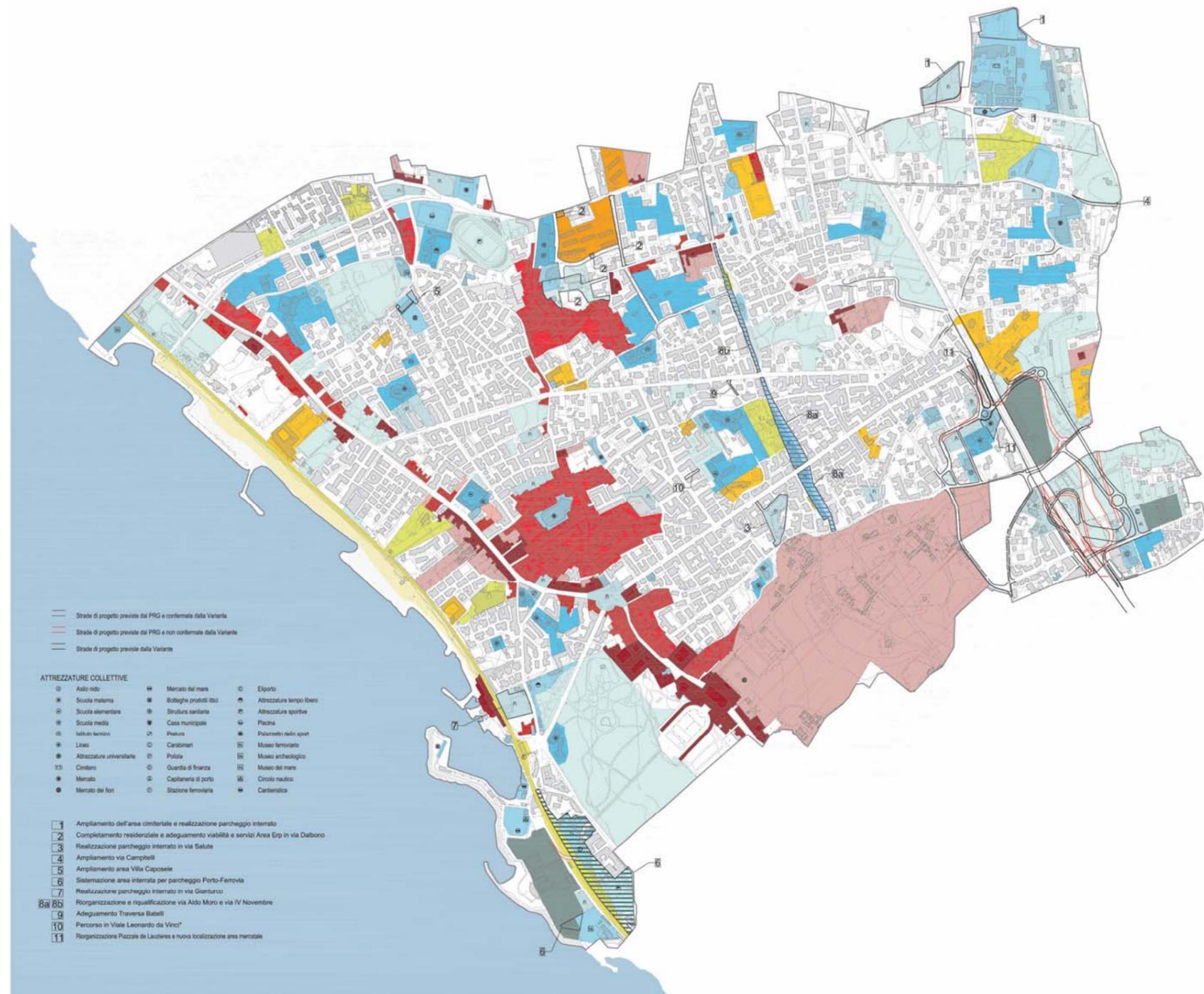
Tali azioni rientrano in una ben precisa strategia dell'amministrazione comunale che, in occasione del PO FESR 2007-2013 e del connesso Programma Integrato Urbano (PIU' Europa) previsto per le città campane

con oltre 50.000 abitanti, è stata sistematizzata nel Documento di Orientamento Strategico (DOS) (DOS e PIU' Europa sono descritti al paragrafo successivo).

Proprio per rendere operativo il PIU Europa, contestualmente alla redazione del programma è stata adottata una Variante al Prg, soprattutto finalizzata a reiterare gli ormai scaduti vincoli di esproprio sulle aree a standard, adeguandone in alcuni casi la destinazione alla specifica tipologia prevista dal programma. Nella Variante sono confluiti anche alcuni contenuti del PUA dell'area portuale del Granatello, previsto dal P.R.G., redatto in forma autonoma, adottato in Giunta Comunale con parere positivo della Soprintendenza.

La riqualificazione del Centro storico prevista dal Prg è attuata con interventi di restauro sia di singoli edifici monumentali, sia dei principali tracciati storici, in alcuni casi quasi completati e in parte collegati al P.O. F.E.S.R. 2007-2013 della Regione Campania. Non sono invece stati attivati Piani di recupero per i tessuti degradati in zona A3.

Non direttamente collegati al Prg ma di notevole rilievo per la funzionalità infrastrutturale della città, sono i numerosi interventi per la realizzazione di parcheggi pertinenziali, previsti dal Piano Parcheggi, realizzati e in corso di attuazione. I parcheggi sono sempre interrati e con copertura a verde di uso pubblico, in alcuni casi dotata di piccole attrezzature per il gioco e lo sport, e contribuiscono ad ampliare la dotazione di spazi aperti pubblici a standard. Negli ultimi anni la domanda di tali parcheggi si è notevolmente ridotta e alcuni dei parcheggi previsti (alcuni anche già autorizzati) non sono stati realizzati.



COMUNE DI PORTICI

PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE (approvato con DPP n. 456/2002)

ZONA A RESIDENZIALE DI CONSERVAZIONE

- A1 - Edifici di notevole valore storico e ambientale con parco vincolato annesso (ville vesuviane dell'700)
- A2 - Edifici di valore ambientale
- A3 - Zone di recupero del centro storico

ZONA B RESIDENZIALE SATURA

- B - Edifici in zona residenziale saturata

ZONA B1 RESIDENZIALE

- Intervento di cui all'ord. comm. 322/81

ZONA D PRODUTTIVA

- D - Insediamenti produttivi sparsi

ZONA E AGRICOLA

- E - Zona agricola

ZONA F AREE PUBBLICHE -STANDARDS

- F1 - Area per l'istruzione
- F2 - Area per attrezzature collettive
- F3 - Aree a verde pubblico
- F4 - Aree per parcheggi pubblici
- P1 - Parcheggio multipiano interrato con copertura a spazio pubblico, parco, giochi e sport
- P2 - Parcheggio su piattaforma

ZONA G VINCOLO SPECIALE

- G1 - Area di rispetto cimiteriale
- G2 - Area ferroviaria esistente
- G3 - Attrezzature ricettive ed assistenziali private

ZONA H AREA DI RECUPERO A MARE

- H - Area di recupero a mare

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE (approvata con DGP n. 947/2009 e DPGP n. 23/2010)

- Aree in variante al PRG

ZONA F AREE PUBBLICHE -STANDARDS*

- F5 - Aree di riorganizzazione della viabilità* delle aree di parcheggio e degli spazi pubblici pedonali
- F6 - Aree di riassetto e riqualificazione

* Modifiche apportate dalla Variante al PRG vigente approvata con DGP n. 947/2009 e DPGP n. 23/2010

- Strade di progetto previste dal PRG e confermate dalla Variante
 --- Strade di progetto previste dal PRG e non confermate dalla Variante
 --- Strade di progetto previste dalla Variante
- ATTREZZATURE COLLETTIVE**
- | | | |
|------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| ● Asilo nido | ● Mercato del mare | ● Elipporto |
| ● Scuola materna | ● Botteghe produttive | ● Attrezzature tempo libero |
| ● Scuola elementare | ● Struttura sanitaria | ● Attrezzature sportive |
| ● Scuola media | ● Casa municipale | ● Piazza |
| ● Istituto tecnico | ● Prateria | ● Palazzetto dello sport |
| ● Liceo | ● Carabinieri | ● Museo ferroviario |
| ● Attrezzature universitarie | ● Polizia | ● Museo archeologico |
| ● Cimitero | ● Guardia di finanza | ● Museo del mare |
| ● Mercato | ● Capitaneria di porto | ● Circolo nautico |
| ● Mercato dei fiori | ● Stazione ferroviaria | ● Cantieristica |
- 1 Ampliamento dell'area cimiteriale e realizzazione parcheggio interrato
 - 2 Completamento residenziale e adeguamento viabilità e servizi Area Erp in via Dalbono
 - 3 Realizzazione parcheggio interrato in via Salute
 - 4 Ampliamento Via Campitelli
 - 5 Ampliamento area Villa Caposelle
 - 6 Sistemazione area interrata per parcheggio Porto-Ferrovia
 - 7 Realizzazione parcheggio interrato in via Gianluigi
 - 8a, 8b Riorganizzazione e riqualificazione via Aldo Moro e via IV Novembre
 - 9 Adeguamento Traversa Batelli
 - 10 Percorso in Viale Leonardo da Vinci*
 - 11 Riorganizzazione Piazza de Laurens e nuova localizzazione area mercatale

Tavola A4.3 - Piano Regolatore Generale vigente e residuo di piano

Attrezzature pubbliche previste dal piano regolatore vigente



Attrezzature pubbliche esistenti



Residuo di piano regolatore vigente

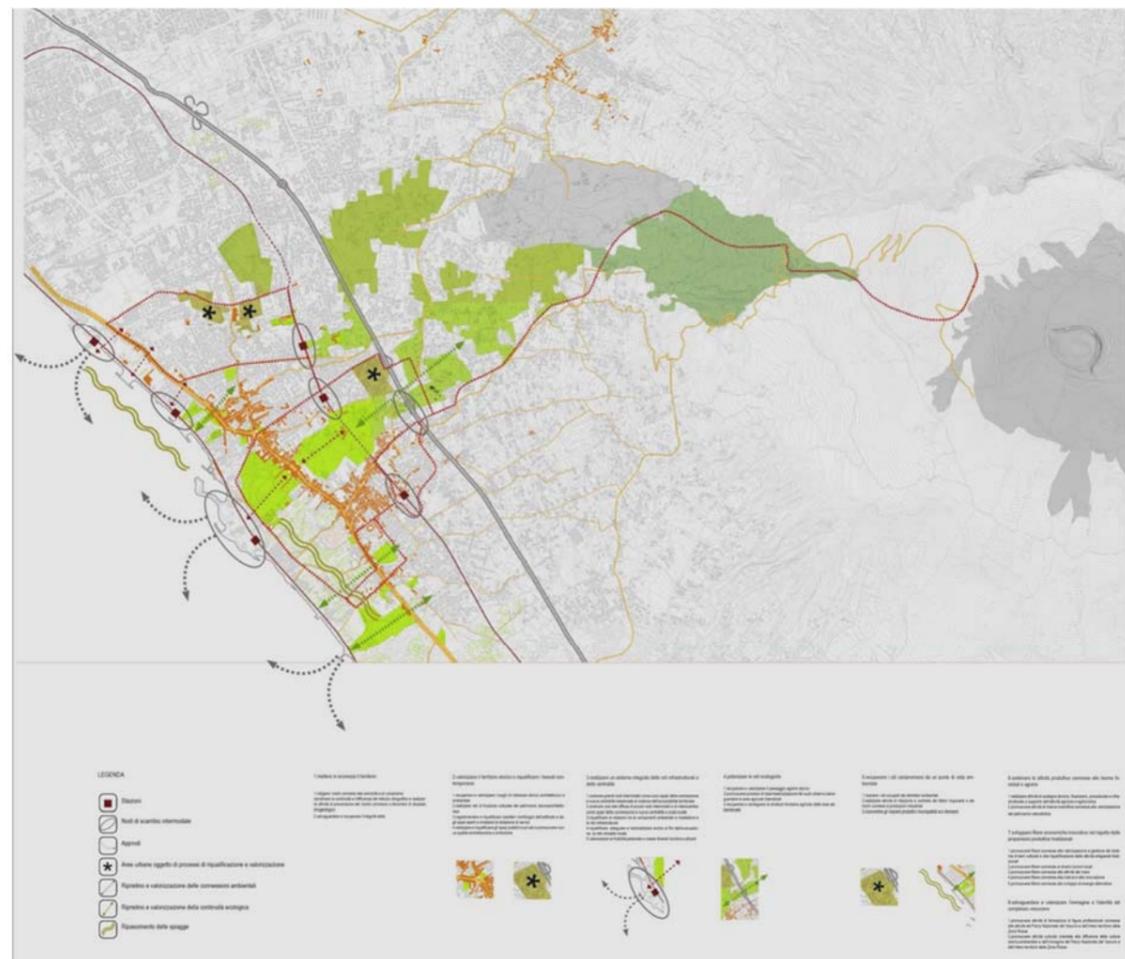


Il Documento di Orientamento Strategico e il PIU' Europa

Il Documento di Orientamento Strategico - richiesto dalla Regione Campania come documento di indirizzi delle politiche di sviluppo dei comuni necessario a dimostrare la rispondenza degli interventi individuati dal comune stesso nell'ambito del PO FESR 2007-2013 - è stato adottato dal Consiglio Comunale di Portici nel maggio del 2009 (D.C.C. 22/2009) sulla linea tracciata dai nuovi strumenti di pianificazione regionale e provinciale sopra descritti, facendosi carico del ruolo cardine da questi affidatogli per la rigenerazione funzionale ed economica dell'intero sistema vesuviano, improntata ad un modello di sviluppo adeguato agli attuali fabbisogni e ad una politica di salvaguardia delle risorse storico-architettoniche ed ambientali.

Con il DOS, la città di Portici si candida ad occupare un ruolo centrale nella realizzazione di uno schema alternativo dell'armatura urbana regionale, organizzato come una rete policentrica e pluridirezionale finalizzata a riequilibrare la congestione della fascia costiera napoletana, a grave e permanente rischio sismico, bradisismico e vulcanico, e la fragilità e senescenza funzionale dei centri delle zone interne sempre al di sotto della soglia minima della funzionalità.

Figura 10 - Documento di Orientamento Strategico - Strategie alla scala territoriale



Questo nuovo ruolo viene ricercato, **alla scala territoriale**, attraverso una maggiore e più integrata mobilità, una *governance* sovra comunale capace di mettere in sinergia le risorse dei territori limitrofi, una più adeguata dotazione di attrezzature turistiche, commerciali e nel campo della ricerca, una migliore dotazione e accessibilità dei servizi per i cittadini insieme al contenimento della densità abitativa e una maggiore eco-sostenibilità urbana anche connessa alla tutela e valorizzazione delle risorse naturali esistenti.

Alla scala locale lo sviluppo è inteso, in particolare, come crescita dei valori urbani e recupero della bellezza della città e del paesaggio, per una migliore qualità della vita dei cittadini e l'evoluzione del modello inclusivo di *welfare* in ambito urbano.

L'**idea forza** che ne scaturisce è quella di **Portici come nodo metropolitano del terziario avanzato per la produzione di nuovi saperi, per la ricerca, per il turismo metropolitano e per il commercio innovativo**.

I risultati attesi - in coerenza con gli obiettivi strategici prioritari individuati - sono **la salvaguardia del territorio e dello sviluppo sostenibile del Comune di Portici, la riqualificazione urbana** attraverso il recupero della città stratificata e delle risorse naturali, **il soddisfacimento delle esigenze e del fabbisogno di servizi da parte dei cittadini** - attraverso la cooperazione istituzionale e la coerenza con i suggerimenti comunitari e gli indirizzi strategici regionali e provinciali, con particolare riferimento a quelli della decompressione abitativa - **la valorizzazione e il potenziamento delle risorse legate alla cultura e alla ricerca**.

Senza entrare nel dettaglio degli obiettivi strategici che, per quanto di competenza, vengono ripresi in questa fase dal PUC e descritti nei paragrafi che seguono, si riporta qui una sintesi delle tre visioni che rappresentano tali macro obiettivi. Esse sono:

- **Portici città di Natura**
- **Portici città di Storia**
- **Portici città della comunità e del futuro, articolata in:**
 - **Portici città amica**
 - **Portici città produttiva e accessibile.**

La *vision Portici città di Natura* fa riferimento all'obiettivo di **Tutelare e valorizzare gli ambienti naturali** sopravvissuti ai processi di fortissima antropizzazione del territorio porticese, partendo dall'assunto che *l'accesso alle risorse naturali è un bene prioritario*. La tutela degli ambienti naturali è infatti riconosciuta come necessaria per contenere sia le modificazioni climatiche determinate dall'aumento delle temperature dell'isola di calore urbano, sia l'inquinamento atmosferico prodotto dall'alta concentrazione edilizia e dei flussi di traffico. La costituzione di una rete di risorse ambientali più articolata può inoltre costituire un efficace attrattore per un mercato turistico connesso a modelli di fruizione alternativa ed ecosostenibile, oltre che la componente essenziale di una migliore qualità della vita e della fruizione della propria città da parte dei cittadini.

Componenti principali della valorizzazione delle risorse ambientali sono il mare e il Parco della Regia di Portici nel suo complesso, quest'ultimo individuato come grande corridoio ecologico di connessione fra il

mare e il Parco Naturale del Vesuvio riconosciuto da tutti gli strumenti di pianificazione sovraordinata, compreso il Piano del Parco. L'obiettivo di tutela ambientale è completato inoltre dalla prevista incentivazione di una più diffusa e generale sostenibilità ecologica connessa al risparmio delle risorse naturali, soprattutto in termini energetici e di contenimento dei rifiuti solidi urbani non riciclabili.

La vision **Portici città di Storia** fa riferimento all'obiettivo di **Tutelare e valorizzare le emergenze architettoniche e il patrimonio storico**, con particolare riferimento al centro storico, riconosciuto come componente fondamentali dell'identità culturale, sociale ed economica della comunità e della bellezza della città. La rivitalizzazione morfologica e funzionale del patrimonio storico della città di Portici, importante polo della rete di risorse storico-culturali dell'intera area costiera vesuviana, viene connesso alle sinergie potenziali con le funzioni di eccellenza presenti nella Reggia e con gli incentivi alla sostituzione della funzione abitativa dei tessuti circostanti per la creazione di quel Polo delle eccellenze scientifiche e tecnologiche prevista già in sede di PSO.

Infine **Portici città della comunità e del futuro** si fonda su due vision più specifiche : **Portici città amica** e **Portici città produttiva e accessibile**.

Portici città amica risponde all'obiettivo di **Innalzare la qualità della vita dei cittadini e migliorare la coesione sociale**, a partire dall'implementazione della dotazione dei servizi e delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico da perseguire attraverso modelli di welfare inclusivo per l'offerta di facilities integrate e del miglioramento delle principali situazioni di disagio urbanistico e sociale. In questa direzione si prevede di attivare politiche di welfare e per l'inclusione sociale in parte già programmate dal Piano Sociale di Zona (*Legge 328/2000*), con specifico riferimento alle categorie sociali più sensibili e in particolare quelle dei giovani, degli anziani e dei portatori di handicap.

Portici città produttiva e accessibile risponde all'obiettivo di **Rilanciare la città sotto il profilo economico puntando sul settore della produzione di servizi e sul potenziamento dell'accessibilità**. I settori di riferimento sono soprattutto quelli turistici e culturali e sono integrativi delle funzioni eccellenti esistenti nel campo della ricerca (la Facoltà di Agraria, l'Enea, il CRIAI) per la realizzazione del *Polo della ricerca e dell'alta formazione* previsto in sede di PSO denominato "Il miglio della Conoscenza", anche oggetto di un'intesa istituzionale (Protocollo di Intesa dell'aprile 2007) fra i Comuni di Portici, Ercolano, S. Giorgio e Torre del Greco, la Provincia di Napoli, la Regione e il Ministero delle Riforme e dell'Innovazione nella Pubblica Amministrazione per la realizzazione di un Polo della ricerca e dell'alta formazione. A questo si aggiunge l'obiettivo di miglioramento dell'accessibilità, affidato sia alla realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità (il nuovo Porto turistico previsto ad est del Granatello), sia alla razionalizzazione e messa a

sistema di quelle esistenti (le nuove stazioni della linea ferroviaria costiera da riconvertire in metropolitana regionale, il sistema di mobilità ecocompatibile per la risalita al Vesuvio da Portici ed Ercolano, ...). Tale razionalizzazione prevede anche la costruzione di nodi di scambio delle diverse modalità (compresa quella pedonale e ciclabile) e componenti del sistema della mobilità (autostrada, stazioni della circumvesuviana e della metropolitana costiera) riguardati come occasione di nuove centralità e poli di attrazione.

Le priorità strategico-attuative del Comune trovano riscontro concreto in alcuni "**progetti strategici**" che individuano i luoghi e **gli interventi prioritari della riqualificazione urbana** e li collocano entro un sistema di coerenze e di relazioni infrastrutturali, spaziali, funzionali e simboliche. A questi progetti il DOS affida il ruolo di comunicare efficacemente le scelte attraverso una rappresentazione sintetica e di agevolare il confronto tra i diversi attori chiamati a partecipare. Essi sono i "racconti" progettuali del territorio, non onnicomprensivi ma parziali e selettivi, che mettono a fuoco i luoghi e le iniziative diverse da mettere in campo, definendo alcuni ambiti prioritari all'interno dei quali concentrare tutte le risorse progettuali ed economiche.

In particolare si individuano **quattro ambiti/progetti strategici** che comprendono molti dei piani attuativi, dei programmi e dei progetti sui quali l'Amministrazione comunale e i proponenti privati stanno lavorando - spesso da lungo tempo- o hanno mostrato interesse, integrandoli con nuove iniziative per costituire un disegno unitario forte e centrato sugli elementi più robusti, caratterizzanti e qualificanti dei sistemi territoriali strutturanti (storico, ambientale, infrastrutturale e delle centralità). Gli ambiti/progetti strategici individuati dal DOS sono:

1. **Dal mare al vulcano: la grande trasversale del sito reale borbonico**
2. **Gli assi storici come tracciati della rigenerazione urbana**
3. **La trasversale delle nuove attrezzature urbane dello sport e del tempo libero**
4. **La riconquista dello spazio urbano lungo il sistema lineare della fascia costiera**

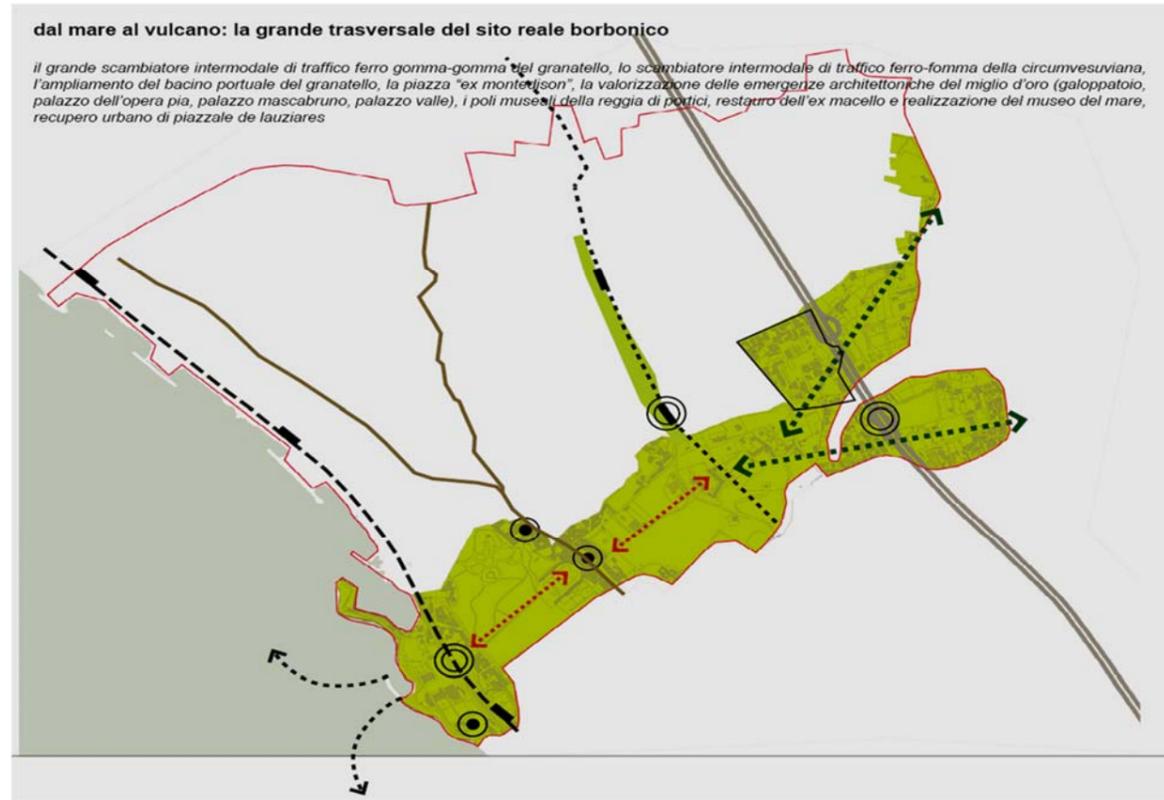
I quattro progetti sono tutti attraversati da **un nuovo sistema di trasporto pubblico ecocompatibile**, in coerenza con quanto previsto da uno dei Progetti strategici del PPNV di risalita al Vesuvio - per il quale si è concluso il concorso internazionale per la progettazione del nuovo tracciato della Ferrovia del Vesuvio - ed in sinergia con un'analoga iniziativa del Comune di Ercolano (già oggetto di uno studio di fattibilità commissionato dal Comune di Ercolano e dalla TESS nel 2007)⁴. Questo sistema di trasporto risponde soprattutto alla necessità di connettere i principali nodi infrastrutturali esistenti ed in programmazione sul territorio di Portici, con funzioni sia di supporto alla fruizione turistica, sia di miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico finalizzato a ridurre il trasporto privato su gomma e dunque a porre le basi per decongestionare il traffico e pedonalizzare alcune strade di interesse turistico.

⁴ Il sistema di risalita meccanizzata al Vesuvio nasce come Progetto strategico "La risalita storica lungo il tracciato del treno a cremagliera", nell'ambito del Piano del Parco Nazionale del Vesuvio, viene verificato nel 2001 dallo *Studio di fattibilità per la realizzazione di un sistema di trasporto ecosostenibile*, commissionato da un gruppo di comuni con quello di S. Sebastiano capofila nel 2001 ed approfondito alla scala urbana per il Comune di Ercolano nel 2007, con lo studio di fattibilità di cui alla delibera Cipe

106/99 "Progetto per la realizzazione di un sistema di trasporto collettivo ecosostenibile a servizio del Parco Nazionale del Vesuvio e di collegamento tra l'intera area vesuviana e la fascia costiera" commissionato dalla TESS-Costa del Vesuvio.

Il nuovo sistema di trasporto pubblico consentirà, inoltre, di recuperare una mobilità trasversale alla linea di costa, alternativo alla tradizionale linearità infrastrutturale e di rispondere a nuove esigenze di connessione paesistica ed ecologica intercettando una serie di risorse ambientali, storico-insediative e funzionali -anche di nuova realizzazione- e potenziandone le relazioni. In questa direzione il sistema ipotizzato costituisce anche l'occasione per creare nuove centralità urbane e modificare alcune gerarchie funzionali esistenti, creando ulteriori possibili aree di rivitalizzazione, soprattutto nelle parti urbane oggi più periferiche.

Figura 11 – Documento di Orientamento Strategico – Progetto strategico “Dal mare al Vulcano: la grande trasversale del sito Borbonico”



Questa occasione, già esplorata nei progetti strategici del DOS, è anche uno degli elementi portanti del Quadro strategico-strutturale, assunto dal PUC come riferimento nella definizione dei propri contenuti strategici.

Figura 12 – Documento di Orientamento Strategico – Progetto strategico “La trasversale delle nuove attrezzature urbane dello sport e del tempo libero

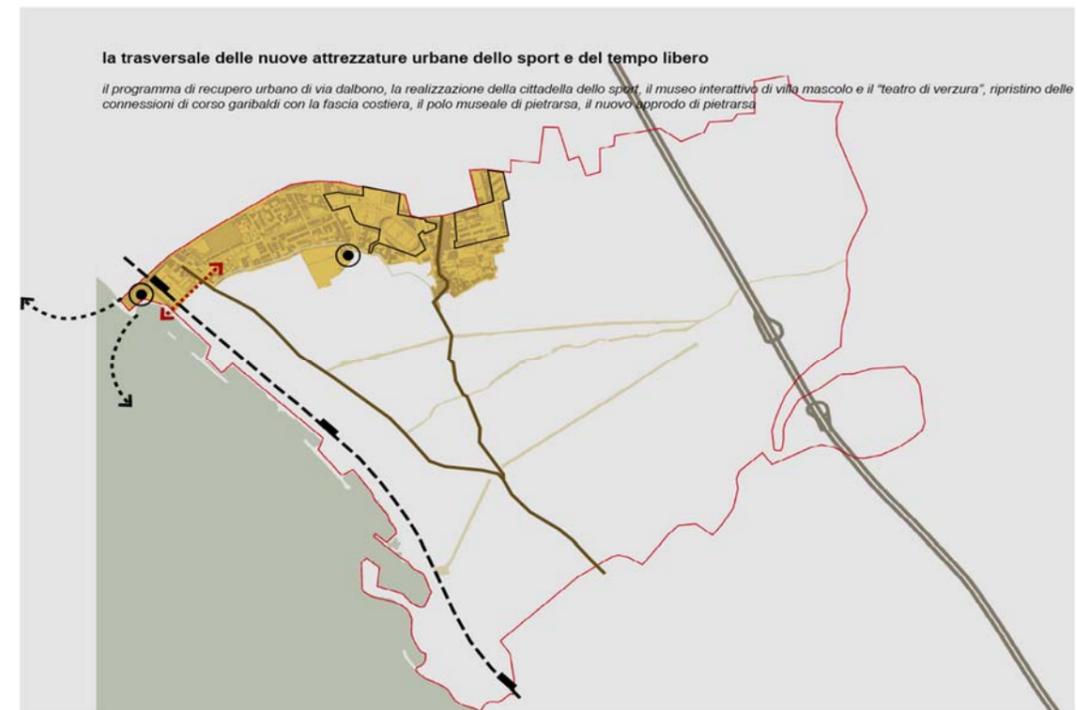


Figura 13 – Documento di Orientamento Strategico – Progetto strategico “la riconquista dello spazio urbano lungo il sistema lineare della costa

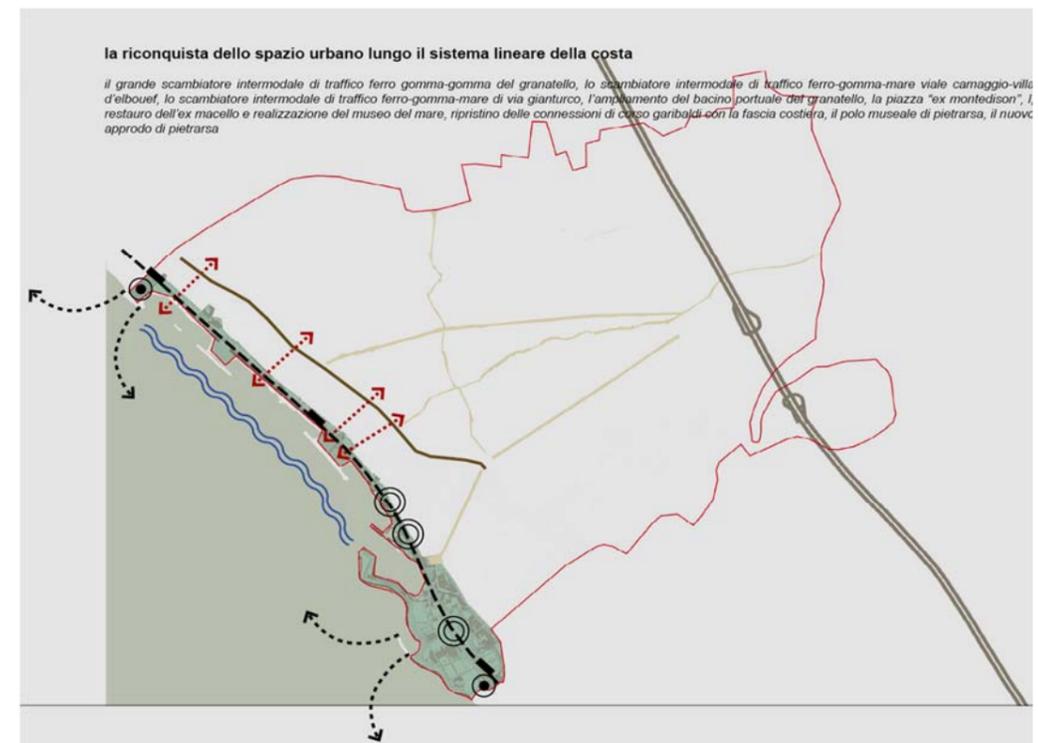
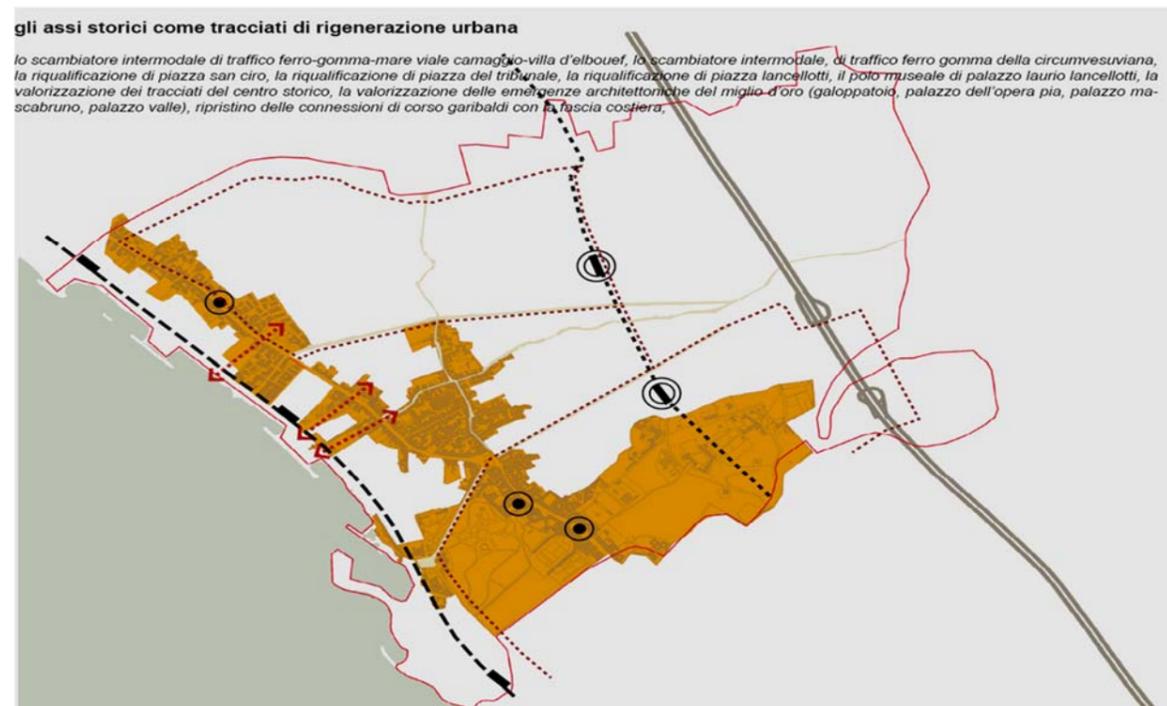


Figura 14 – Documento di Orientamento Strategico – Progetto strategico “Gli assi storici come tracciati di rigenerazione urbana”



Il DOS definisce dunque un quadro articolato e di lungo periodo, che prevede azioni impegnative e processi complessi, come la costruzione di una parte significativa della rete ecologica provinciale e la mitigazione del rischio vulcanico attraverso la riduzione della popolazione residente, da attivare con programmazioni diverse e portare avanti attraverso strumenti di vario tipo, anche in sinergia con le azioni di Enti sovraordinati. Questo quadro si è andato consolidando già dalla precedente programmazione regionale e ha consentito all'Amministrazione comunale di procedere con sicurezza e coerenza in situazioni diverse e differenziate nel tempo (ad es. per la definizione degli interventi programmatici del PSO).

Complessivamente il DOS individua i seguenti interventi:

- *Il Grande Scambiatore Intermodale di Traffico ferro-gomma-mare del Granatello;*
- *Lo Scambiatore Intermodale di Traffico ferro-gomma-mare Viale Camaggio – Villa d'Elboeuf;*
- *Lo scambiatore intermodale di traffico ferro-gomma-mare di via Gianturco;*
- *Lo scambiatore intermodale di traffico ferro-gomma della circumvesuviana;*
- *Ampliamento del bacino portuale del Granatello;*
- *La riqualificazione di Piazza San Ciro con la sistemazione della viabilità, il ridisegno dello spazio pubblico e la realizzazione di parcheggi interrati;*
- *La realizzazione di Piazza del Tribunale con la sistemazione dello spazio urbano, la creazione di giardini pensili, la realizzazione di attrezzature interrate pubbliche a servizio del Tribunale e la realizzazione di parcheggi interrati;*

- *La realizzazione di Piazza Lancellotti con la sistemazione dello spazio urbano, la creazione di giardini pensili, la realizzazione di uno scambiatore di mezzi pubblici a basso impatto e la realizzazione del parcheggio multipiano interrato;*
- *La realizzazione della piazza antistante il Circolo nautico (già area ex Montedison) attraverso la sistemazione dello spazio urbano, la creazione di giardini e la realizzazione di attrezzature commerciali;*
- *La valorizzazione dei tracciati viari del centro storico, di via Università e di corso Garibaldi, attraverso il ridisegno della sezione stradale, la realizzazione di zone a traffico limitato con percorsi pedonali protetti, arredo urbano e pubblica illuminazione;*
- *Il restauro conservativo e la rifunzionalizzazione del Maneggio Coperto nell'ambito del Sito Reale Borbonico;*
- *Il restauro della facciata di Palazzo Valle e del portale di ingresso della Cappella Reale;*
- *Il recupero di Palazzo Mascabrano per la realizzazione di attività integrate alle funzioni universitarie;*
- *La valorizzazione delle emergenze architettoniche del Miglio d'Oro - Il recupero del Palazzo dell'Opera Pia in vicolo Ritiro;*
- *Completamento del recupero di Villa Caposele (Il stralcio);*
- *Il restauro e la realizzazione di attività sociali-assistenziali per l'accoglienza dei minori a rischio e il sostegno alle famiglie disagiate;*
- *Il restauro e la realizzazione della biblioteca comunale a Villa Savonarola;*
- *Anfiteatro in Villa Mascolo – Teatro di Verzura;*
- *Miglioramento dell'accessibilità al mare da Corso Garibaldi attraverso l'adeguamento dei sottopassi ferroviari in località Gianturco, Bagnara, Camaggio e Catavone, con la riqualificazione delle aree pubbliche adiacenti;*
- *Il restauro dell'ex macello e la realizzazione del Museo del Mare;*
- *Miglioramento dell'accessibilità al mare da Corso Garibaldi a Pietrarsa e realizzazione di spazi attrezzati e nuove aree verdi ad uso pubblico;*
- *La rigenerazione urbana e la riqualificazione di via Camaggio;*
- *Recupero immobile dell'ex centro sociale in via Lagno;*
- *Il Programma di Recupero urbano di via Dalbono;*
- *Il Programma di Recupero Urbano di p.zzale de Luzieres;*
- *La realizzazione della cittadella dello sport;*
- *Housing sociale a Palazzo Santobuono.*

L'elenco comprende sia interventi in corso di realizzazione o già completati, sia interventi da realizzare, in parte inseriti in programmi di scala locale e sovralocale.

Il Programma Integrato Urbano (PIU' Europa) PO FESR 2007-2013, Asse 6 - Sviluppo urbano e qualità della vita, Obiettivo operativo 6.1 – città medie propone a finanziamento circa la metà dei progetti del DOS, come risulta nello schema della prima stesura del Programma di seguito riportato.

L'ambito di riferimento per la redazione di tale programma comprende i tessuti storici del Miglio d'Oro e l'asse mercatale di via Arlotta, il parco superiore e quello inferiore della Reggia con le aree fino al mare, l'intera fascia costiera dal Granatello fino a Pietrarsa.

L'“area bersaglio” è stata individuata in coerenza sia con il quadro strategico alla scala urbana e territoriale, definito dagli strumenti sovraordinati e dal DOS, sia con gli obiettivi del PO FESR 2007-2013 e gli specifici criteri richiesti dalla Regione Campania (D.G.R. 1558/2008 e successive). Essa si sovrappone ai progetti strategici del DOS selezionando accuratamente i luoghi e i progetti in una prospettiva di fattibilità, certezza dei tempi e concentrazione delle risorse.

Figura 15 – Documento di Orientamento Strategico – Interventi previsti e fonti di finanziamento

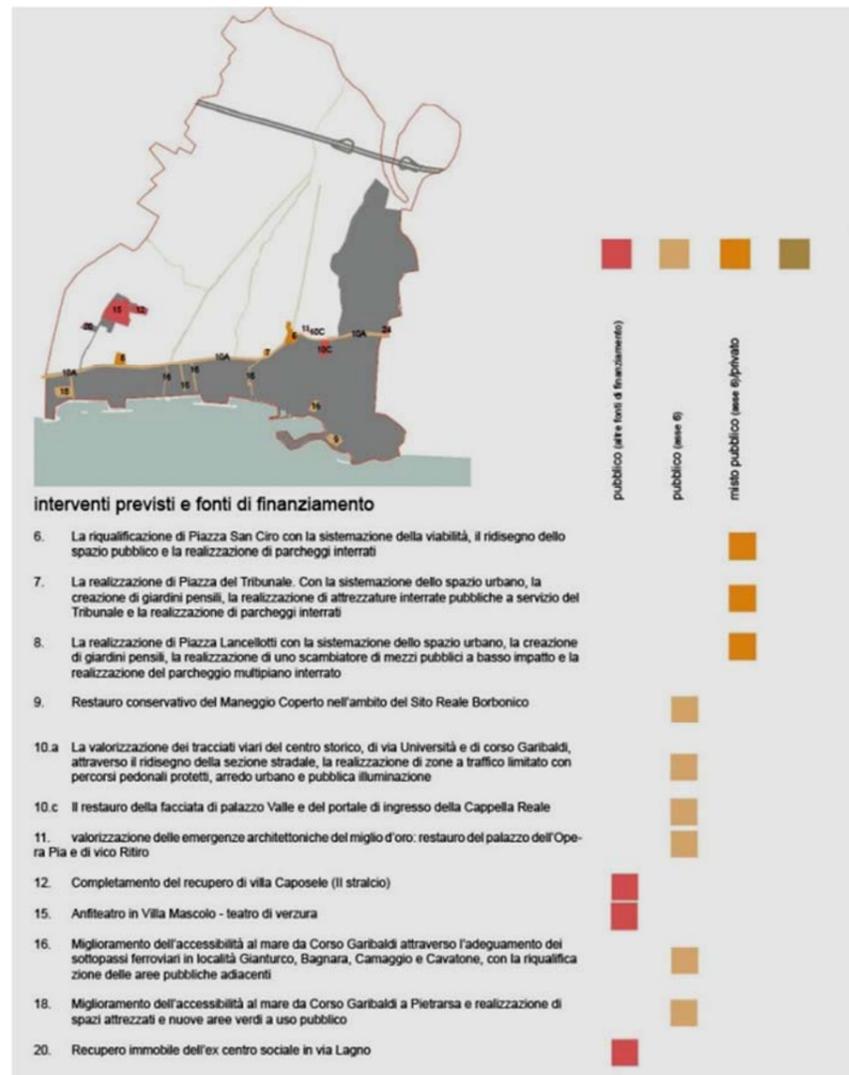


Figura 16 – Programma Integrato Urbano (PIU Europa) – Interventi previsti



Nelle fasi attuative l'elenco dei progetti si è modificato per questioni di opportunità strategica e finanziaria (per alcuni dei progetti sono stati individuate fonti diverse di finanziamento).

I progetti finanziati dal Programma Integrato Urbano PIU' Europa ed in corso di realizzazione sono riportati nello specifico elaborato A4.4 - Piani, programmi e progetti in atto.

2 – Assetti e potenzialità di sviluppo del territorio porticese

2.1 Le dinamiche demografiche ed abitative

Sotto il profilo demografico è utile inquadrare preliminarmente la Città di Portici non tanto nell'area torrese, costituita dai 9 comuni costieri (Boscotrecase, Boscoreale, Pompei, Portici, Ercolano, San Giorgio a Cremano, Torre Annunziata, Torre del Greco, Trecase), quanto piuttosto nell'area vesuviana complessiva, costituita dai 22 Comuni interamente inclusi nella zona rossa (oltre ai precedenti: Cercola, Massa di Somma, Ottaviano, Palma Campania, Poggioreale, Pollena Trocchia, San Gennaro Vesuviano, San Giuseppe Vesuviano, San Sebastiano al Vesuvio, Sant'Anastasia, Scafati, Somma Vesuviana, Terzigno), a maggior rischio sismico e con i quali condivide la necessità di una riduzione di popolazione residente almeno del 10% in 15-20 anni ai fini della mitigazione del rischio vulcanico, sancita dal PTR e oggetto di un piano specifico: il Piano strategico Operativo per la zona rossa vesuviana.

La popolazione residente in quest'area ammonta, nel Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2011, a 630.697 abitanti e presenta una densità abitativa di circa 2.151,74 ab./Kmq. Tale densità aumenta notevolmente se si fa riferimento alla sola area torrese dove, ai 107 Kmq di superficie territoriale, corrispondono, al 2011, ben 3.327 abitanti per Kmq. Tale densità è fortemente influenzata proprio dal Comune di Portici che con i suoi 55.765 abitanti del censimento ISTAT 2011, su una superficie comunale di 4,52 Kmq, ha una densità abitativa di 12.337,39 abitanti per Kmq (la Città di Napoli presenta una densità di 8.203,32 abitanti per Kmq), perdendo 985,18 ab/kmq dal 2001 (la popolazione residente al 2001 era di 60.218 abitanti). La tabella che segue mostra i primi dieci comuni per densità abitativa della Provincia di Napoli.

Tabella 2: Primi 10 Comuni della Città Metropolitana di Napoli per densità abitativa – Anno 2011

COMUNE	POPOLAZIONE	SUPERFICIE (kmq)	DENSITÀ
Portici	55.765	4,52	12.337,39
Casavatore	18.590	1,52	12.224,41
San Giorgio a Cremano	45.920	4,14	11.088,57
Melito di Napoli	38.348	3,96	9.688,36
Napoli	985.450	121,92	8.082,48
Frattaminore	16.452	2,15	7.660,57
Arzano	36.199	4,88	7.422,76
Cardito	22.872	3,29	6.957,58
Mugnano di Napoli	34.768	5,29	6.575,70
Casoria	80.425	12,41	6.483,25
Città Metropolitana di Napoli	3.126.468	1.206,52	2.591,30

Fonte: Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2011

L'elevata densità abitativa di Portici è collegata alla fortissima urbanizzazione del territorio comunale: con il 73,23% di incidenza della superficie urbanizzata sul totale della superficie comunale, Portici si colloca al primo posto tra i comuni maggiormente urbanizzati dell'intera area Vesuviana.

La densità abitativa e l'incidenza dell'urbanizzazione territoriale, insieme alla fortissima prevalenza della funzione abitativa sulle attività produttive (non solo quella agricola, ormai del tutto marginale, ma anche quelle di tipo secondario e terziario) sono emblematiche della condizione di squilibrio ambientale e funzionale

del territorio porticese, la cui mitigazione è uno dei principali obiettivi delle strategie di sviluppo del PUC, già messe in campo con il DOS.

Tale condizione è il prodotto, com'è noto, del processo di urbanizzazione selvaggia che tra gli anni '60 e '80 ha rovesciato sui comuni immediatamente contigui il forte fabbisogno abitativo di Napoli. Nel 1981 la Città di Portici raggiunge il suo massimo storico superando gli 80.000 abitanti, avviandosi poi verso un trend decrescente che ancora oggi è presente in tutta la fascia vesuviana costiera e che in parte equilibra il contemporaneo trend crescente dell'area sommana.

In particolare, come si evince dalla Tabella 3, fino al 1981 la popolazione di Portici è in crescita e raggiunge il valore massimo di 80.410 abitanti. Nei dieci anni che seguono ha inizio un deciso fenomeno di decremento (-14,21% nel decennio '81-'91) che, pur riducendosi progressivamente di intensità (-5,58% fra il 2001 e il 2011), rimane continuo, portando la popolazione agli attuali 55.041 (dato fornito da www.demo.istat.it e risalente a novembre 2016).

Tabella 3: Popolazione residente e famiglie 1971-2011 – Valori assoluti e variazioni percentuali

ANNO	POPOLAZIONE RESIDENTE	VARIAZIONE	FAMIGLIE	VARIAZIONE	NUMERO MEDIO COMPONENTI FAMIGLIA
1971	75.897	-----	19.645	-----	3,86
1981	80.410	5,95 %	22.630	15,19 %	3,55
1991	68.980	-14,21 %	19.830	-12,37 %	3,48
2001	60.218	-12,70 %	19.755	-0,38 %	2,71
2011	56.856	-5,58 %	20.238	2,44 %	2,42*

* Dato non disponibile nel Censimento ISTAT 2011 e recuperato dal sito www.demo.istat.it
Fonte: Censimenti ISTAT popolazione e abitazioni del 1971 – 1981 – 1991 – 2001 – 2011

Analizzando nel dettaglio le variazioni della popolazione nel decennio 2006-2015, riportate in Tabella 4, emerge che, ad un saldo naturale negativo con valore percentuale medio annuo di -0,22% nel decennio (-124 unità mediamente per anno), si aggiunge un saldo migratorio negativo quasi doppio, pari a -0,53% annuo (-420 unità), che comporta un valore percentuale medio annuo complessivo di 0,75% .

Tabella 4: Variazioni demografiche nel decennio 2006-2015 – Valori assoluti e percentuali

ANNO	SALDO NATURALE		SALDO MIGRATORIO		SALDO TOTALE		POPOLAZIONE AL 31/12 NUMERO
	NUMERO	%	NUMERO	%	NUMERO	%	
2006	-22	0,04	-1.028	-1,84	-1.050	-1,87	56.009
2007	-46	-0,08	-447	-0,80	-493	-0,88	55.516
2008	-97	-0,17	-676	-1,22	-773	-1,39	54.743
2009	-50	-0,09	-235	-0,43	-285	-0,52	54.458
2010	-164	-0,30	-313	-0,57	-477	-0,87	53.981
2011*	-112	-0,21	-516	-0,96	-628	-1,17	53.353
2011**	-35	-0,06	82	0,15	47	0,09	55.812
2012	-146	-0,26	-356	-0,64	-502	-0,90	55.310
2013	-126	-0,23	753	1,36	627	1,13	55.937
2014	-185	-0,33	-215	-0,38	-400	-0,71	55.537
2015	-260	-0,47	-3	-0,01	-263	-0,48	55.274
valori decennali medi	-124	-0,22	-295	-0,53	-420	-0,75	-----

* Dato ante Censimento 2011 (dal 1 gennaio 2011 all'8 ottobre 2011); ** Dato post Censimento 2011 (dal 9 ottobre 2011 al 31 dicembre 2011)
Fonte: Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2011

Il numero delle famiglie, riportato in Tabella 3, segue il trend della popolazione, crescendo fino al 1981 (+15,19%) e invertendo la tendenza nel decennio successivo (-12,37% fra il 1981 e il 1991); ma a differenza

di quanto avviene per gli abitanti, il numero delle famiglie si stabilizza fra il 1991 e il 2001 (-0,38%) e riprende a crescere al 2011, portando il valore da 19.755 a 20.238 (+2,44%).

Guardato negli ultimi 10 anni tale andamento risulta però meno incisivo, con una progressione piuttosto discontinua che porta ad un valore medio annuo della variazione percentuale di -0,25% e ad un numero di componenti medio che passa dai 2,4 del 2006 ai 2,46 del 2015 (cfr. Tabella 5).

Tabella 5: Variazioni del numero di famiglie nel decennio 2006-2015 – Valori assoluti e percentuali

ANNO	FAMIGLIE	VARIAZIONE		NUMERO MEDIO COMPONENTI FAMIGLIA
		N.	%	
2006	22.945	-----	-----	2,4
2007	23.094	149	0,65	2,4
2008	23.146	52	0,23	2,4
2009	23.259	113	0,49	2,33
2010	23.100	-159	-0,68	2,33
2011	22.995	-105	-0,45	2,42
2012	22.900	-95	-0,41	2,4
2013	21.039	-1.861	-8,13	2,65
2014	20.818	-221	-1,05	2,66
2015	22.427	1.609	7,73	2,46
Valori medi	22.572	-58	-0,25	2,45

Fonte: www.demo.istat.it

Tale fenomeno va interpretato come una parallela e vitale dinamica di formazione di nuovi nuclei familiari.

Tabella 6: Stanze occupate 1971-2001 – Valori assoluti e variazioni percentuali

ANNO	STANZE TOTALI	VARIAZIONE NEL DECENNIO	STANZE OCCUPATE	VARIAZIONE NEL DECENNIO	INDICE DI UTILIZZO STANZE	NUMERO MEDIO STANZE PER ABITAZIONE
1971	72.472	-----	64.218	-----	0,89	3,51
1981	83.986	15,89%	81.165	26,39%	0,97	3,92
1991	86.327	2,79%	81.985	1,01%	0,95	4,06
2001	83.963	-2,74%	77.635	-5,31%	0,92	3,92

Fonte: Censimenti ISTAT popolazione e abitazioni del 1971 – 1981 – 1991 – 2001

Il risultato di queste dinamiche è peraltro anche quello di un indice di affollamento medio in continua riduzione; inferiore ad 1 ab vano già dal 1981 (0,99 ab/vano), l'indice scende regolarmente di circa il 10% ogni decennio, raggiungendo 0,74 abitante/vano nel 2001 e 0,73 abitanti nel 2011(cfr. Tabella 7).

Tabella 7: Coabitazione ed affollamento 1971-2001 – Valori assoluti ed indici.

ANNO	POPOLAZIONE RESIDENTE	STANZE OCCUPATE*	INDICE AFFOLLAMENTO (abitante/vano)	ABITAZIONI OCCUPATE	FAMIGLIE	INDICE COABITAZIONE (famiglie/abitazione)
1971	75.897	64.218	1,18	18.367	19.645	1,07
1981	80.410	81.165	0,99	20.513	22.630	1,10
1991	68.980	81.985	0,84	19.760	19.830	1,00
2001	60.218	77.635	0,74	19.680	19.755	1,00
2011	56.856	77.751**	0,73	20.082**	20.238	1,01

Fonte: Censimenti ISTAT popolazione e abitazioni del 1971 – 1981 – 1991 – 2001 - 2011

* I dati delle abitazioni e delle stanze occupate sono aggiornate ai dati del Censimento popolazione e abitazioni 2001

** Dato ricavato dalle "Abitazioni occupate da persone residenti per numero di stanze" disponibile dal Censimento ISTAT 2011

2.2 Le caratteristiche demografiche

Per tratteggiare la composizione sociale della popolazione di Portici, anche con riferimento al contesto territoriale vesuviano, nelle Tabelle 8 e 9 si è suddiviso la popolazione residente in quattro classi. Il dato più importante da evidenziare è la popolazione ricadente nella prima fascia (da 0 a 19 anni) che, per Portici, al 2011 era pari a 11.282 abitanti su un totale di 55.765 (pari al 20,23 %), mentre al 2015 è pari a 7.881 su un totale di 55.274 (pari al 14,26%). Quindi si riscontra una netta diminuzione sia relativa che in percentuale.

Tabella 8: Popolazione residente per classi di età al 2011

COMUNI	0 – 19 ANNI	20 – 34 ANNI	35 – 64 ANNI	65 ANNI IN POI	TOTALE
Boscotrecase	6.907	5.776	11.022	3.752	27.457
Boscotrecase	2.459	2.043	4.182	1.732	10.416
Cercola	4.374	3.774	7.645	2.335	18.128
Ercolano	12.769	10.877	21.643	8.388	53.677
Massa di Somma	1.337	1.220	2.361	669	5.587
Ottaviano	5.561	5.117	9.580	3.285	23.543
Palma Campania	3.341	3.278	6.063	2.223	14.905
Poggioreale	5.667	4.608	8.555	2.376	21.206
Pollena Trocchia	3.428	2.831	5.627	1.628	13.514
Pompei	5.737	5.154	10.329	4.220	25.440
Portici	11.282	9.350	23.341	11.792	55.765
San Gennaro Vesuviano	2.870	2.403	4.568	1.232	11.073
San Giorgio a Cremano	9.395	7.992	18.993	9.143	45.523
San Giuseppe Vesuviano	6.747	5.971	11.093	3.656	27.467
San Sebastiano al Vesuvio	2.088	1.739	3.948	1.392	9.167
Sant'Anastasia	6.318	5.721	11.315	3.942	27.296
Scafati	12.077	10.203	20.914	6.819	50.013
Somma Vesuviana	8.512	7.068	14.410	4.602	34.592
Terzigno	4.527	3.798	7.093	1.949	17.367
Torre Annunziata	10.213	8.507	16.982	7.819	43.521
Torre del Greco	19.920	17.208	34.655	14.139	85.922
Trecase	2.099	1.747	3.707	1.565	9.118
Totale	147.628	126.385	258.026	98.658	630.697

Fonte: Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2011

Tabella 9: Popolazione residente per classi di età al 31 dicembre 2015

COMUNI	0 – 19 ANNI	20 – 34 ANNI	35 – 64 ANNI	65 ANNI IN POI	TOTALE
Boscotrecase	5.055	7.233	11.373	4.411	28.072
Boscotrecase	2.289	1.964	4.225	1.885	10.363
Cercola	2.963	4.766	7.719	2.819	18.267
Ercolano	8.768	13.822	21.463	9.656	53.709
Massa di Somma	826	1.480	2.340	798	5.444
Ottaviano	3.715	6.446	10.068	3.631	23.860
Pollena Trocchia	2.291	3.615	5.694	1.962	13.562
Pompei	3.896	6.487	10.342	4.633	25.358
Portici	7.881	11.919	23.017	12.457	55.274
San Giorgio a Cremano	6.479	9.993	18.696	10.389	45.557
San Giuseppe Vesuviano	4.978	8.663	12.933	4.083	30.657
San Sebastiano al Vesuvio	1.485	2.138	3.909	1.664	9.196
Sant'Anastasia	4.377	7.230	11.516	4.548	27.671
Somma Vesuviana	5.777	9.118	15.076	5.262	35.233
Terzigno	3.326	5.458	7.985	2.199	18.968
Torre Annunziata	7.074	10.609	16.488	8.618	42.789
Torre del Greco	13.802	21.558	34.971	15.944	86.275
Trecase	1.443	2.210	3.664	1.780	9.097
Totale	86.425	134.709	221.479	96.739	539.352

Fonte: www.demo.istat.it

Inoltre, si rileva come al 2015 il 41,64% dei residenti appartengano alla fascia d'età fra i 35 e 65 anni, il 14,26% a quella da 0 a 19 anni e il 21,56% a quella fra i 20 e i 34, con un rapporto fra i giovanissimi (0-19 anni) e gli anziani (oltre 65 anni) di 0,63, di gran lunga inferiore a quello presente negli altri comuni dell'area vesuviana mediamente si assestano a 0,99.

Partendo dal 2011 fino ad arrivare al 2015, l'indice di vecchiaia di Portici è continuato a crescere, anche in rapporto alla media provinciale, soprattutto in considerazione della riduzione complessiva del numero di abitanti.

Tabella 10: Incidenza percentuale per classi di età e Indice di Vecchiaia relativi a Portici e alla Città Metropolitana di Napoli dal 2011 al 2015

ANNO	% 0 – 14 ANNI		% 15 – 64 ANNI		% + 65 ANNI		INDICE DI VECCHIAIA	
	Portici	Città Metro.	Portici	Città Metro.	Portici	Città Metro.	Portici	Città Metro.
2011	14,83%	17,08%	64,06%	67,58%	21,11%	15,34%	142,29	89,80
2012	14,77%	16,89%	63,57%	67,30%	21,66%	15,82%	146,69	93,67
2013	14,71%	16,64%	63,37%	67,32%	21,93%	16,04%	149,11	96,40
2014	14,43%	16,39%	63,27%	67,20%	22,30%	16,41%	154,49	100,13
2015	14,26%	16,10%	63,21%	67,16%	22,54%	16,75%	158,06	104,05

Fonte: www.demo.istat.it

Sotto il profilo del livello di istruzione, il censimento del 2011 evidenzia che nel Comune di Portici risiede la maggiore concentrazione di popolazione laureata dell'area vesuviana, sia in termini assoluti (7.472 laureati) che percentuali rispetto alla popolazione residente (13,40%). Per numero di diplomati la città si trova invece al secondo posto, dopo Torre del Greco, con poco più del 31,18% della popolazione residente; è infine in terza posizione, dopo Torre del Greco ed Ercolano, per numero e percentuale di residenti con licenza di scuola elementare e media.

Tabella 11: Popolazione residente maggiore di 6 anni per grado di istruzione al 2011 – Dati assoluti.

COMUNI	TITOLI UNIVERSITARI	DIPLOMA UNIVERSITARIO (V.O.) E DIPLOMI A.F.A.M.	DIPLOMA DI SCUOLA SECONDARIA SUPERIORE	LICENZA DI SCUOLA MEDIA INFERIORE	LICENZA DI SCUOLA ELEMENTARE	ALFABETI PRIVO DI TITOLO DI STUDIO		ANALFABETI		TOTALE
						Totale	Età ≥ 65	Totale	Età ≥ 65	
Boscoreale	1.628	72	6.561	8.655	5.485	2.573	689	578	353	25.552
Boscotrecase	760	26	2.802	2.937	2.002	995	316	236	162	9.758
Cercola	1.275	33	4.962	5.609	3.376	1.493	343	222	146	16.970
Ercolano	3.939	119	13.067	15.193	11.219	5.215	1.370	1.419	840	50.171
Massa di Somma	267	9	1.278	1.900	1.146	531	139	109	76	5.240
Ottaviano	1.990	91	6.181	7.250	4.281	2.001	542	333	216	22.127
Pollena Trocchia	1.086	26	3.647	4.203	2.332	1.166	244	149	103	12.609
Pompei	2.356	84	7.526	6.918	4.717	2.039	646	281	215	23.921
Portici	7.472	201	17.387	13.385	9.595	3.989	1.007	672	417	52.701
San Giorgio a Cremano	4.836	148	14.492	11.927	7.960	3.085	701	508	312	42.956
San Giuseppe Vesuviano	2.234	65	6.838	8.246	5.178	2.597	638	482	268	25.640
San Sebastiano al Vesuvio	1.173	21	2.900	2.336	1.398	668	157	88	64	8.584
Sant'Anastasia	2.342	67	7.560	8.173	4.808	2.170	599	454	320	25.574
Somma Vesuviana	2.769	78	9.213	10.323	6.307	3.065	863	452	327	32.207
Terzigno	935	24	3.756	5.832	3.325	1.802	434	440	152	16.114
Torre Annunziata	3.621	107	11.451	13.032	7.802	3.677	938	915	548	40.605
Torre del Greco	6.608	252	22.236	24.714	17.544	7.883	2.402	1.357	891	80.594
Trecase	928	37	2.737	2.440	1.513	727	222	141	93	8.523
TOTALE	46.219	1.460	144.594	153.073	99.988	45.676	12.250	8.836	5.503	499.846

Fonte: Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2011.

Anche il numero di alfabeti senza titolo di studio è, subito dopo san Giorgio a Cremano, il minimo dell'area in termini percentuali (7,57%), mentre la presenza di analfabeti vede la città al quarto posto, dopo San Sebastiano al Vesuvio, Cercola e Massa di Somma, con lo 0,53% (in gran parte dovuta ad una popolazione di età superiore ai 65 anni).

Tabella 12: Popolazione residente maggiore di 6 anni per grado di istruzione al 2011 – Dati percentuali.

COMUNI	TITOLI UNIVERSITARI	DIPLOMA UNIVERSITARIO (V.O.) E DIPLOMI A.F.A.M.	DIPLOMA DI SCUOLA SECONDARIA SUPERIORE	LICENZA DI SCUOLA MEDIA INFERIORE	LICENZA DI SCUOLA ELEMENTARE	ALFABETI PRIVO DI TITOLO DI STUDIO		ANALFABETI	
						Totale	Età ≥ 65	Totale	Età ≥ 65
Boscoreale	6,37%	0,28%	25,68%	33,87%	21,47%	10,07%	2,70%	2,26%	1,38%
Boscotrecase	7,79%	0,27%	28,71%	30,10%	20,52%	10,20%	3,24%	2,42%	1,66%
Cercola	7,51%	0,19%	29,24%	33,05%	19,89%	8,80%	2,02%	1,31%	0,86%
Ercolano	7,85%	0,24%	26,04%	30,28%	22,36%	10,39%	2,73%	2,83%	1,67%
Massa di Somma	5,10%	0,17%	24,39%	36,26%	21,87%	10,13%	2,65%	2,08%	1,45%
Ottaviano	8,99%	0,41%	27,93%	32,77%	19,35%	9,04%	2,45%	1,50%	0,98%
Pollena Trocchia	8,61%	0,21%	28,92%	33,33%	18,49%	9,25%	1,94%	1,18%	0,82%
Pompei	9,85%	0,35%	31,46%	28,92%	19,72%	8,52%	2,70%	1,17%	0,90%
Portici	14,18%	0,38%	32,99%	25,40%	18,21%	7,57%	1,91%	1,28%	0,79%
San Giorgio a Cremano	11,26%	0,34%	33,74%	27,77%	18,53%	7,18%	1,63%	1,18%	0,73%
San Giuseppe Vesuviano	8,71%	0,25%	26,67%	32,16%	20,20%	10,13%	2,49%	1,88%	1,05%
San Sebastiano al Vesuvio	13,66%	0,24%	33,78%	27,21%	16,29%	7,78%	1,83%	1,03%	0,75%
Sant'Anastasia	9,16%	0,26%	29,56%	31,96%	18,80%	8,49%	2,34%	1,78%	1,25%
Somma Vesuviana	8,60%	0,24%	28,61%	32,05%	19,58%	9,52%	2,68%	1,40%	1,02%
Terzigno	5,80%	0,15%	23,31%	36,19%	20,63%	11,18%	2,69%	2,73%	0,94%
Torre Annunziata	8,92%	0,26%	28,20%	32,09%	19,21%	9,06%	2,31%	2,25%	1,35%
Torre del Greco	8,20%	0,31%	27,59%	30,66%	21,77%	9,78%	2,98%	1,68%	1,11%
Trecase	10,89%	0,43%	32,11%	28,63%	17,75%	8,53%	2,60%	1,65%	1,09%

Fonte: Percentuali ricavate dai dati del Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2011.

Per tratteggiare con maggior precisione il profilo socio-economico della popolazione residente di Portici si analizzano di seguito due tipologie di informazioni.

La prima riguarda la consistenza della popolazione occupata e la sua articolazione nelle principali posizioni professionali al 2011. Dalla Tabella 13, che riporta i dati del Censimento ISTA 2011, si evince che, a fronte di un livello molto basso di popolazione occupata che riguarda tutta l'area (mediamente il 24,10%, di popolazione occupata sul totale della popolazione residente), Portici, dietro San Sebastiano al Vesuvio (29,11%) e San Giorgio a Cremano (26,66%), in situazione di quasi con Pompei, è fra le situazioni più favorevoli raggiungendo il 26,58%. La stragrande maggioranza di questa popolazione occupata è in posizione di dipendenza o altra posizione subordinata (76,00% contro il 75,00% di S. Giorgio, pari al valore medio dell'area vesuviana, e il 67,00% di S. Sebastiano), prevalentemente concentrata nella pubblica amministrazione. La posizione imprenditoriale è limitata a circa il 9,50% della popolazione occupata (a fronte di un massimo del 14,00% di S. Sebastiano e l'8,7% di S. Giorgio a Cremano, tutti superiori al valore medio dell'area vesuviana pari al 7,20%) e quella dei lavoratori in proprio, prevalentemente occupati nelle attività commerciali, al 12,5% (contro il 16,5% di S. Sebastiano, pari al valore medio dell'area, e il 14,5% di S. Giorgio a C.).

Tabella 13: Occupati per sezioni di attività economica al 2011 – Dati assoluti.

COMUNI	AGRICOLTURA, SILVICOLTURA E PESCA	TOTALE INDUSTRIA	COMMERCIO, ALBERGHI E RISTORANTI	TRASPORTO, MAGAZZINAGGIO, SERVIZI DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE, SCIENTIFICHE E TECNICHE, NOLEGGIO, AGENZIE DI VIAGGIO, SERVIZI DI SUPPORTO ALLE IMPRESE	ALTRE ATTIVITÀ	TOTALE
Boscoreale	639	1.634	1.204	482	494	2.240	6.693
Boscotrecase	181	628	440	214	231	974	2.668
Cercola	184	1.241	868	569	559	1.498	4.919
Ercolano	695	2.724	2.028	1.194	1.300	4.038	11.979
Massa di Somma	45	405	252	156	116	380	1.354
Ottaviano	473	1.368	1.774	404	721	1.985	6.725
Pollena Trocchia	129	870	690	500	419	1.143	3.751
Pompei	583	1.532	1.642	472	836	2.517	7.582
Portici	303	2.471	2.701	1.602	2.989	6.130	16.196
San Giorgio a Cremano	283	2.248	2.269	1.409	2.163	4.512	12.884
San Giuseppe Vesuviano	610	1.536	2.259	406	722	1.956	7.489
San Sebastiano al Vesuvio	107	574	502	267	409	994	2.853
Sant'Anastasia	403	1.952	1.463	828	943	2.382	7.971
Somma Vesuviana	658	2.652	1.700	758	1.026	2.966	9.760
Terzigno	413	1.254	1.222	271	357	1.188	4.705
Torre Annunziata	513	1.911	1.850	854	1.011	4.469	10.608
Torre del Greco	1.161	3.744	4.286	3.618	2.476	6.691	21.976
Trecase	95	389	432	212	303	1.041	2.472
TOTALE	7.475	29.133	27.582	14.216	17.075	47.104	142.585

Fonte: Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2011.

⁵ Per quanto riguarda il patrimonio abitativo, altro dato significativo è il notevole invecchiamento dello stock edilizio (il maggiore di tutta l'area), il 98,64% del quale è stato costruito prima del 1981 (compreso circa il 15% che risale a prima del 1919), in un'epoca dunque in cui gli edifici non erano vincolata al rispetto di regole di costruzione antisismica.

Tabella 14: Occupati per posizione al 2001 – Dati assoluti e percentuali.

COMUNI	IMPRENDITORE O LIBERO PROFESSIONISTA	LAVORATORE IN PROPRIO	SOCIO DI COOPERATIVA	COADIUVANTE FAMILIARE	DIPENDENTE O IN ALTRA POSIZIONE SUBORDINATA	TOTALE	POPOLAZIONE COMPLESSIVA	% DI OCCUPATI SUL TOTALE
Boscoreale	314	957	76	40	4.692	6.079	27.618	22,01%
Boscotrecase	137	376	16	9	1.823	2.361	10.638	22,19%
Cercola	304	643	73	32	3.458	4.510	18.876	23,89%
Massa di Somma	86	225	8	19	960	1.298	5.908	21,97%
Ottaviano	453	1.401	57	45	3.753	5.709	22.670	25,18%
Pollena Trocchia	228	510	47	31	2.479	3.295	13.326	24,73%
Pompei	505	1.258	85	53	4.895	6.796	25.751	26,39%
Portici	1.520	2.074	144	100	12.166	16.004	60.218	26,39%
San Giorgio a Cremano	1.182	1.950	127	81	10.194	13.534	50.763	26,66%
San Giuseppe Vesuviano	556	1.732	60	45	3.575	5.968	24.531	24,33%
San Sebastiano al Vesuvio	421	474	22	25	1.925	2.867	9.849	29,11%
Sant'Anastasia	481	1.254	58	56	5.040	6.889	28.023	24,58%
Somma Vesuviana	529	1.363	75	65	6.320	8.352	33.261	25,11%
Terzigno	249	1.021	24	58	2.774	4.126	15.870	26,00%
Torre Annunziata	478	1.002	77	85	7.967	9.609	48.011	20,01%
Torre del Greco	1.324	3.477	231	202	15.979	21.213	90.607	23,41%
Trecase	154	312	24	20	1.834	2.344	9.179	25,54%
TOTALE	9.688	21.930	1.339	1.077	98.977	133.011	551.837	24,10%

Fonte: Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2001.

La seconda tipologia di informazioni non è espressamente riferita alla popolazione ma può essere utilizzata come indicatore del livello socio-economico di questa. Si tratta dell'analisi delle abitazioni occupate per titolo di godimento, riportata alla figura successiva, che evidenzia come, in tutta l'area vesuviana, ci sia una forte prevalenza di abitazioni occupate⁵ in proprietà rispetto a quelle in affitto. In particolare al 2001, a fronte di un valore medio di 59,94% di abitazioni occupate in proprietà e 31,25% in affitto, Portici presenta una percentuale del 59,71% delle abitazioni occupate in proprietà contro il 34,46% di abitazioni occupate in affitto che va però valutato alla luce del valore immobiliare degli alloggi che è di gran lunga più elevato nell'area costiera che non in quella sommana (a questo è in parte dovuto il fenomeno di migrazione dalla zona costiera a quella interna avviato negli ultimi 20 anni).

Tabella 15: Abitazioni occupate per titolo di godimento al 2001 – Dati assoluti e percentuali.

COMUNI	TITOLO DI GODIMENTO				% DI CASE ABITATE DA RESIDENTI PROPRIETARI	% DI CASE ABITATE DA RESIDENTI LOCATARI
	PROPRIETÀ	AFFITTO	ALTRO TITOLO	TOTALE		
Boscoreale	4.450	2.964	810	8.224	54,11%	36,04%
Boscotrecase	2.011	1.131	290	3.432	58,60%	32,95%
Cercola	3.397	1.720	440	5.557	61,13%	30,95%
Ercolano	10.140	5.401	1.207	16.748	60,54%	32,25%
Massa di Somma	979	567	193	1.739	56,30%	32,60%
Ottaviano	4.211	1.468	1.069	6.748	62,40%	21,75%
Pollena Trocchia	2.453	996	418	3.867	63,43%	25,76%
Pompei	4.723	2.021	1.122	7.866	60,04%	25,69%
Portici	11.751	6.782	1.147	19.680	59,71%	34,46%
San Giorgio a Cremano	9.898	4.974	936	15.808	62,61%	31,47%
San Giuseppe Vesuviano	4.821	1.628	1.105	7.554	63,82%	21,55%
San Sebastiano al Vesuvio	1.942	692	297	2.931	66,26%	23,61%
Sant'Anastasia	4.882	2.680	690	8.252	59,16%	32,48%
Somma Vesuviana	6.814	2.203	1.247	10.264	66,39%	21,46%
Terzigno	3.039	988	798	4.825	62,98%	20,48%
Torre Annunziata	8.764	6.898	834	16.496	53,13%	41,82%
Torre del Greco	16.532	9.659	2.151	28.342	58,33%	34,08%
Trecase	1.843	749	329	2.921	63,09%	25,64%
TOTALE	102.650	53.521	15.083	171.254	59,94%	31,25%

Fonte: Censimento ISTAT popolazione e abitazioni del 2001.

Dai sintetici indicatori fin qui esaminati, Portici emerge come una città dove alla consistente tendenza all'invecchiamento della popolazione fa da contraltare un crescente e stimabile livello di formazione, soprattutto di tipo universitario, dei residenti. Questo processo di crescita non trova però ancora riscontro in un adeguato livello di occupazione, sia in termini di numero di persone occupate, sia in termini di posizione professionale di queste, poco articolato e ancora troppo legato alla pubblica amministrazione. In generale si può affermare che la città è ancora troppo connotata dal ruolo di quartiere residenziale alla scala metropolitana che stenta a lasciare il passo ad un nuovo modello di sviluppo ancorato alla corretta valorizzazione delle risorse naturali, storico-architettoniche e sociali esistenti, in una prospettiva di progressivo ma costante riequilibrio ambientale e funzionale.

2.3 Il sistema produttivo e il mercato del lavoro

La collocazione naturale della Città di Portici, stretta tra il mare ed il vulcano, ha condizionato storicamente qualsiasi sviluppo a carattere industriale di notevole dimensione. L'alta specializzazione e la produzione altamente qualificata degli artigiani porticesi ha favorito, invece, lo sviluppo di attività di piccola e media dimensione, come nel caso dei nastri di seta di epoca borbonica che esportavano a Parigi, Londra,

⁶ Il Porto del Granatello, denominato così per un'antica piantagione di alberi di melograno compresa tra Villa Menna e il vicino convento di S. Pasquale, nel XVIII secolo ha vissuto il periodo più florido per l'attività della pesca a quei tempi particolarmente sviluppata in città. Con l'arrivo a Portici di re Carlo di Borbone nel 1734 la città e il luogo che di lì a poco sarebbe diventato 'il Porto del Granatello' conobbero un periodo di splendore. Il re amante della caccia e della pesca preferì stabilire a Portici la sua residenza estiva e nel 1742 fece costruire il famoso Palazzo Reale oggi sede della facoltà di Agraria. Il mare ancora per molti anni rappresentò una vera e propria miniera per l'economia porticese. Il

Genova, le loro produzioni costituite in larga parte da nastri, trenette e ricami da utilizzare come eleganti accessori nella confezione di vestiti di alta moda.

La fama di Portici come centro artistico e culturale risale ad epoca remota, la cittadina vesuviana fu sempre aperta ad un circuito internazionale ospitando sovrani, ambasciatori, dignitari, intellettuali, poeti, e artisti. I salotti letterari si diffusero in gran numero agli inizi del secolo scorso, richiamando una folla di aristocratici ed intellettuali. Non stupiscono, dunque, in epoca più moderna, gli insediamenti lungo la fascia costiera di Portici, sorti grazie alla stratificazione storica nel sito reale borbonico, delle funzioni universitarie e di ricerca implementate da importanti ruoli svolti da centri di ricerca e di incubatori di imprese nelle aree di dismissione industriale localizzate nell'ambito urbano del Granatello: il Centro Ricerche Enea (Via Vecchio Macello) e la Facoltà di Agraria dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

Oltre alla produzione artigiana di alta qualità ed alla proliferazione di iniziative culturali ed industriali, Portici ha fondato la propria economia sulle attività mercantili e sulla produzione agricola proveniente da piccoli ma ben organizzati appezzamenti di terreno, per lo più a conduzione familiare, specializzati nelle coltivazioni ortive, frutticole e floreali di alta qualità. Contrariamente al dato riferibile al complesso dell'area vesuviana, che vede una contrazione delle aree da destinare all'agricoltura, Portici, a fronte di un decremento di aziende agricole fatto registrare dal 1990 al 2000, presenta un incremento sia della superficie agricola totale che di quella utilizzata.

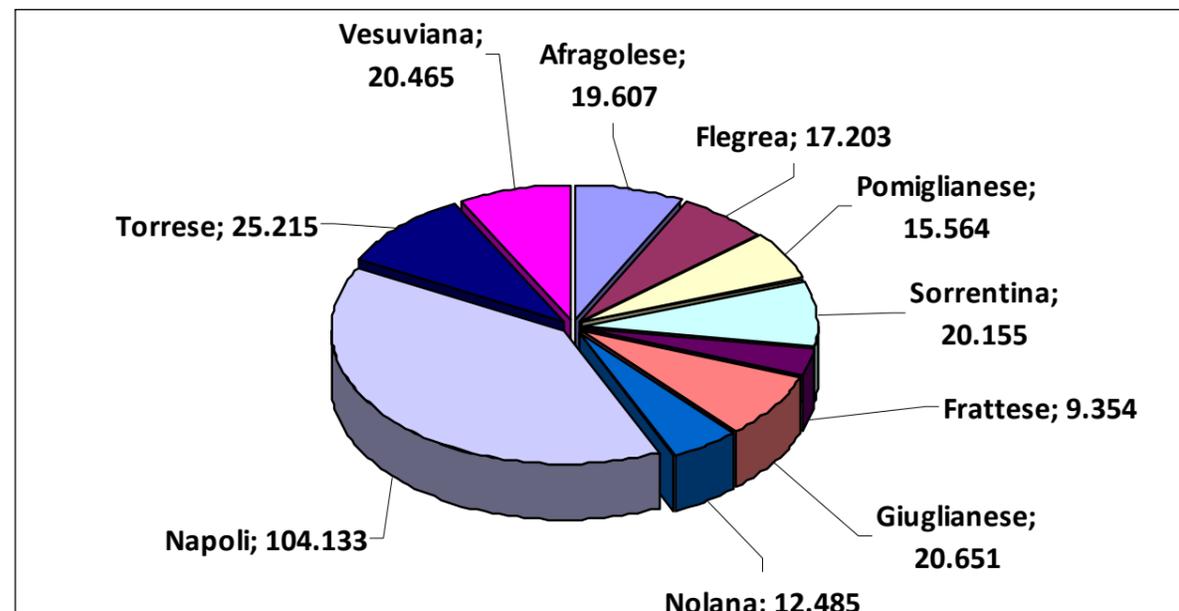
La proliferazione delle attività citate (da cui deriva una densità abitativa tra le maggiori al mondo), va dunque oggi ben al di là della quotidiana attività del porto⁶, attivo come scalo peschereccio, e del settore agricolo, cardini principali dell'economia locale, guardando al progresso scientifico e all'innovazione tecnologica.

Corre l'obbligo di ricordare che con l'inaugurazione della linea Napoli-Portici nel 1839, s'iniziò, proprio nella cittadina vesuviana, a scrivere la storia delle ferrovie italiane, dando nel contempo il là ad una profonda trasformazione dell'economia locale, attraverso la nascita dello stabilimento di Pietrarsa (oggi sede dell'eccellenza del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa).

Volendo inquadrare l'economia di Portici nel complesso dell'area Torrese, costituita come si è detto dai nove Comuni che occupano la parte centrale del Golfo di Napoli, si evidenzia un sistema imprenditoriale incentrato principalmente sul settore del commercio (48%), al primo posto insieme al Comune di San Giorgio a Cremano, mentre in tutti gli altri settori si registrano valori inferiori alle medie provinciali.

successore al trono Ferdinando decise di affidare il progetto di costruzione del porto al Bompiede, che immaginò due moli: il primo orientato a ponente, l'altro si espandeva verso il mare. La costruzione del porto iniziò nel 1774. Inizialmente il porto servì come punto di approdo dei reali ma fu utile anche come approdo del naviglio dei pescatori. Successivamente lo scalo si sviluppò e sul posto sorsero diverse industrie. L'attività mercantile del porto si sviluppò tanto che nel 1910 fu proclamato porto di seconda categoria.

Figura 17 – Distribuzione per aree sub-provinciali delle imprese napoletane al 2010



Fonte: Bollettino di statistica della Camera di Commercio di Napoli.

Le unità locali presenti sul territorio torrese ammontano, nel 2010, a 25.168, e vedono un maggiore addensamento a Torre del Greco e Portici.

L'area Torrese si posiziona al secondo posto dietro alla sola città di Napoli per numero di imprese.

Tabella 16: Distribuzione delle imprese per aree sub provinciali – Anno 2010

AREE SUB PROVINCIALI	IMPRESE REGISTRATE AL 2010	% IMPRESE SUL TOTALE PROVINCIALE
Napoli	104.133	39,3%
Torrese	25.168	9,5%
Giuglianese	20.651	7,8%
Vesuviana	20.465	7,7%
Sorrentina	20.155	7,6%
Afragolese	19.607	7,4%
Flegrea	17.203	6,5%
Pomiglianese	15.564	5,9%
Nolana	12.485	4,7%
Frattese	9.354	3,5%
TOTALE PROVINCIA	264.785	100%

Fonte: Bollettino di statistica della Camera di Commercio di Napoli

A livello comunale la ripartizione delle imprese nel territorio torrese è evidenziata nella tabella che segue. I dati disponibili sono aggiornati al terzo trimestre 2011. Portici è nell'ambito del territorio Torrese seconda solo a Torre del Greco per numero di imprese registrate.

Tabella 17: Distribuzione delle imprese per Comune dell'area Torrese al 30/09/2011

COMUNI	IMPRESE REGISTRATE AL 2010	PRIMI 3 TRIMESTRI DEL 2011			
		ISCRIZIONI	CESSATE (al netto delle c.u.*)	SALDO	TASSO DI SVILUPPO
Boscoreale	1.778	99	96	3	0,17
Boscotrecase	543	26	27	-1	-0,18
Pompei	2.692	144	151	-7	-0,26
Portici	4.475	214	201	13	0,29
Ercolano	3.255	151	149	2	0,06
San Giorgio a Cremano	3.568	155	143	12	0,34
Torre Annunziata	2.617	119	104	15	0,57
Torre del Greco	5.771	266	251	15	0,26
Trecase	426	23	26	-3	-0,70
TOTALE	25.125	1.197	1.148	49	0,20

* Le imprese cessate comprendono anche le cancellazioni di ufficio.

Fonte: Bollettino di statistica della Camera di Commercio di Napoli.

Confrontando invece il numero di imprese presenti nella città di Portici con l'intera provincia di Napoli emerge che la cittadina vesuviana è al settimo posto assoluto (Tabella 18).

Tabella 18: Primi 10 Comuni della Città Metropolitana di Napoli per numero di imprese.

COMUNI	POPOLAZIONE CENSIMENTO ISTAT 2011	NUMERO IMPRESE ATTIVE	RAPPORTO IMPRESE OGNI 1.000 ABITANTI
Napoli	962.003	66.812	69,45
Giugliano in Campania	108.793	4.955	45,55
Torre del Greco	85.922	4.058	47,23
Casoria	78.647	3.986	50,68
Pozzuoli	80.357	3.973	49,44
Castellammare di Stabia	65.944	3.673	55,70
Portici	55.765	3.316	59,46
Nola	33.979	3.109	91,50
Afragola	63.820	2.621	41,07
San Giuseppe Vesuviano	27.467	2.562	93,28

Fonte: Censimento ISTAT dell'Industria e dei Servizi del 2011.

L'andamento nel tempo del numero di imprese è stato sostanzialmente stabile dal 2000 ad oggi, con un lieve decremento dal 2005 al 2010, dalle 4.538 imprese registrate nel 2005 alle 4.475 del 2010.

Tabella 19: Primi 10 Comuni della Città Metropolitana di Napoli per numero di imprese dal 2005 al 2010

COMUNI	IMPRESE 2010	IMPRESE 2009	IMPRESE 2008	IMPRESE 2007	IMPRESE 2006	IMPRESE 2005
Napoli	104.133	103.341	102.456	103.253	N.D.	106.817
Giugliano in Campania	8.306	8.151	7.990	7.797	N.D.	7.431
Casoria	6.518	6.422	6.370	6.333	N.D.	6.383
Pozzuoli	6.227	6.161	6.115	6.105	N.D.	6.045
Torre del Greco	5.771	5.742	5.694	5.733	N.D.	5.914
Castellammare di Stabia	5.315	5.280	5.256	5.270	N.D.	5.345
Afragola	4.561	4.545	4.500	4.526	N.D.	4.590
Nola	4.729	4.674	4.560	4.463	N.D.	4.331
Portici	4.475	4.435	4.467	4.492	N.D.	4.538
San Giuseppe Vesuviano	4.093	4.072	4.015	4.031	N.D.	4.036
TOTALE	154.128	152.823	151.423	152.003	-----	155.430

Fonte: Bollettino di statistica della Camera di Commercio di Napoli.

Come si evince dalla Tabella 20, se i settori delle costruzioni e dell'agricoltura presentano un incremento importante in termini di numero di iniziative, quello ricettivo e quello dei servizi subiscono negli ultimi anni una battuta d'arresto. I dati relativi al 2006-2007, disponibili in forma aggregata indicano un calo trasversale

per tutti i settori, in particolare un ulteriore decremento delle imprese attive nel settore agricolo, ed un decremento più consistente nel manifatturiero e del commercio.

Tabella 20: Riepilogo di imprese artigiane registrate per sezioni di attività nell'area Torrese dal 2003 al 2005.

SEZIONI DI ATTIVITÀ	IMPRESE REGISTRATE AL 2003	IMPRESE REGISTRATE AL 2004	IMPRESE REGISTRATE AL 2005	VARIAZIONI % DAL 2003 AL 2005
Agricoltura, caccia e silvicoltura	12	13	15	25,0%
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	1	1	1	0,0%
Attività manifatturiere	1.437	1.430	1.441	0,3%
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	2	2	2	0,0%
Costruzioni	565	607	635	12,4%
Commercio all'ingrosso e al dettaglio; rip. beni pers. e per la casa	430	418	403	-6,3%
Alberghi e ristoranti	6	6	4	-33,3%
Trasporti, magazzinaggio e comunicazione	185	188	191	3,2%
Intermediazione monetaria e finanziaria	1	1	0	-100,0%
Attività immob., noleggio, informatica e ricerca	193	184	174	-9,8%
Istruzione	10	10	10	0,0%
Sanità e altri servizi sociali	8	6	1	-87,5%
Altri servizi pubblici, sociali e personali	617	619	632	2,4%
Imprese non classificate	3	3	2	-33,3%
TOTALI	3.470	3.488	3.511	1,2%

Fonte: Bollettino di statistica della Camera di Commercio di Napoli.

Passando ad analizzare i dati del solo Comune di Portici si nota come il numero di attività commerciali presenti supera di gran lunga le restanti categorie di attività rappresentando oltre il 37% delle attività. Le attività commerciali sono seguite dalle attività professionali, scientifiche e tecniche che si assestano a quasi il 21%.

Tabella 21: Numerosità imprenditoriale e composizione percentuale nel Comune di Portici - 2011.

SEZIONI DI ATTIVITÀ (ATECO 2007)	NUMERO IMPRESE	INCIDENZA PERCENTUALE
Agricoltura, selvicoltura e pesca	11	0,33%
Attività manifatturiere	172	5,19%
Fornitura di acqua, reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	1	0,03%
Costruzioni	163	4,92%
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	1.242	37,45%
Trasporto e magazzinaggio	63	1,90%
Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	129	3,89%
Servizi di informazione e comunicazione	66	1,99%
Attività finanziarie e assicurative	105	3,17%
Attività immobiliari	88	2,65%
Attività professionali, scientifiche e tecniche	688	20,75%
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	105	3,17%
Istruzione	21	0,63%
Sanità e assistenza sociale	252	7,60%
Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	50	1,51%
Altre attività di servizi	160	4,83%
TOTALE	3.316	100,00%

Fonte: Censimento ISTAT dell'Industria e dei Servizi del 2011.

Il settore agricolo è quello che presenta negli ultimi anni una maggiore flessione per quanto riguarda il numero di unità (-9,5%), mentre la categoria trasporti, magazzinaggio e comunicazione mostra un incremento di circa il 15% del numero di imprese tra il 2004 ed il 2005.

Nell'ambito del settore manifatturiero le imprese attive nel campo alimentare e della lavorazione del metallo (con un incremento nel numero di attività tra il 2004 ed il 2005) sono le più presenti nel comune di Portici.

Sono invece le industrie tessili a subire negli ultimi anni il decremento più significativo.

Nel complesso nel periodo di osservazione, il trend del tessuto imprenditoriale dell'intera area Torrese è caratterizzato da dinamiche negative che interessano il settore primario (-1,2%), e Portici presenta un dato ancora più negativo (-9,5%), e del settore manifatturiero (-6% tra il 2005 ed il 2007). La dismissione di numerose attività anche storiche dell'economia Porticese, e la più generalizzata crisi economica del Mezzogiorno, determinano attualmente una situazione di scarsa vitalità economica.

Tabella 22: Numerosità imprenditoriale e composizione percentuale del manifatturiero nel Comune di Portici - 2011.

SOTTOSEZIONI DI ATTIVITÀ DEL MANIFATTURIERO(ATECO 2007)	NUMERO IMPRESE	INCIDENZA PERCENTUALE
Industrie alimentari	29	16,86%
Industria delle bevande	1	0,58%
Industrie tessili	3	1,74%
Confezione di articoli di abbigliamento, confezione di articoli in pelle e pelliccia	20	11,63%
Fabbricazione articoli in pelle e simili	2	1,16%
Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili), fabbricazione di articoli in paglia e materiali da intreccio	6	3,49%
Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	1	0,58%
Stampa e riproduzione di supporti registrati	7	4,07%
Fabbricazione di prodotti chimici	5	2,91%
Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	1	0,58%
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	3	1,74%
Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi%	13	7,56%
Metallurgia%	2	1,16%
Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	25	14,53%
Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	1	0,58%
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	1	0,58%
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	1	0,58%
Fabbricazione mobili	7	4,07%
Altre industrie manifatturiere	21	12,21%
Riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature	23	13,37%
TOTALE	172	100,00%

Fonte: Censimento ISTAT dell'Industria e dei Servizi del 2011.

2.4 La crisi economica attuale, possibili sviluppi ed opportunità di crescita

La profonda recessione dell'economia mondiale che sta continuando dal 2009 e che ha riguardato principalmente le economie avanzate, ha creato e sta continuando a grossi problemi alle imprese e non solo. Il divario di crescita con i principali Paesi europei è da oltre vent'anni una caratteristica dello sviluppo dell'economia italiana, colta dalla crisi in un momento di particolare fragilità, dopo un lungo periodo di bassa crescita, nel quale si sono acuite le differenze in termini di produttività con il resto dei Paesi europei. In tutta l'area euro il Pil è cresciuto dell'1,6% nel secondo trimestre del 2016 rispetto al corrispondente periodo del 2015 e dello 0,3% rispetto al trimestre precedente. In Italia, invece, il Pil è cresciuto a livello tendenziale (anno su anno) dello 0,8%, cioè esattamente della metà rispetto al resto dei Paesi dell'Eurozona e di 0 nel secondo trimestre del 2016 rispetto a quello precedente, a fronte di un +0,3% dell'Eurozona, più simili in quanto a struttura economica e grado di sviluppo all'Italia. *“Nel complesso del periodo 1996-2015, il gap cumulato nella crescita è pari a 29 punti percentuali con l'Unione europea (a 28 paesi), quasi 23 punti quello con l'Area dell'Euro: nel periodo l'economia italiana è cresciuta moderatamente, di circa il 10% in termini cumulati, un ritmo molto più lento di quello francese (36%) e di quello tedesco (30%), un quinto appena di quello spagnolo (51%).”* (Rapporto SVIMEZ 2016 sull'economia del Mezzogiorno).

Tabella 23: Tassi di crescita annuali e cumulati del PIL in termini reali (%)

PAESI	1996-2000	2001-2007	2008-2014	2014	2015	2008-2015	1996-2015
Mezzogiorno	10,5	4,5	-13,2	-1,2	1,0	-12,3	1,3
Centro Nord	10,3	9,7	-7,8	-0,1	0,7	-7,1	12,5
Italia	10,4	8,5	-9,0	-0,3	0,8	-8,3	9,8
Unione Europea (28 Paesi)	15,4	17,0	0,9	1,4	2,0	2,9	38,8
Area Euro (18 Paesi)	14,8	14,7	-0,9	0,9	1,7	0,8	32,7
Area non Euro	18,3	23,9	6,1	2,7	2,8	9,0	59,8
Germania	10,0	10,2	5,3	1,6	1,7	7,1	29,7
Spagna	22,2	27,7	-6,3	1,4	3,2	-3,3	50,9
Francia	15,4	13,8	2,6	0,6	1,3	3,9	36,5
Grecia	19,6	32,0	-26,0	0,7	-0,2	-26,2	16,6

Fonte: Rapporto SVIMEZ 2016 sull'Economia del Mezzogiorno

La crisi ha messo in risalto gli squilibri esistenti nella struttura produttiva italiana, specializzata in settori con bassa opportunità di crescita e polverizzata in piccole e piccolissime imprese. Emerge dunque la maggior frammentazione del tessuto produttivo italiano, con una dimensione media di impresa di gran lunga inferiore al dato europeo. La dimensione media delle imprese manifatturiere italiane alla fine del 2010 era pari circa a 8 addetti, che si confronta con quella di 11 addetti della Spagna, 14 della Francia e di 35 addetti della Germania.

Focalizzando l'attenzione sul Mezzogiorno, nel biennio 2008-2009 la caduta dell'attività produttiva in termini di PIL è stata pari al 6,3%, lievemente più debole di quanto registrato nel resto del Paese (-6,6%), ma oltre il 65% più elevata di quelle media in Europa (-3,8%). La ripresa del 2010 è invece stata molto più sostenuta

nel centro-nord che nel Mezzogiorno, cosicché la flessione cumulata nel triennio è risultata in quest'ultima area più importante che nelle restanti regioni del paese (rispettivamente -6,1% e 4,9%).

“Secondo valutazioni di preconsuntivo elaborate dalla SVIMEZ, nel 2015 il Prodotto interno lordo (a prezzi concatenati) è cresciuto nel Mezzogiorno dell'1%, recuperando parzialmente la caduta registrata l'anno precedente (-1,2%). L'incremento è stato superiore di 0,3 punti a quello rilevato nel resto del Paese (0,7%). Dopo sette anni di crisi, l'economia delle regioni meridionali ha quindi iniziato la ripresa, sebbene in ritardo non solo rispetto al resto dell'Europa ma anche al resto del Paese: dal 2007 il prodotto in quest'area è calato del -12,3%, quasi il doppio della flessione registrata nel Centro-Nord (-7,1%).” (Rapporto SVIMEZ 2016 sull'economia del Mezzogiorno).

Analizzando il fenomeno per settore:

- il **comparto industriale** ha mostrato una caduta lievemente più forte nel Mezzogiorno (-19,9%) che nel resto del Paese (18,9%). Nel complesso le imprese industriali hanno visto ridursi la loro capacità competitiva anche con le dirette concorrenti del centro-nord, che a sua volta dirottavano sul mercato interno la ricerca di sbocchi di mercato per i propri prodotti, a fronte di una drastica diminuzione della domanda internazionale. Al dato della flessione del prodotto si accompagnano la flessione ancora più ampia delle unità di lavoro e l'espulsione delle unità produttive più piccole, meno efficienti e con minore capacità competitiva sui mercati interni e internazionali.
- Nel **settore dei servizi** il processo è stato analogo. Nelle regioni del Sud il prodotto nel triennio 2008-2010 è diminuito cumulativamente del 2,9%, ma l'input del lavoro è sceso in misura ancora più forte (-3,7%). Di fronte alla crisi il settore dei servizi nel Mezzogiorno, invece di assorbire inoccupati o disoccupati, come ha sempre fatto nel recente passato, ha scelto di migliorare la propria competitività, riducendo l'occupazione. Questo processo è avvenuto soprattutto nel comparto dei servizi alle imprese e alle famiglie.
- Il **settore delle costruzioni** sconta in Italia la drastica riduzione della spesa in infrastrutture a seguito delle manovre di recupero del debito pubblico e delle scelte di bilancio: complessivamente le risorse per i nuovi investimenti infrastrutturali hanno subito una contrazione di circa il 34% nel triennio 2009-2011 (dato ANCE) rispetto al 2008, quando più elevata sarebbe stata la necessità di uno stimolo congiunturale positivo. La forte flessione nella produzione di opere pubbliche (che riguarda l'82% delle imprese italiane e del Mezzogiorno) ha determinato, nel solo 2009, un calo per il Mezzogiorno del 11,6%. A fronte della crisi le imprese hanno scelto di ridurre l'occupazione in misura minore rispetto all'output, con la conseguenza di una severa caduta di produttività e di un aumento del costo del lavoro per unità di prodotto (CLUP).

Nel complesso la crisi ha colpito l'Italia, ed in particolar modo il Mezzogiorno, in un periodo di bassa crescita, di produttività stagnante, questo spiega la maggiore intensità della recessione sia la ripresa più lenta rispetto all'Europa ed alle altre regioni del nord del Paese. Le regioni del sud hanno subito più del centro-nord le conseguenze della crisi: una caduta maggiore del prodotto, una riduzione ancora più pesante

dell'occupazione. La Campania è la regione che, insieme alla Sardegna, è cresciuta meno (0,5%) nell'ultimo quindicennio (1995-2010); il reddito pro-capite nel 2010 è il più basso tra le regioni italiane. Questo processo potrà avere conseguenze positive sullo sviluppo a lungo termine se l'accresciuta produttività e competitività si tramuterà, sotto lo stimolo di un'adeguata domanda pubblica e privata, in una ripresa duratura della produzione e nella creazione di posizioni lavorative stabili ed efficienti.

Dal 2005 al 2009 si è assistito ad un incremento dei redditi medi IRPEF per tutti i comuni dell'area torrese. Portici presenta, in termini di reddito IRPEF medio, i valori più alti dell'area torrese, mostrando valori sempre superiori alla media provinciale.

Tabella 24: Redditi medi IRPEF per Comune – Anni 2005-2009.

	2005	2006	2007	2008	2009
Città Metropolitana di Napoli	18.628	19.226	21.781	21.787	22.054
Portici	20.309	21.049	23.220	23.589	24.040
San Giorgio a Cremano	19.310	19.892	21.986	22.244	22.715
Torre del Greco	17.779	18.184	20.796	21.105	21.379
Trecase	17.856	18.002	20.406	20.785	21.301
Ercolano	17.340	17.771	20.444	20.632	21.022
Torre Annunziata	17.015	17.635	20.462	20.555	20.983
Pompei	16.888	17.540	20.114	20.046	20.398
Boscotrecase	15.746	16.420	19.261	19.132	19.660
Boscotrecase	14.306	14.853	17.952	17.783	17.991

Fonte: Varie

Le imprese operanti nell'area costiera vesuviana, hanno reagito con differenti strategie, in modo non differente da tutte le altre imprese del sud, spesso improntate a un recupero di produttività e ad una riduzione dei costi unitari, anche espellendo imprese e occupati marginali. Nel settore manifatturiero sono in atto processi di recupero della produttività e della competitività anche sui mercati internazionali.

Un atteggiamento analogo hanno presentato anche le imprese dei servizi: in presenza di un processo strutturale e di più lungo termine di ristrutturazione e razionalizzazione produttiva, non solo nel settore commerciale, ma anche in quello dei servizi alle imprese e alle famiglie, le imprese dei servizi hanno mantenuto una dinamica positiva della produttività anche durante la crisi, non assorbendo manodopera in eccesso.

L'indagine annuale di Unioncamere – Bollettino di Statistica (l'Economia napoletana in cifre: sistema produttivo, lavoro e formazione verso il 2012) sui movimenti occupazionali evidenzia che il 19,8% delle imprese della provincia di Napoli ha previsto di effettuare assunzioni nel corso del 2011, quota che rispetto al 2010 è aumentata di 1,6 punti. A livello settoriale il comparto delle costruzioni fa registrare rispetto al 2010 il calo di 4,8 punti con una propensione ad assumere personale del 14,3%. Il 25,7% delle imprese del settore manifatturiero ha manifestato l'intenzione di assumere personale nel corso del 2011, facendo registrare rispetto all'anno precedente un incremento dello 0,5%. Nel settore commerciale tale indice è pari al 17%, oltre due punti in più rispetto al 2010, e nel settore dei servizi il 22% circa delle imprese ha manifestato intenzione di assumere nuovo personale. Nell'ambito delle attività terziarie figurano tre comparti con tassi di variazione occupazionale positivi per il 2011: commercio al dettaglio e all'ingrosso (+1%), servizi di supporto

alle imprese (+1,8%), studi professionali (1,9%). Tutti gli altri comparti presentano saldi negativi, tra questi: i trasporti e le attività connesse, le attività turistico alberghiere, le attività sportive, i servizi di istruzione, servizi informatici ed i servizi alle persone.

Passando alla suddivisione per classe dimensionale, sono le piccole imprese (1-9 dipendenti) a segnalare l'intenzione di non procedere ad assunzioni, mentre con l'aumento della dimensione aziendale cresce anche il numero di imprese disposte ad incrementare il proprio personale.

Accanto alla produzione artigianale di alta qualità, che continua a realizzare ed esportare prodotti di rame o ceramiche, alla pesca, all'agricoltura, all'attività florovivaistica, occorre puntare su strategie di sviluppo di filiere economiche innovative nel rispetto delle propensioni produttive tradizionali, e sul rilancio del settore turistico-ricettivo.

Gli interventi realizzati e in corso di realizzazione nei porti lungo l'intera costa vesuviana, grazie ai Fondi CIPE ed a quelli comunitari (il Progetto Integrato Portualità turistica della Regione Campania ha impegnato ad esempio nell'area da Portici a Castellammare di Stabia fondi per circa 4,5 milioni di euro), così come quelli in programmazione, devono costituire una prima traccia nell'ottica di una più complessa strategia di sviluppo integrato ed un'occasione da cogliere per alimentare nuovi flussi turistici nell'area. Il Polo storico del Granatello, terminale a mare del Parco della Reggia di Portici, segnato dalla presenza della *Villa d'Elbeouf* e degli storici bagni della Regina, presenta già una forte vocazione verso l'insediamento di piccole attività di ristorazione ed artigianali connesse alla pesca e alla manutenzione e rimessaggio dei piccoli natanti. Tale area è destinata a rivestire un ruolo di centralità turistico-culturale e ricreativa, ulteriormente rafforzata dalla condizione di potenziale polo intermodale dovuta alla prossimità con la stazione FS costiera e al raccordo con il previsto sistema di risalita meccanizzata al Vesuvio. Il sistema del Granatello, con la costruzione di una nuova intermodalità vie del mare/linea metropolitana regionale/connessione con il Vesuvio, è l'occasione per avviare processi integrati di valorizzazione delle risorse esistenti e di riqualificazione fisica e funzionale delle aree e degli edifici dismessi.

L'attrattore storico-culturale costituito dal Polo dell'Università e della Ricerca di Portici-Ercolano, con la forte concentrazione ed integrazione di funzioni pregiate al alto contenuto di innovazione e ricerca scientifica (l'ENEA e la Facoltà di Agraria, con la sua doppia valenza di struttura museale all'interno della Reggia e didattica nel complesso delle ex officine Fiore) configura una condizione di forte centralità insediativa e funzionale.

L'opportunità, inoltre, di rilanciare il turismo balneare, rappresenta una delle risorse più importanti sia dal punto di vista dello sviluppo turistico di Portici, sia dal punto di vista economico-sociale, in un'ottica di riappropriazione da parte della popolazione locale del litorale costiero, rendendo quanto mai necessarie attività di recupero ambientale e di riconfigurazione del litorale.

La forte connotazione paesaggistica e la volontà di recuperare e di restituire il mare alla città di Portici, mediante la riqualificazione dell'intero *waterfront*, può stimolare nuovi interessi da parte di capitali privati ed aprire interessanti risvolti occupazionali per la città. I flussi turistici potranno trovare nell'accesso via mare

una porta di ingresso privilegiata alla città ed al ricco retroterra vesuviano. Portici non dovrà farsi cogliere impreparata e dovrà aggiungere allo straordinario patrimonio storico, culturale e paesaggistico, una nuova offerta per i visitatori in termini di servizi innovativi e strutture ricettive e per la mobilità.

3. Contenuti e forma del PUC

3.1 Elaborati costitutivi

Gli elaborati del PUC sono articolati in tre famiglie:

- **R. Relazione generale**, che esplicita gli obiettivi, sintetizza i risultati delle diverse descrizioni e interpretazioni del territorio, argomenta e descrive le scelte progettuali;
- **Descrizioni e interpretazioni**, comprendente gli elaborati relativi al sistema delle conoscenze che sono state sviluppate per descrivere e interpretare il territorio attraverso diverse declinazioni (processi storico-formativi, morfologia, ecologia e ambiente, trasporti e mobilità, usi e diritti);
- **P. Progetto**, comprendente gli elaborati che rappresentano ed esplicitano i contenuti del Piano ai diversi livelli di efficacia.

L'elenco elaborati è il seguente:

R. RELAZIONE GENERALE

A.⁷ DESCRIZIONI E INTERPRETAZIONI

- A0 INQUADRAMENTO TERRITORIALE
- A1. DINAMICHE, MODI E FORME DELL'URBANIZZAZIONE STORICA, MODERNA E CONTEMPORANEA
 - A1.R Relazione
 - A1.1 Il palinsesto territoriale
 - A1.2 Evoluzione del territorio e permanenze storiche
 - A1.3 Forme insediative e caratteri morfologici dei tessuti
- A2. LE FORME DEL PAESAGGIO E LE COMPONENTI AMBIENTALI
 - A2.1 Forme del suolo naturali e antropizzate
 - A2.2 Componenti ambientali e connessioni ecologiche esistenti
- A3. INFRASTRUTTURAZIONE, MOBILITÀ E FRUIZIONE DEL TERRITORIO
 - A3.R Relazione
 - A3.1 Sistema della mobilità e delle centralità alla scala territoriale
 - A3.2 Sistema della mobilità e delle centralità alla scala comunale
 - A3.3 Reti tecnologiche
 - a) Rete fognaria
 - b) Rete idrica
- A4. USI E DIRITTI
 - A4.1 Usi prevalenti del patrimonio edilizio e degli spazi aperti
 - A4.2 Piani sovraordinati e vincoli

- a) Piano del Parco Nazionale del Vesuvio. Inquadramento strutturale e aree contigue: Sistemi ambientali
- b) Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani
- c) Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico-Autorità di Bacino della Campania Centrale
- d) Vincoli ambientali, culturali e paesaggistici, vincoli connessi a infrastrutture e servitù

A4.3 Piano Regolatore Generale vigente e residuo di piano

A4.4 Piani, programmi e progetti in atto

P. PROGETTO

- P1. QUADRO STRATEGICO D'ASSIEME
 - P1.1 Sintesi delle strategie territoriali
 - P1.2 Le quattro città
- P2. CARTA DI SINTESI DEI VINCOLI, DEI PIANI SOVRAORDINATI E DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA VIGENTE
- P3. SISTEMI E RETI
 - P3.1 Sistema Infrastrutturale
 - P3.2 Sistema Insediativo
 - P3.3 Sistema Ambientale e Rete ecologica e paesaggistica
- P4. PROGETTI-GUIDA
 - P4.1 Progetti guida – Quadro di insieme
 - P4.2 Progetto guida “Il fronte-mare delle eccellenze”
 - P4.2 a Progetto guida “Il fronte-mare delle eccellenze ” - Prefigurazioni
 - P4.3 Progetto guida “La trasversale della riconnessione monte-mare lungo la direttrice della Reggia”
 - P4.3a Progetto guida “La trasversale della riconnessione monte-mare lungo la direttrice della Reggia”- Prefigurazioni
 - P4.4 Progetto guida “La trasversale della rigenerazione urbana”
- P5. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

È inoltre parte integrante del PUC il seguente elaborato:

V. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

- V1. RAPPORTO AMBIENTALE
- V2. SINTESI NON TECNICA

⁷ Tutti gli elaborati di analisi, a meno degli elaborati A3.3 e A4.4, completati nel luglio 2011, prima che la aerofotogrammetria aggiornata fosse disponibile, sono riportati su aerofotogrammetria scala 1:5.000 della Regione aggiornata al 2004. Tutti gli altri elaborati sono invece su aerofotogrammetria del comune 1:5000 e 1:2.000, aggiornata al 2011.

3.2 Principi e forma del Piano

Il PUC di Portici si basa sui seguenti principi fondanti tra loro strettamente connessi:

- quello dell'*eguaglianza dei diritti*, con riferimento cioè alla necessità di garantire una sostanziale indifferenza dei proprietari interessati a fronte delle scelte di pianificazione, con le conseguenze che questo principio comporta in termini di equa ripartizione tra essi dell'edificabilità prevista e degli oneri che gli interventi comportano, soprattutto dal punto di vista della cessione di suoli per attrezzature pubbliche;
- quelli di *sostenibilità, precauzione e prevenzione*, con riferimento cioè alla necessità di tutelare i valori ecologici e paesaggistici, per salvaguardare le risorse energetiche e naturali non rinnovabili e per evitare che nuovi usi del territorio compromettano quelli delle future generazioni, con le conseguenze che questo comporta in termini di contropartite prestazionali per la città e la collettività degli interventi trasformativi dal punto di vista dell'offerta ecologica compensativa, di servizi e infrastrutture, di qualità architettonica e ambientale e delle destinazioni d'uso preferenziali.

In coerenza con le disposizioni di cui alla L. R. n. 16/2004 e alla DGR n. 834/2007, il PUC contiene **disposizioni strutturali e programmatiche**.

Le *disposizioni strutturali* hanno validità a tempo indeterminato e sono tese a individuare i vincoli e le tutele dettate dalla pianificazione sovraordinata e le linee fondamentali della conservazione e trasformazione a lungo termine del territorio, in considerazione dei valori naturali, ambientali e storico-culturali, dell'esigenza di difesa del suolo, dei rischi derivanti da calamità naturali, dell'articolazione delle reti infrastrutturali e dei sistemi di mobilità. In tali disposizioni è contenuta la individuazione delle parti non trasformabili del territorio che costituiscono l'espressione dell'identità e dell'integrità ambientale, storica e culturale del territorio, nonché la sua struttura portante in termini di infrastruttura e attrezzatura, e delle parti trasformabili dove invece concentrare le azioni di riqualificazione urbana coincidente con l'innalzamento della dotazione di attrezzature e impianti pubblici e di interesse pubblico.

Le *disposizioni programmatiche* sono tese a definire:

- il quadro strategico di riferimento degli interventi di conservazione e trasformazione fisica e funzionale della città e del territorio e dei progetti-guida che ne definiscono gli assi portanti;
- i criteri per il calcolo e l'aggiornamento delle previsioni relative ai fabbisogni di attrezzature ai sensi del D.l. 1444/68, per l'attribuzione dei diritti edificatori connessi alla loro realizzazione e per la definizione delle priorità d'intervento;
- il quadro degli strumenti e delle regole conformative che troveranno applicazione nel Piano operativo, contenente anche gli Atti di programmazione, per realizzare gli interventi prioritari e fattibili in archi temporali limitati correlati alla programmazione finanziaria dei bilanci annuali e pluriennali del Comune. In questo senso, tali interventi prioritari nonché i fabbisogni e le modalità di attribuzione dei diritti edificatori andranno verificati e aggiornati periodicamente in sede di Piano operativo e Atti di

programmazione degli interventi, sulla base dei criteri definiti dalle norme del PUC, per rispondere con efficacia sia alle novità emergenti nel quadro legislativo e normativo e sia alle domande poste dall'analisi delle dinamiche urbane e di mercato, dalle istanze dei soggetti sociali ed economici e dalle propensioni esistenti alla riqualificazione urbana.

Con riferimento all'elenco di cui al paragrafo precedente, gli elaborati del PUC che contengono le disposizioni strutturali sono:

- P2. CARTA DI SINTESI DEI VINCOLI, DEI PIANI SOVRAORDINATI E DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA VIGENTE
- P3. SISTEMI E RETI
 - P3.1 Sistema Infrastrutturale
 - P3.2 Sistema Insediativo
 - P3.3 Sistema Ambientale e Rete ecologica e paesaggistica

Gli elaborati del PUC che contengono le disposizioni programmatiche sono:

- P1. QUADRO STRATEGICO D'ASSIEME
 - P1.1 Sintesi delle strategie territoriali
 - P1.2 Le quattro città
- P4. PROGETTI-GUIDA
 - P4.1 Progetti guida – Quadro di insieme
 - P4.2 Progetto guida “Il fronte-mare delle eccellenze”
 - P4.2 a Progetto guida “Il fronte-mare delle eccellenze” - Prefigurazioni
 - P4.3 Progetto guida “La trasversale della riconnessione monte-mare lungo la direttrice della Reggia”
 - P4.3a Progetto guida “La trasversale della riconnessione monte-mare lungo la direttrice della Reggia”- Prefigurazioni
 - P4.4 Progetto guida “La trasversale della rigenerazione urbana”

Gli elaborati del PUC che contengono sia disposizioni strutturali sia disposizioni programmatiche sono:

- R. RELAZIONE GENERALE
- P5. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE
- V. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
- V1. RAPPORTO AMBIENTALE
- V2. SINTESI NON TECNICA

4 – Il quadro strategico

4.1 Nuove immagini di città

Piano Territoriale di Coordinamento della città Metropolitana di Napoli

La strategia di riqualificazione proposta per il territorio di Portici assume totalmente le coerenze e le priorità definite in sede di DOS, articolandole ed approfondendole nel quadro delle specificità del PUC secondo due criteri fondamentali.

Il primo riguarda il superamento del confine amministrativo⁸, sia per giungere ad una lettura del territorio nelle sue relazioni di sistema e dunque riferite a territori allargati, sia per integrarsi strettamente agli indirizzi urbanistici e alle grandi scelte progettuali previste dai comuni limitrofi, alle numerose intese istituzionali fra Portici e i comuni vicini e sia per entrare in coerenza con le strategie degli strumenti sovraordinati di pianificazione (il Piano Territoriale Regionale, il Piano Territoriale di Coordinamento della città Metropolitana di Napoli, il Piano Strategico Operativo per la zona rossa, il Piano del Parco Nazionale del Vesuvio) e dei programmi di sviluppo di scala territoriale (Piano Territoriale di Sviluppo Tess Costa del Vesuvio, PO 2007/2013 Regione Campania).

Il quadro strategico proposto riprende dunque la lettura territoriale degli strumenti di pianificazione e programmazione di scala sovra locale e ne approfondisce i contenuti alla scala comunale; va ad integrare il sistema delle relazioni locali, di carattere ambientale ed infrastrutturale, con quelle alla scala vasta; delinea e mette a sistema progetti di riqualificazione urbana che a partire dalle specificità locali ne esaltano il ruolo di centralità territoriale; definisce strategie attuative che, per la loro stessa natura, si prestano ad essere utilizzate in un contesto più ampio garantendo un rilevante incremento della qualità urbana e dell'efficacia procedurale.

Il secondo fa riferimento all'adozione di un'interpretazione multiscalare del territorio che superi un'idea di paesaggio urbano circoscritta ad alcune eccellenze storico-ambientali, ponga l'attenzione agli esiti differenziati dei processi di sedimentazione dell'attività antropica nella sua interazione fisica e simbolica con le componenti naturali e consenta di individuare un insieme di identità territoriali, riconoscibili e riconosciute, anche ai fini della costruzione di specifici indirizzi e regole di pianificazione.

Lo sguardo sul paesaggio si allarga dunque fino a comprendere la generalità del territorio, includendo non solo gli ambiti più densi di valori storici e ambientali, maggiormente interessati dalle azioni di tutela, ma anche i cosiddetti "paesaggi ordinari" nei quali cioè il processo di antropizzazione e di urbanizzazione ha modificato lo spazio in forme eterogenee e complesse che necessitano di essere interpretate, regolate e progettate.

La lettura proposta tende dunque a individuare identità, valori e risorse del territorio aldilà delle eccellenze riconosciute, travalicando l'immagine di Portici come territorio saturato e snaturato da una crescita edilizia

⁸ Il coordinamento con i comuni limitrofi e con gli enti di competenza, anche alla scala vasta, è da anni al centro dell'azione di pianificazione e programmazione dell'Amministrazione comunale di Portici che, a tal fine, ha stipulato una serie di intese istituzionali. Sono di particolare importanza ai fini di questo documento quella, già citata, fra i Comuni di Portici, Ercolano, S. Giorgio e Torre del Greco, la Provincia di Napoli, la Regione e il Ministero delle Riforme e dell'Innovazione nella Pubblica Amministrazione per la

incontrollata e contrapposta alle testimonianze storiche di pregio, causa della scomparsa di gran parte degli spazi verdi urbani e di quelli della produzione agricola.

A partire da tali criteri il quadro strategico prefigurato, anche in continuità con le *vision* del DOS, è incardinato ad alcuni temi strutturanti e cioè:

- le componenti del paesaggio e le relazioni ambientali;
- la rete infrastrutturale e la mobilità sostenibile;
- le identità storico-morfologiche urbane;
- il sistema delle centralità e delle eccellenze territoriali.

Per quanto riguarda il *primo tema*, le relazioni paesaggistiche ed ecologiche del Comune di Portici, in considerazione della limitata estensione dei confini amministrativi, trovano senso e solidità soprattutto nella loro continuità con quelle dei territori limitrofi. Il quadro strategico mira dunque a ricostruire e rinsaldare tale continuità in coerenza sia con il Sistema ambientale definito dal Piano del Parco Nazionale del Vesuvio, sia con la Rete ecologica provinciale definita dal PTC. La rete storico-ecologica ne rappresenta, di fatto, una specificazione alla scala di maggior dettaglio e un completamento al livello locale, lavorando soprattutto sulla ricucitura della frammentazione degli spazi aperti urbani diffusi e sulla capacità di integrazione con la fondamentale risorsa del Bosco della Reggia inferiore e superiore.

Le connessioni reticolari del sistema ambientale definite dal quadro strategico sono strettamente integrate a quelle del sistema infrastrutturale, che costituisce il *secondo tema* fondamentale per la rigenerazione dell'immagine di Portici. In riferimento a tale sistema, si persegue una strategia a due livelli, strettamente integrati l'uno all'altro. Il primo, di scala prettamente locale, è finalizzato a migliorare la mobilità urbana e alleggerire il traffico di attraversamento del centro storico; il secondo, di valenza territoriale, è volto a valorizzare il ruolo di Portici quale centralità territoriale, porta di accesso alle grandi risorse storiche e paesaggistico-ambientali della costa vesuviana.

Il piano persegue tale strategia fondamentalmente attraverso due azioni. La prima riguarda la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico anulare tra i comuni di Portici ed Ercolano, incardinato alle principali eccellenze funzionali - esistenti e di progetto - dei due comuni, in diretta continuità con il previsto sistema meccanizzato di risalita al Vesuvio (la ferrovia del Vesuvio). Tale sistema riprende quanto già prefigurato del Progetto strategico del Piano del Parco Nazionale del Vesuvio ("La risalita storica lungo il tracciato del treno a cremagliera") e sviluppato negli studi di fattibilità citati nei precedenti capitoli.

La *seconda* azione strategica riguarda l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, acqua, ferro, gomma con il conseguente rafforzamento del ruolo di Portici quale porta di accesso alle grandi risorse storiche e paesaggistico-ambientali dell'area vesuviana, attraverso la previsione di nuovi nodi complessi di

realizzazione di un Polo della ricerca e dell'alta formazione (Protocollo di Intesa dell'aprile 2007) e quella con i comuni della fascia costiera per l'attivazione di azioni e politiche comuni finalizzate allo sviluppo turistico e culturale dell'area (Protocollo d'Intesa del febbraio 2009).

interscambio e la creazione di sistemi alternativi di trasversalità mare-monte, con particolare riferimento al nuovo sistema di Trasporto Pubblico Locale (TPL) ecosostenibile.

Il *terzo* tema riguarda la salvaguardia e la rivitalizzazione morfologica e funzionale della città storica, a partire ovviamente dal recupero del ricco patrimonio storico del Miglio d'Oro attraverso l'insediamento di nuove funzioni di qualità oltre quella residenziale e il recupero delle sacche di degrado. E' una strategia che deve tuttavia coinvolgere anche il territorio storico di matrice agricola e di quelle parti urbane nate a cavallo tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento, con l'affermarsi diffuso di episodi architettonici e tessuti discontinui e puntiformi a villini e palazzine, sollecitato dalle connessioni ferroviarie e tranviarie e dalla stessa risalita meccanizzata al Vesuvio della Ferrovia Cook. Questo nucleo identitario di grande qualità può costituire un motore per la riqualificazione morfologica e paesaggistica della città contemporanea. Tali obiettivi si pongono d'altronde in continuità con quanto già definito in sede di DOS e di PIU Europa del Comune di Portici in stretta connessione con gli analoghi interventi previsti nei limitrofi comuni di Ercolano e S. Giorgio a Cremano, oltre che del progetto della Ferrovia del Vesuvio, oggetto di concorso internazionale.

L'*ultimo tema* è costituito dal consolidamento e dalla qualificazione degli attrattori funzionali già esistenti (in primis Reggia, Porto, poli museali, direttrici commerciali naturali, spiagge, aree sportive e del tempo libero) e dal miglioramento e potenziamento della dotazione di attrezzature alla scala urbana e territoriale. L'obiettivo è sia quello di dare risposta al fabbisogno di servizi urbani di qualità espressa dei cittadini - soprattutto quelli delle fasce sociali più disagiate, come giovani, anziani, portatori di handicap - sia di avviare quella costruzione di nuove polarità sovralocali finalizzate a consolidare il sistema territoriale policentrico alternativo al capoluogo campano prefigurato dal PTR e dal PTC.

Con riferimento a tali temi, il quadro strategico propone di **riguardare la città di Portici attraverso uno sguardo plurale e inusuale**, rispetto ai tradizionali luoghi comuni che hanno storicamente penalizzato la sua immagine e il suo ruolo nei decenni passati per colpa di un processo insediativo pervasivo e ad alto consumo di suolo. In questo senso, la proiezione strategica proposta si articola in **4 Vision**:

1. **La città porosa.** Il rafforzamento delle grandi connessioni ambientali e del sistema diffuso della permeabilità urbana;
2. **La città accessibile.** La messa in rete dei luoghi attraverso il trasporto ecosostenibile;
3. **La città palinsesto.** La valorizzazione delle identità storiche stratificate fino al Novecento;
4. **La città attrattiva.** La diffusione delle centralità locali e delle eccellenze funzionali.

Tali Vision, articolate in lineamenti e azioni strategiche di seguito descritti, dovranno essere sostenute da alcune opzioni di fondo:

- a) il rapporto di cooperazione tra i soggetti pubblici interessati all'attuazione e gestione dei progetti;
- b) l'integrazione delle risorse pubbliche e private, con l'obiettivo di massimizzare le capacità di investimento dei privati entro un quadro di regole governato dai soggetti pubblici coordinati tra di loro;

- c) l'integrazione dei contenuti ecologici, paesistici, infrastrutturali e funzionali delle azioni da intraprendere con riferimento sia alla definizione dei progetti sia alle ricadute sui contesti in cui sono inserite;
- d) la previsione degli effetti ambientali, socio-economici e culturali connessi alle azioni indicate attraverso criteri di valutazione delle scelte trasparenti e condivisi.

A tali "Visioni" e ai Progetti-guida illustrati nel successivo capitolo, il Comune farà prioritario riferimento in fase operativa per indirizzare il Piano operativo e gli Atti di programmazione attraverso un principio di integrazione delle azioni e dei progetti e di conseguente massimizzazione delle ricadute urbanistiche, ambientali, sociali ed economiche.

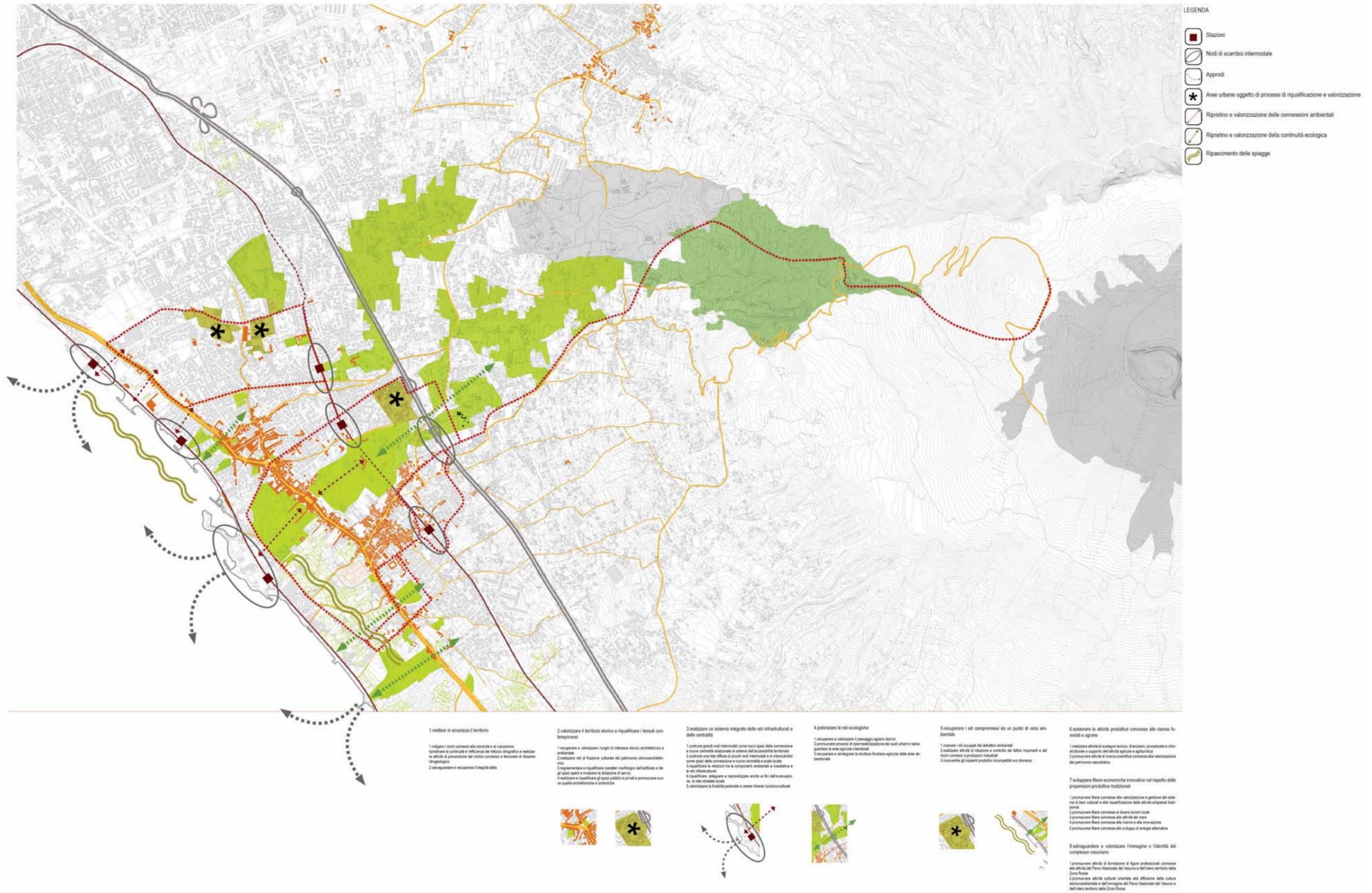
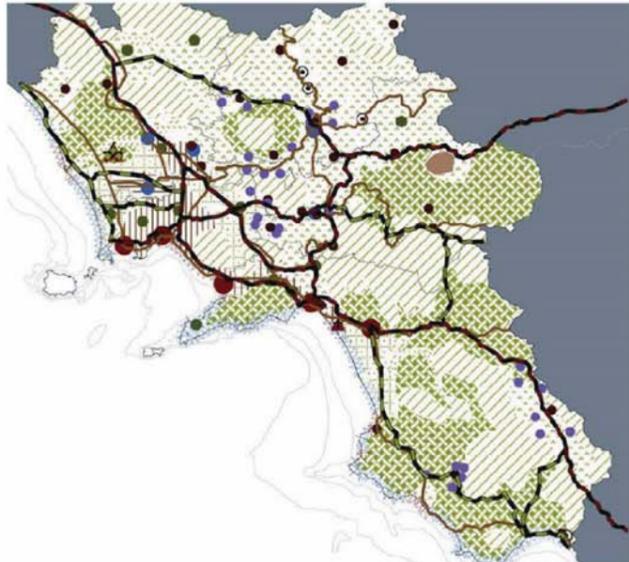


Tavola P1.1 - Sintesi delle strategie territoriali

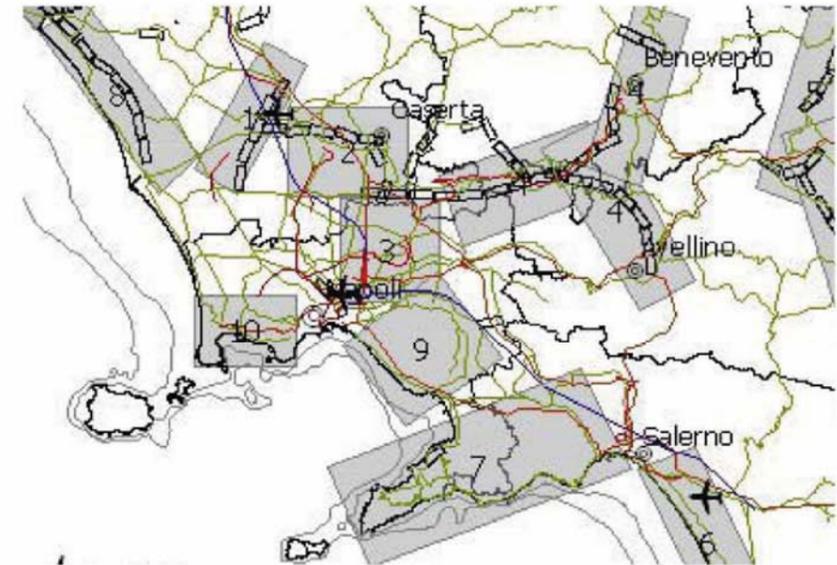


PTR Regione Campania: vision preferita

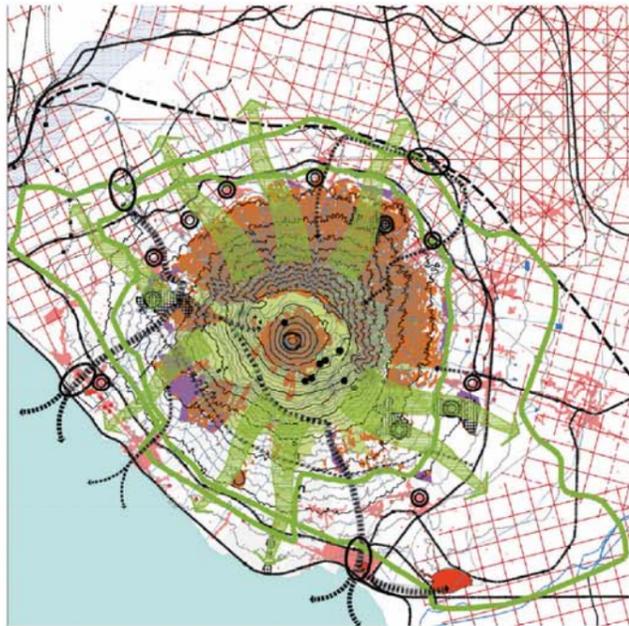


le strategie del pir

- A Interconnessione
 - A1 Interconnessione - Accessibilità attuale
 - A2 Interconnessione - Programmi
- B. Difesa e recupero della "diversità" territoriale: costruzione della rete ecologica
 - B.1. Difesa della biodiversità
 - B.2. Valorizzazione e sviluppo dei territori marginali
 - B.3. Riqualificazione della costa
 - B.4. Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio
 - B.5. Recupero delle aree dismesse e in via di dismissione
- C. Governo del rischio ambientale
 - C.1. Rischio vulcanico
 - C.2. Rischio sismico
 - C.3. Rischio idrogeologico
 - C.4. Rischio incidenti rilevanti nell'industria
 - C.5. Rischio rifiuti
 - C.6. Rischio da attività estrattive
- D. Assetto policentrico ed equilibrato
 - D.1. Rafforzamento del policentrismo
 - D.2. Riqualificazione e "messa a norma" delle città
 - D.3. Attrezzature e servizi regionali
- E. Attività produttive per lo sviluppo economico regionale
 - E.1 Attività industriali e artigianali
 - E.2 Settore turistico



PTR Regione Campania: campi territoriali complessi

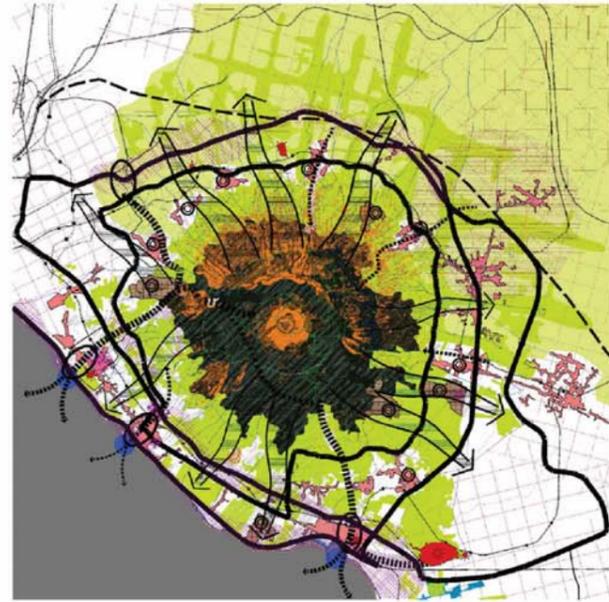


Piano del Parco Nazionale del Vesuvio
visione strategica d'insieme



Progetto strategico "La risalita storica lungo il tracciato del treno a cremagliera"

Tavola P1.1 - Sintesi delle strategie territoriali



Piano Strategico Operativo per l'area vesuviana:
visione strategica d'insieme

ambiti territoriali di interesse strategico e strutturale (dall'alto verso il basso: la riqualificazione della fascia costiera lungo la nuova metropolitana regionale, l'autostrada come attrattore di nuove centralità, l'anello verde della circumvesuviana; la valorizzazione delle trasversali storiche lungo la nuova ferrovia del Vesuvio)



Piano Strategico Operativo per l'area vesuviana: interventi diffusi di salvaguardia e tutela nelle aree di vulnerabilità e rischio

interventi puntuali di rigenerazione nelle aree di trasformazione e sviluppo portici-ercolano: il polo della ricerca e dell'alta formazione

Mitigazione del rischio ambientale (rischio idraulico)

- Aree di rischio idrogeologico e idraulico
- Reticolo idrografico e vasche di raccolta

(1) sostituito per il rischio idrogeologico dalle Aree di Suscettività molto elevata ed elevata di cui agli allegati 1 e 2 alle Norme tecniche idrauliche delle aree di rischio molto elevato, molto elevato e potenziale di cui al Piano Stralcio delle Autorità Bacini Nord Ovest

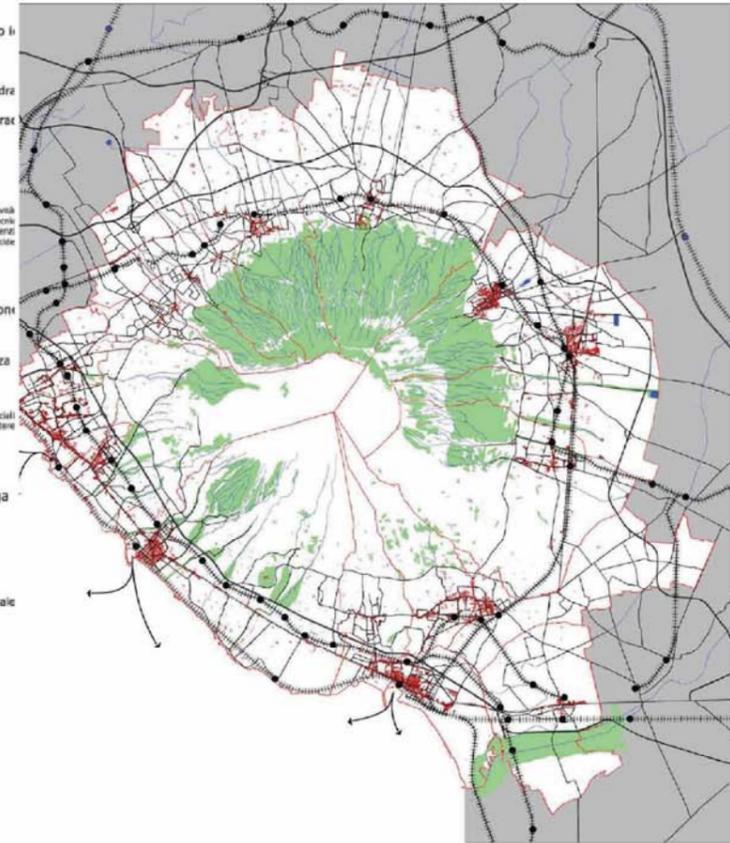
Tutela, messa in sicurezza e riqualificazione storico

- Aree di tutela, messa in sicurezza del patrimonio storico (2)

(2) costituito da: Centri e nuclei storici, Edifici e complessi speciali storico-architettonici e monumentali, Architettura rurale di interesse Villa e giardini storici al 1926

Adeguamento del reticolo delle vie di fuga

- Autostrade/viabilità principale
- Viabilità secondaria/viabilità locale
- Ferrovie



LEGENDA

Tessuti residenziali interessati da interventi integrati di trasformazione/decompressione e da riqualificazione degli spazi pubblici comuni

- Interventi di riqualificazione e recupero delle aree centrali e periferiche (in base al Piano di Sviluppo Urbano)
- Recupero delle aree centrali con destinazione per funzioni non residenziali
- Recupero delle aree centrali con destinazione per funzioni non residenziali
- Recupero delle aree centrali con destinazione per funzioni non residenziali
- Recupero delle aree centrali con destinazione per funzioni non residenziali
- Recupero delle aree centrali con destinazione per funzioni non residenziali
- Recupero delle aree centrali con destinazione per funzioni non residenziali
- Recupero delle aree centrali con destinazione per funzioni non residenziali

Nuova centralità con valore connettivo dell'ambito d'intervento

- Nuova centralità con valore connettivo dell'ambito d'intervento

Opere di infrastrutturazione connesse al potenziamento delle vie di fuga e alla razionalizzazione del sistema trasportistico

- Opere di infrastrutturazione connesse al potenziamento delle vie di fuga e alla razionalizzazione del sistema trasportistico

Ambiti di programmazione



Tavola P1.1 - Sintesi delle strategie territoriali



LA CITTA' POROSA Il rafforzamento delle connessioni ambientali e del sistema deflusso della permeabilità ur

- La grande centralità naturalistica del Somma-Vesuvio
- Il reticolo idrografico
- I luoghi storici dell'identità locale
parchi e giardini di interesse storico
- Gli spazi verdi urbani e le persistenze agrarie
- Il vuoto denso della produzione serricola intensiva
- Gli spazi del turismo balneare

LA CITTA' ACCESSIBILE La messa in rete dei luoghi attraverso il trasporto ecosostenibile

- L'asse autostradale
- La viabilità primaria intercomunale
- Il sistema del trasporto pubblico su ferro
- Stazioni ferroviarie esistenti/ di progetto
- Il nuovo sistema di trasporto pubblico ecosostenibile
- Il metrò del mare
- Porti e approdi esistenti/ di progetto
- Scambiatori e nodi intermodali di progetto

LA CITTA' PALINSESTO La valorizzazione delle identità storiche consolidate fino al novecento

- I luoghi storici dell'identità locale
- I capisaldi urbani e territoriali
il complesso monumentale della Reggia di portici, la ferrovia costiera, il porto storico del Granatello

LA CITTA' ATTRATIVA La diffusione delle centralità locali e delle eccellenze funzionali

- I luoghi storici dell'identità locale
- I capisaldi urbani e territoriali
il complesso monumentale della Reggia di portici, la ferrovia costiera, il porto storico del Granatello
- Il Polo dell'Università e della Ricerca
- I poli museali
- Gli spazi del turismo balneare
- Le centralità locali e i luoghi urbani ad alta frequentazione pedonale
- Le aree della trasformazione urbana

Tavola P1.2 - Le quattro città



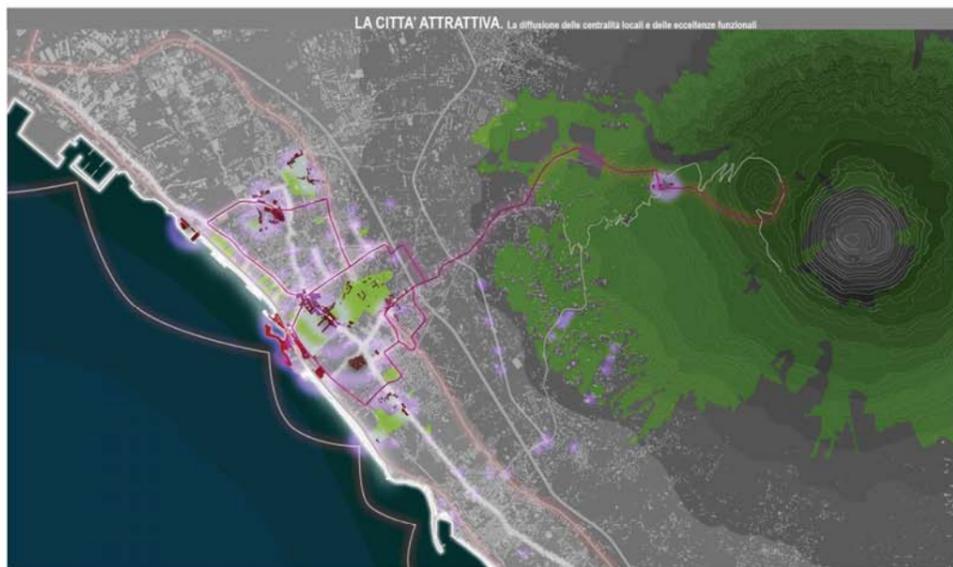
LA CITTA' POROSA Il rafforzamento delle connessioni ambientali e del sistema diffuso della permeabilità urbana

-  Potenziare le reti ecologiche anche all'interno del contesto urbano, consolidando e integrando la grande connessione fra il mare e il Parco Nazionale del Vesuvio
-  Contrastare i processi di inquinamento delle acque marine e di erosione delle coste promuovendo la riqualificazione anche finalizzata alla fruizione turistica e balneare
- Rinnovare il patrimonio insediativo ed edilizio secondo principi di ecosostenibilità
- Favorire il trasporto pubblico e la ciclopeditività



LA CITTA' ACCESSIBILE La messa in rete dei luoghi attraverso il trasporto ecosostenibile

-  Puntare ad una accessibilità plurimodale sia per potenziare la mobilità dei cittadini sia a fini turistici



LA CITTA' ATTRATTIVA La diffusione delle centralità locali e delle eccellenze funzionali

-  Potenziare la dotazione e la qualità dei servizi e delle attrezzature
-  Innalzare la qualità di vita dei cittadini e migliorare la coesione sociale
- Sviluppare azioni tese al miglioramento della percezione del senso di sicurezza dei cittadini
- Attivare politiche in favore dei giovani
- Sviluppare azioni a sostegno delle fasce sociali più deboli (famiglie e minori in stato di disagio, anziani e disabili)



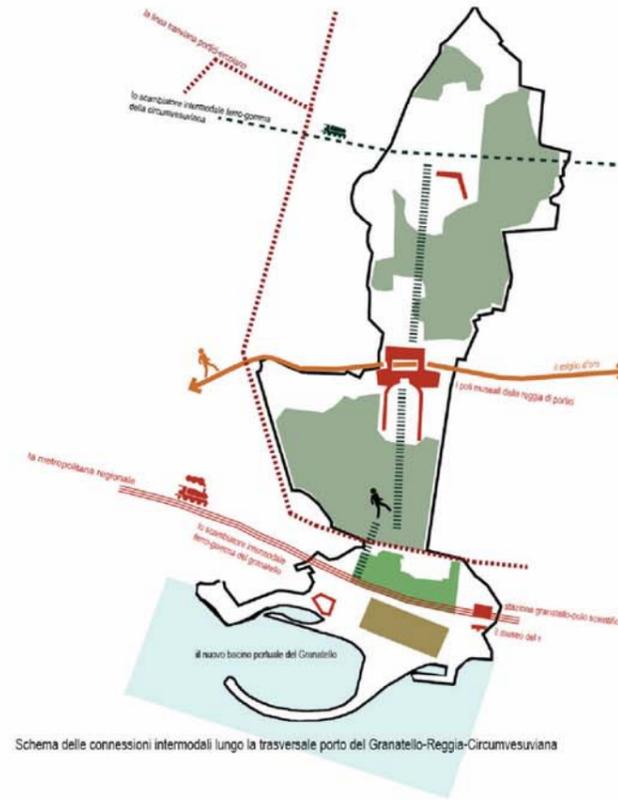
LA CITTA' PALINSESTO La valorizzazione delle identità storiche consolidate fino al Novecento

-  Tutelare e valorizzare i siti, i tessuti e gli edifici storici sotto il profilo morfologico-architettonico e funzionale
-  Consolidare l'immagine simbolica della città e le sue tradizioni produttive e culturali
-  Realizzare reti di fruizione culturale del patrimonio storico architettonico

LINEAMENTI E AZIONI STRATEGICHE



La connessione trasversale dal porto del Granatello alla Reggia



Schema delle connessioni intermodali lungo la trasversale porto del Granatello-Reggia-Circumvesuviana



Il nuovo disegno del waterfront da Pietrarsa al Granatello

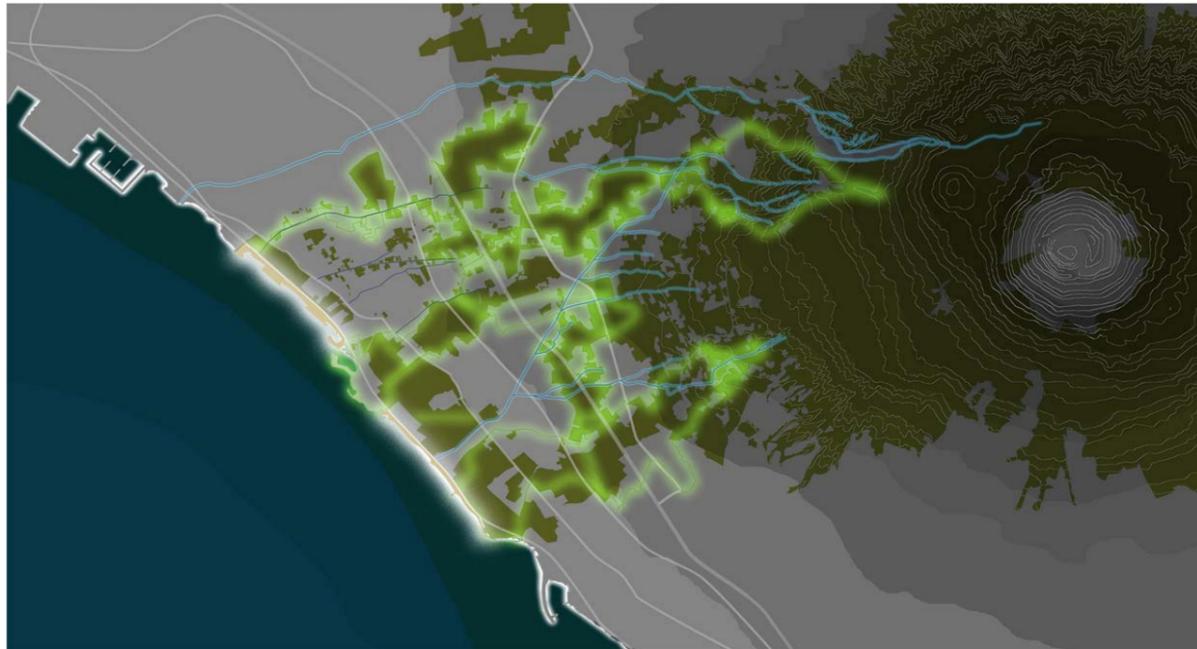
la riconquista dello spazio urbano lungo la fascia costiera

gli spazi e le nuove attrezzature per lo sport e il tempo libero

le centralità locali

l'intermodalità e il nuovo sistema della fruizione lenta

La città porosa. Il rafforzamento delle grandi connessioni ambientali e del sistema diffuso della permeabilità urbana



Nell'immaginario collettivo il "verde" è una categoria estranea alla struttura urbana di Portici. Se si escludono alcuni episodi eccezionali, come il Parco della Reggia borbonica infatti, l'immagine consolidata è quella di un sistema urbano ormai saturo e soggetto ad una fortissima pressione antropica che lo rende estremamente fragile dal punto di vista ambientale, nonostante la vicinanza di grandi spazi di naturalità.

Ad una lettura più attenta è possibile riconoscere un patrimonio inedito di spazi verdi esistenti ma spesso nascosti, sconosciuti, altre volte degradati o semplicemente esclusi dalla vita urbana (le aree agricole residue della fascia peri-urbana, spesso ancora produttive, i parchi e i giardini storici e quelli delle espansioni moderne e contemporanee, i viali alberati e tutti gli innumerevoli minuscoli spazi urbani capaci di offrire una breve interruzione nel continuum urbanizzato) che si offrono al ridisegno di una struttura permeabile e continua di spazi aperti.

Valorizzare, potenziare e qualificare questi spazi vuol dire mettere a sistema gli spazi aperti, rendendoli anche percepibili e, dove possibile, attraversabili e partecipi della vita quotidiana della città.

La Vision "Città Porosa" intende dunque perseguire una politica ampia e articolata di tutela e rafforzamento delle connessioni con i grandi spazi di naturalità (in primo luogo il Parco Nazionale del Vesuvio e la fascia costiera), anche rintracciando e coinvolgendo gli spazi minuti e diffusi all'interno della città, che vanno a completare e connettere le principali componenti ambientali: le incisioni del reticolo idrografico che conformano gli antichi percorsi di risalita; le permanenze agrarie peri-urbane, i giardini e i parchi storici; gli spazi di naturalità urbani.

Si tratta di una strategia alla doppia scala, territoriale e urbana, che massimizza gli effetti delle stesse aree verdi sulle condizioni ambientali della città (assorbimento del CO₂, produzione di ossigeno, raffrescamento dell'aria) elevando, al contempo, il livello della biodiversità - considerato un indicatore decisivo della qualità dell'ambiente urbano - in modo da garantire una città sostenibile da un punto di vista ecologico.

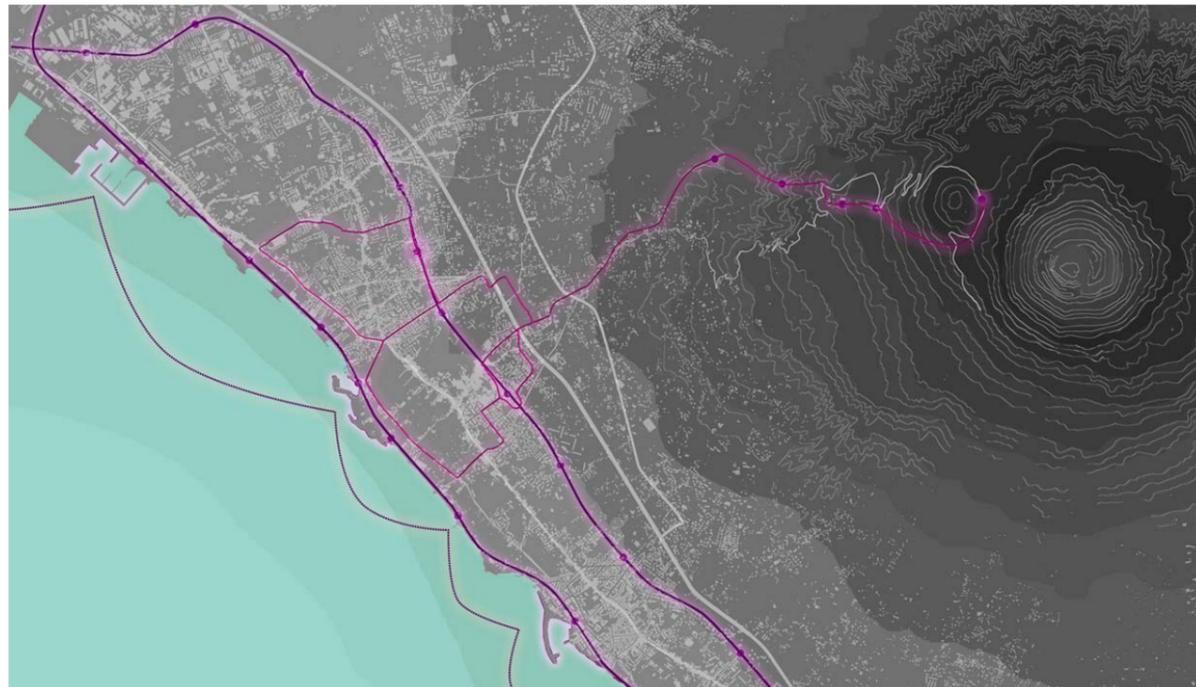
L'obiettivo generale sotteso da tale Vision si integra con quello di contenimento del consumo di suolo, di rinnovo del patrimonio edilizio in chiave bioclimatica ed energetica e di sviluppo di sistemi di trasporto ecosostenibili (trasporto su ferro "leggero", ciclopedità) integrate con il ferro "pesante" in grado di creare forme di mobilità alternative a quella su gomma.

La Vision si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

- *Rafforzare le reti ecologiche territoriali e salvaguardare e potenziare il sistema degli spazi verdi urbani e delle aree agricole urbane e periurbane*
 - Consolidare la grande connessione ecologica nord-sud fra il mare e il Vesuvio:
 - salvaguardando e riconnettendo gli spazi aperti frammentati e le aree agricole periurbane della ex Fagianeria Reale per rafforzare uno dei principali varchi ancora liberi fra il Parco della Reggia e le aree naturali del Parco Nazionale del Vesuvio;
 - ricomponendo l'originaria continuità paesaggistica e funzionale del Parco inferiore della Reggia con l'area delle Mortelle e il Granatello, impropriamente interrotta dal trattamento residuale del salto di quota in corrispondenza del parco ferroviario.
 - Potenziare la relazione ecologica est-ovest attraverso il ripascimento della spiaggia e la riconnessione degli spazi aperti della fascia costiera con la costruzione di un percorso lungomare ciclopedito, la riqualificazione dei giardini storici delle Ville e la piantumazione di alberature sui principali tracciati urbani (compresi il Corso Garibaldi e il Corso Umberto);
 - Tutelare le costellazioni ecologiche urbane costituite dagli orti e dalle aree verde ornamentale all'interno dei tessuti edificati e dalle aree agricole periurbane a monte e a valle dell'autostrada, anche attraverso specifici patti da stipulare fra comune, Università, Regione e Agricoltori;
 - Ridurre le isole di calore, incrementando la produzione di ossigeno e l'assorbimento di CO₂ attraverso il potenziamento e la diffusione di alberature di prima grandezza.
- *Contrastare i processi di inquinamento delle acque marine e di erosione della costa promuovendone la riqualificazione anche finalizzata alla fruizione turistica e alla balneazione*
 - Completare e avviare nuovi interventi di infrastrutturazione e controllo finalizzati alla riduzione dell'inquinamento delle acque del mare (completamento del collettore anche nei comuni limitrofi, intercettazione fonti inquinanti recapitate dagli alvei, ...);
 - Completare e promuovere interventi di recupero e tutela del litorale sabbioso attraverso:
 - la rimozione degli elementi di criticità connessi alla realizzazione di vecchi interventi risultati non corretti;

- l'impiego di tecniche ecosostenibili di ripascimento delle spiagge.
- *Rinnovare il patrimonio insediativo ed edilizio secondo principi di eco sostenibilità*
 - Sostenere l'innalzamento delle prestazioni energetiche e microclimatiche degli edifici, pubblici e privati, garantendone un comportamento energetico prevalentemente passivo (anche ricercando soluzioni efficaci di soleggiamento/ombreggiamento e ventilazione naturale) integrato dall'uso di fonti energetiche da risorse rinnovabili.
 - Garantire la rigenerazione delle risorse, sia utilizzando soluzioni e tecnologie in grado di mitigare gli impatti sulle componenti ambientali fondamentali (acqua, aria e suolo), sia utilizzando materiali da costruzione riciclabili o riciclati e durevoli nel tempo.
 - Prevedere specifici incentivi e premialità, anche attraverso bandi prestazionali, per incrementare i parametri di sostenibilità ambientale.
- *Favorire il trasporto pubblico e la ciclopeditonalità*
 - Disincentivare la mobilità privata su gomma e ridurre il traffico alla scala urbana attraverso la creazione di nuove linee di trasporto pubblico ecosostenibile e di adeguate connessioni di scambio modale per completare, potenziare e mettere a sistema il trasporto pubblico su ferro e su gomma esistente.
 - Incentivare la fruizione ciclo-pedonale degli spazi urbani attraverso la creazione di un sistema di parcheggi che consenta di liberare le sedi stradali dalla sosta delle auto e di costruire isole ambientali.

La città accessibile. La messa in rete dei luoghi attraverso il trasporto ecosostenibile.



La città di Portici, parte integrante della vasta conurbazione metropolitana di Napoli, risulta particolarmente sensibile ai temi della mobilità, come la maggior parte dei comuni della costa vesuviana. Ciò sia perché è parte di un territorio densamente abitato con forti condizioni di dipendenza dal capoluogo, sia per la presenza di eccellenze nel campo della ricerca e delle emergenze storico-ambientali, sia ancora per la sua posizione a ridosso di un territorio ad alto valore paesaggistico e naturalistico. Il contesto geografico, segnato dalle due grandi emergenze morfologico-ambientali del mare e del Vesuvio - simboli stessi dell'identità territoriale - è infatti fortemente caratterizzato dalla permanenza di numerose risorse storico-insediative e da un denso sistema infrastrutturale su gomma e su ferro che si sviluppa parallelamente alla linea di costa (linea FS, strada storica del Miglio d'Oro, linea Circumvesuviana, autostrada Napoli-Salerno). Tale sistema, se da una parte consente un rapido collegamento con il capoluogo e con i maggiori attrattori turistici dell'area vesuviana e della penisola sorrentina, dall'altra non è interconnesso ad un sistema di trasporto pubblico urbano tale da costituire un'efficiente alternativa all'automobile privata e alleggerire i flussi di traffico.

D'altra parte il modello di "sfruttamento" turistico del sistema Somma-Vesuvio e delle risorse storico-architettoniche locali è oggi caratterizzato da un turismo "mordi e fuggi", proveniente da Napoli e dalla principali località turistiche della penisola Sorrentina, derivante da un'organizzazione del comparto turistico incentrato quasi esclusivamente sul fascino terrifico del "cratere" e sulle aree archeologiche di Ercolano e Pompei che comporta però pesanti impatti infrastrutturali e ambientali a fronte di scarsi ritorni per l'economia locale.

La Vision "Città Accessibile" punta a alla costruzione di una rete infrastrutturale a maglia stretta, incentrata sulla valorizzazione delle intermodalità gomma - acqua - ferro e sulla costruzione di una rete tranviaria e ciclopeditonale diffusa. Questa rete può consentire non solo un'accessibilità più ampia all'intero sistema insediativo di Portici e dei Comuni contigui, ma anche la messa in rete del ricco patrimonio di risorse storiche ed ambientali esistenti: dal territorio storico del Miglio d'Oro, ai grandi e piccoli episodi architettonici isolati fino alle grandi risorse archeologiche, alle ville e agli approdi storici di un territorio fortemente antropizzato che non può essere suddiviso in ambiti circoscritti e separati, ma deve essere riguardato in una prospettiva sistemica. Questo approccio punta ad integrare le domande dei diversi segmenti della domanda di mobilità - da quella degli abitanti a quella di chi lavora in questo territorio o lo attraversa per ragioni turistiche - rivoluzionando i concetti consolidati di lontananza/prossimità e valorizzando un approccio slow alla conoscenza del territorio.

Si creano così i presupposti per una nuova e sostenibile accessibilità, in grado di riprendere una politica di intermodalità che ha antecedenti illustri nell'attenta infrastrutturazione che, a cavallo tra '800 e '900, ha sostenuto la realizzazione delle parti della "città moderna", prima dello sfruttamento intensivo del secondo dopoguerra (si pensi a via Diaz e al suo sistema di ville e palazzine con giardino nato in stretta sinergia con una linea tranviaria di connessione con le stazioni ferroviarie).

La razionalizzazione del sistema infrastrutturale è anche una straordinaria occasione per creare nuove relazioni morfologiche, ecologiche e funzionali lungo direzioni di crescita e di collegamento longitudinali,

moltiplicando le potenzialità di collegamento con il mare e rafforzando le connessioni trasversali in una straordinaria sequenza di paesaggi variabili in funzione dei diversi contesti e delle forme insediative attraversate. Paesaggi che un nuovo progetto del trasporto pubblico, facendo leva sulle risorse della mobilità esistenti e sulla messa a sistema attraverso nuove connessioni ecosostenibili, contribuirà a salvaguardare e valorizzare, creando o riscoprendone relazioni funzionali, ecologiche e di senso attraverso la scelta dei tracciati e dei vettori più idonei. Si intende pervenire, cioè, alla configurazione di un sistema infrastrutturale e del trasporto pubblico come una rete di tratte discrete, differenziate e caratterizzate anche da vettori diversi, dove i nodi di interscambio e intermodalità siano in grado di garantire alcune connessioni rilevanti a servizio di aree e centralità diffuse ed evitare la configurazione esclusiva di collegamento rapido tra due punti. In questa prospettiva le “rotture di carico” non rappresenterebbero aspetti negativi, ma opportunità per una maggiore e migliore fruizione delle risorse territoriali e ambientali.

La Vision si ancora dunque ai seguenti lineamenti e azioni:

- *Rafforzare le reti plurimodali del trasporto collettivo sia per migliorare la mobilità dei cittadini, sia per potenziare l'accessibilità a fini turistici.*
 - Potenziare l'accesso da mare attraverso un sistema di approdi per il “metrò del mare” e la eventuale realizzazione di un nuovo porto turistico verificandone la fattibilità sia sul piano tecnico-economico, sia con gli enti sovraordinati e la creazione di nuove intermodalità al Granatello e a Pietrarsa.
 - Creare una nuova linea di trasporto pubblico in grado di disincentivare la mobilità privata e di mettere in rete le diverse infrastrutture esistenti consentendo di:
 - intercettare le stazioni della metropolitana regionale (linea costiera ferroviaria e Circumvesuviana) e gli approdi portuali;
 - completare il sistema delle risalite ecosostenibili al Vulcano da Portici-Ercolano previste dal Piano del Parco Nazionale del Vesuvio (PPNV), facendo rete sia con il tratto della Ferrovia del Vesuvio (già oggetto di concorso internazionale) sia con l'analoga linea di trasporto ecosostenibile urbano di Ercolano (già oggetto di Studio di Fattibilità da parte del Comune di Ercolano) e realizzando un nodo di scambio intermodale in corrispondenza dell'area della ex Kerasav;
 - mettere in rete le principali centralità sia alla scala urbana che metropolitana (il Parco della Reggia, l'Università, le nuove attrezzature museali e turistiche del Miglio d'Oro, le nuove attrezzature sportive e per il tempo libero, gli assi commerciali con particolare riferimento al centro commerciale naturale di via Arlotta, ...).
 - Costruire una rete di parcheggi pubblici in grado di migliorare l'accessibilità alle principali centralità della fascia costiera e del centro storico (Tribunale, porto del Granatello, spiagge, Università, centro commerciale naturale di via Arlotta, ...) e alle nuove attrezzature urbane (cittadella dello sport, teatro di Verzura di Villa Mascolo, ...).

- *Incentivare e promuovere una rete diffusa di percorsi ciclopedonali anche connessi al sistema della mobilità pubblica*
 - Creare percorsi ciclabili e pedonali, anche meccanizzati, finalizzati a connettere le principali centralità storico-ambientali e produttive, con particolare riferimento al Parco della Reggia e al Polo del Granatello, e i principali accessi alla città (stazioni, porto, parcheggi intermodali), anche attraverso il collegamento al nuovo sistema di trasporto pubblico ecosostenibile.
 - Realizzare un percorso lungomare esclusivamente pedonale e ciclabile che contribuisca a costruire una fruibilità continua della costa da Napoli a Castellammare.

La città palinsesto. La valorizzazione delle identità storiche stratificate fino al Novecento.



La Vision “Città Palinsesto” punta alla valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico della città e delle sue molteplici e plurali declinazioni - anche al di là della città settecentesca borbonica- come risorsa centrale per il rafforzamento dell'identità urbana. Tale rafforzamento prevede non solo azioni di tutela, salvaguardia e messa in rete dei diversi luoghi ed edifici della storia, ma anche la costruzione di una qualità architettonica diffusa dei nuovi interventi, attraverso i quali ricercare la realizzazione di nuove eccellenze connotanti l'immagine urbana, soprattutto per quanto riguarda le relazioni fra gli edifici con gli spazi aperti, con il mare e con “la Montagna”, oggi frammentate o negate.

La rivitalizzazione morfologica e funzionale del patrimonio storico della città di Portici, importante polo della rete di risorse storico-culturali dell'area costiera vesuviana, trova il suo punto di partenza nell'avvio del processo di razionalizzazione delle funzioni di eccellenza presenti nella Reggia sancito dal citato Protocollo d'Intesa del 2007 con i comuni limitrofi, la Provincia, la Regione e il Ministero delle Riforme e dell'Innovazione nella Pubblica Amministrazione. Tale processo prevede, com'è noto, il trasferimento delle attività didattiche nell'area delle ex Officine Fiore di Ercolano, che consentirà di “liberare” il complesso monumentale della Reggia borbonica dalla condizione di depauperamento dovuta a tale attività e adibirla ad usi più consoni al suo valore storico-architettonico e alla valorizzazione sia delle numerose collezioni ivi esistenti, sia di alcune parti attualmente abbandonate o impropriamente utilizzate come Palazzo Mascabruno e il Galoppatoio Reale, raro esemplare di attrezzatura equestre coperta, seconda per dimensione solo a quella, quasi coeva, di Vienna.

La valorizzazione del complesso monumentale della Reggia costituirà anche un forte incentivo alla sostituzione della funzione abitativa nei tessuti circostanti e alla creazione di nuove funzioni ricettive connesse direttamente o indirettamente alle attività ospitate.

Una politica di miglioramento diffuso della qualità urbana sotto il profilo morfologico e paesaggistico, a partire dalla salvaguardia e dalla riqualificazione del territorio storico, in particolare il centro storico lineare del Miglio d'Oro, è d'altra parte da tempo perseguita con determinazione da questa Amministrazione, come dimostra il frequente ricorso al concorso internazionale per la riqualificazione di luoghi, come P.zza S. Ciro e il waterfront, strategici per l'identità urbana.

La valenza strategica della città stratificata è rafforzata da una intenzionalità di lettura che non la restituisce come l'esito di una sommatoria di singoli luoghi, progetti e interventi, ma come sistema che crea connessioni e relazioni materiali e immateriali, componente fondamentale dell'identità culturale, sociale ed economica della comunità insediata dalle origini fino al recente passato e della bellezza della città. Una rete di poli di eccellenza capaci di produrre futuro, nuove identità e valori simbolici per la città. Vere e proprie polarità d'eccellenza, cardini su cui rifondare il disegno della struttura territoriale. Ma anche marchi di nuova qualità urbana, esperienze da emulare e diffondere nel locale e contestualmente porte di accesso e biglietti da visita per proiettare la città nel globale.

In questa prospettiva la città storica di Portici svolge il ruolo di snodo principale della rete. Diventa il crocevia attorno a cui gravitano e attraverso cui dialogano le altre centralità territoriali. Si materializza così una visione di città che presuppone un centro riqualificato e valorizzato in tutte le sue componenti, innanzitutto per i suoi abitanti ma anche con rinnovate capacità di attrazione in quanto polarità primaria di servizi per il sistema locale. Già elemento portante del Documento di Orientamento Strategico, il centro storico di Portici è la realtà su cui si è fortemente investito negli ultimi anni, soprattutto con gli interventi del PIU' Europa del quale è parte cospicua.

Con il PUC questa sfida si arricchisce di un nuovo obiettivo, quello di estendere l'effetto-città, qui presente più che in altre parti, fino alle cosiddette aree periferiche, migliorandone i requisiti sia in termini di qualità della vita sia sotto l'aspetto strutturale e funzionale. Si tratta cioè di lavorare contemporaneamente sulla rigenerazione dello spazio pubblico aperto e sulla creazione di un sistema di nuovi poli di eccellenza tra loro propedeutici e complementari che danno origine ad una nuova dimensione identitaria.

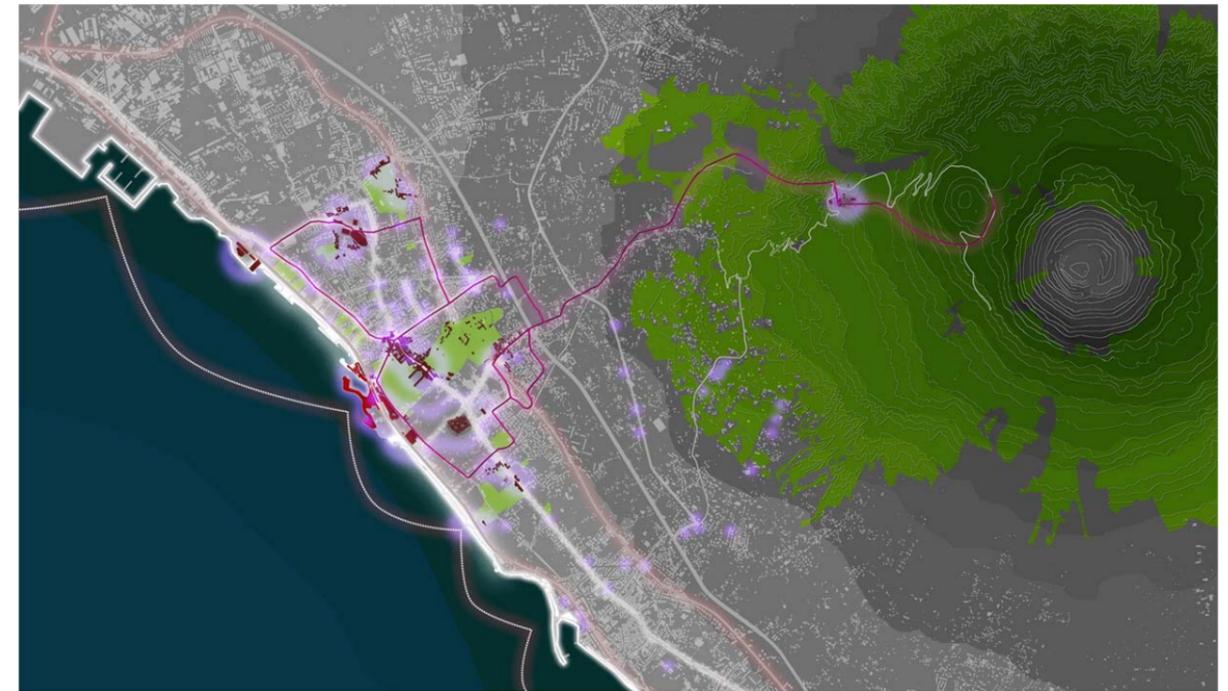
La Vision si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

- **Tutelare e valorizzare i siti, i tessuti e gli edifici storici sotto il profilo morfologico-architettonico e funzionale**
 - Incentivare e promuovere programmi di recupero primario degli edifici storici, a partire dalle emergenze architettoniche già individuate dal DOS e inseriti nel PIU' Europa (Palazzo Valle, Palazzo ex Opera Pia, Palazzo Mascabruno, facciata Cappella Reale,), finalizzati alla messa in sicurezza dal rischio sismico e all'adeguamento funzionale verso destinazioni d'uso diverse da quelle abitative compatibilmente con i caratteri tipo-morfologici, sia ai fini della

decompressione abitativa, sia per il miglioramento della complessità funzionale della parte urbana.

- Incentivare e promuovere programmi di riqualificazione dei tessuti, dei tracciati e degli spazi urbani storici in modo da prefigurare operazioni integrate di tipo edilizio ed urbano, in coerenza ed a completamento di quelli già individuati dal Prg, dal DOS e inseriti nel PIU' Europa (Zone di recupero del Prg, Corso Garibaldi e via Università, piazza S. Ciro, Piazza del Tribunale, Piazza Lancellotti,).
 - Incentivare e promuovere interventi di riconnessione trasversale dei giardini storici delle ville vesuviane interrotti dalla linea ferroviaria e di recupero dell'equilibrio fra gli spazi aperti e quelli costruiti, creando ove possibile adeguati attraversamenti in sottopasso o aerei.
 - Ricostruire la continuità del Parco della Reggia e della sua originaria relazione privilegiata con il mare e con la Villa d'Elboeuf impropriamente interrotta dal trattamento residuale del salto di quota in corrispondenza del parco ferroviario, attraverso la riconfigurazione morfologica del salto di quota e la realizzazione di un sistema di percorsi pedonali di connessione fra i diversi livelli.
- **Consolidare l'immagine simbolica della città e le sue tradizioni produttive e culturali**
 - Valorizzare gli edifici e i siti con alto valore simbolico, storico, ambientale e paesaggistico (La Reggia e il suo Parco, il Galoppatoio Reale, le Ville Vesuviane, il Granatello, ...) anche favorendo la creazione di modalità di fruizione in grado di rappresentare occasioni di apertura alle esigenze locali degli abitanti e di attrarre significativi flussi turistici.
 - Incentivare la delocalizzazione delle funzioni didattiche dal complesso monumentale della Reggia e valorizzarne le collezioni artistiche e scientifiche presenti da mettere in rete con il sistema di musei esistenti da potenziare (il museo ferroviario di Pietrarsa, il Museo del Mare nell'ex Macello,).
 - **Realizzare reti di fruizione culturale del patrimonio storico-architettonico**
 - Incentivare e promuovere programmi di intervento sulla rete dei percorsi storici finalizzati alla riscoperta dei tracciati di connessione tra i centri storici e le emergenze architettoniche dell'area vesuviana – in particolar modo tra Portici ed Ercolano - anche valorizzando gli antichi tracciati di risalita alla montagna.
 - Incentivare la formazione di nuove forme di imprenditorialità e di iniziative associazionistiche e cooperativistiche per la conoscenza, la messa in rete e la gestione del patrimonio.

La città attrattiva. La diffusione delle centralità locali e delle eccellenze funzionali.



Dopo alcuni decenni dominati dal richiamo univoco alla competizione urbana e territoriale, ricompare oggi con forza il tema dell'abitabilità e del rapporto tra spazio e società. Assumendo l'abitabilità come obiettivo strategico di fondo ci si avvicina ai luoghi, alla loro irriducibili dinamiche e pratiche sociali che ospitano.

L'obiettivo che sostiene la Vision "Città Attrattiva" è innanzitutto quello di garantire una maggiore distribuzione, sia qualitativa sia quantitativa, dei servizi in ogni zona della città, favorendo e progettando un sistema il più possibile isotropo e reticolare di spazi pubblici in contrapposizione al tradizionale assetto sperequato della città.

L'individuazione e la progettazione dei cosiddetti "servizi ad ampio e virtuoso consumo di suolo", cioè parchi, infrastrutture sociali e in generale tutte le categorie degli spazi pubblici all'aperto, è da affrontare a tutte le scale puntando a mantenere un costante e fruttuoso equilibrio tra la dimensione territoriale e quella urbana e dei singoli quartieri, degli spazi minimi di aggregazione e di identità della città.

Il sistema degli spazi aperti in particolare diventa il tessuto connettivo urbano essenziale e rappresenta il presupposto per ripensare una città costruita intorno all'uomo e alla qualità urbana, rimettendo in discussione significati ed obiettivi attraverso una regia pubblica. La nuova rete della mobilità apre inoltre la città alla relazione multicentrica con una regione urbana più ampia e individua nuove potenzialità di sviluppo urbano connesse ad una idea di mobilità trasversale e tangenziale.

Dall'attenzione per i diversi ambiti urbani e dal tentativo di una loro rilettura contestuale, soprattutto nei termini dello sviluppo della loro identità, scaturisce una lettura urbana a doppia velocità:

- una città "lenta", basata sulle relazioni di prossimità, sulla vivibilità dei luoghi dell'abitare e del vivere quotidiano che trovano la loro naturale collocazione negli spazi pubblici e collettivi;

- una città “veloce” fatta di grandi trasformazioni, di eccellenze e poli di attrazione alla scala territoriale. Questa doppia velocità consente una riflessione progettuale interna alla città, volta a costruire un sistema di spazi pubblici in equilibrio tra loro e distribuiti capillarmente su tutto il territorio urbano. Una nuova forma della città disegnata a partire dagli spazi aperti pubblici esistenti, programmati e in progetto come un’occasione straordinaria per restituire nuova identità a tutte quelle aree che troppo spesso sono state lasciate al margine e considerate nient’altro che il calco negativo dello spazio costruito.

La Vision si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

- **Potenziare la dotazione e la qualità dei servizi e delle attrezzature per gli abitanti insediati.**
 - Attivare all’interno dei tessuti a maggior disagio urbanistico e sociale (quartieri di edilizia residenziale pubblica, tessuti ad alta densità, tessuti di margine e/o interstiziali, aree ad elevato indice di affollamento e/o coabitazione, aree con presenza di un’alta concentrazione di disoccupati/in cerca di prima occupazione, popolazione con istruzione inferiore a quella dell’obbligo, ...) la realizzazione di attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico, con particolare riferimento a quelli a verde e destinati alle fasce sociali più deboli (bambini, giovani e anziani), anche attraverso processi di delocalizzazione abitativa e contestuale riconversione del patrimonio abitativo.
 - Attivare nelle aree residenziali periferiche e nelle aree dismesse o sottoutilizzate e abbandonate, programmi/interventi di riqualificazione in grado di ridisegnare e potenziare gli spazi pubblici, di riqualificare e adeguare alle vigenti norme di sicurezza anche antisismica le attrezzature pubbliche esistenti e di creare nuove aree di centralità a scala urbana.
- **Valorizzare e mettere in rete le eccellenze.**
 - Creare nuove centralità di scala urbana in grado di rappresentare i settori trainanti e caratterizzanti dell’economia porticese e della costa vesuviana, con particolare riferimento a turismo, enogastronomia, cultura, formazione e ricerca, a partire dalla riqualificazione di alcuni nodi urbani complessi (Polo del Granatello, area ex Kerasav).
 - Potenziare e mettere in rete le funzioni museali, a partire dalla delocalizzazione delle funzioni didattiche dalla Reggia e, valorizzandone le collezioni artistiche e scientifiche esistenti, creare un sistema di musei (il museo ferroviario di Pietrarsa, il Museo del Mare dell’ex macello,)
 - Garantire condizioni di adeguata fruizione del lungomare, sia delle spiagge sia del polo attrattivo del Granatello, creando le condizioni di un’adeguata accessibilità pedonale con la realizzazione di un parcheggio modale al Granatello e l’incentivazione del trasporto pubblico.
- **Innalzare la qualità della vita dei cittadini e migliorare la coesione sociale**
 - Valorizzare gli spazi pubblici che esprimono una riconoscibilità delle relazioni sociali delle comunità locali attraverso:
 - la predisposizione di piani di riqualificazione degli spazi aperti che prevedano la creazione e il rafforzamento delle piazze e delle direttrici stradali (a partire da quelli di

concentrazione degli usi collettivi e commerciali), il trattamento e la gestione degli spazi aperti non utilizzati all’interno dei tessuti, l’incremento delle aree piantumate per usi collettivi;

- la ricerca di soluzioni nei piani per la mobilità tese ad alleviare gli spazi pubblici di relazione dal peso del traffico di attraversamento, sia attraverso itinerari alternativi sia attraverso il ridisegno della sede stradale e il trattamento delle pavimentazioni per ridurre la velocità dei veicoli.
- Ridefinire il sistema di relazioni tra ciascuna parte urbana e il contesto attraverso:
 - la redazione di progetti di riqualificazione e trattamento dei margini urbani;
 - il potenziamento della rete infrastrutturale minuta (tracciati pedonali, piste ciclabili, trasporto pubblico ...) di connessione con il centro-città e le altre “microcittà”.
- **Sviluppare azioni tese al miglioramento della percezione del senso di sicurezza dei cittadini.**
 - Attivare programmi di messa in sicurezza degli edifici e delle attrezzature urbane dal rischio sismico e vulcanico da gas roventi.
 - Attivare programmi ed interventi per il miglioramento e la razionalizzazione delle vie di fuga adeguando le vie principali di accesso alla Zona Rossa previsti dai piani nazionali e regionali, anche puntando alla loro qualificazione paesistica ed ecologica.
 - Sostenere e incentivare misure finalizzate a raggiungere, nelle varie parti della città, la massima vitalità urbana nei diversi tempi del giorno attraverso una adeguata articolazione e differenziazione delle funzioni insediate e la diversificazione dei tempi di funzionamento delle attività e dei servizi.

4.2 Progetti-Guida

Per orientare la futura predisposizione del Piano operativo, il PUC delinea quattro Progetti-guida relativi a specifiche parti della città, definite prevalentemente da componenti naturali e paesaggistiche e da tessuti e tracciati storici o di nuova formazione, nelle quali, anche per la presenza di condizioni di criticità urbanistica e ambientale, si prevedono interventi di conservazione e trasformazione e singole opere a diversa destinazione funzionale di particolare rilevanza:

- Il fronte-mare delle eccellenze
- La trasversale della rigenerazione urbana lungo il margine occidentale
- La trasversale della riconnessione monte-mare lungo la direttrice della Reggia

Figura 18: I tre Progetti – Guida.



In particolare, i Progetti - Guida:

- costituiscono la traduzione formale delle indicazioni e delle istanze emerse dal **processo di partecipazione** e di confronto con la città;
- definiscono gli schemi direttori nei quali si concretizzano, nel tempo e per parti, gli **interventi di riqualificazione previsti dal piano e in particolare quelli relativi agli Ambiti di Riqualificazione di cui al successivo capitolo**, dentro un sistema di relazioni infrastrutturali, spaziali, funzionali e simboliche, evitando così una prassi decisionale inefficace basata su liste frammentarie e disorganiche di opere;
- hanno un valore di **sollecitazione, messa in coerenza e indirizzo di tali interventi**, guidando la redazione dei Piani operativi e degli Atti di programmazione;
- individuano i **contesti urbani e le azioni progettuali**, spazialmente identificate, nei quali si concentreranno gli sforzi le risorse.

Nei progetti-guida si ritrovano i **luoghi** di maggiore malleabilità e propensione alla modificazione. Tra questi:

- **gli spazi della dismissione e del degrado**, attuali e futuri, di proprietà di soggetti pubblici e privati, spesso posizionati in aree strategiche della città;
- **gli edifici speciali inutilizzati** che reclamano una nuova funzione dentro l'assetto urbano futuro;
- **i tessuti storici degradati**, da riqualificare attraverso programmi di recupero, anche finalizzati a affrontare condizioni di disagio abitativo;
- **i tessuti edilizi precari e quartieri di edilizia pubblica degradati**, da trasformare e riconfigurare;
- **gli spazi aperti e le aree verdi interstiziali**, pubbliche o private, da coinvolgere dentro strategie di rete per costituire nuove continuità ambientali, ecologiche e fruibili;
- **le aree di frangia** per consolidare la struttura e la forma insediativa di parti e tessuti urbani e ridisegnare i margini del territorio comunale verso Napoli-S.Giorgio a Cremano e verso Ercolano.

Facendo leva su questi luoghi, i Progetti - Guida danno forma ai **principali temi, portanti e trasversali, della riqualificazione urbana** che, diversamente posizionati e miscelati, rappresentano le opportunità progettuali prioritarie:

- **COSTRUIRE UNA NUOVA GENERAZIONE DI PARCHI.** Il consolidamento, la continuità e la messa in rete del patrimonio di spazi aperti di proprietà pubblica e privata, in grado di coinvolgere sia le preesistenze di maggior pregio (ricomposizione dei giardini della Reggia verso il mare, valorizzazione dei giardini delle Ville storiche) sia un patrimonio diffuso di verde urbano da mettere in rete, a nord, con il verde residuo a ridosso dell'autostrada e, a sud, con la fascia degli arenili da ripascere.
- **DISEGNARE I MARGINI E GLI SPAZI RESIDUALI.** La riqualificazione delle aree di frangia e interstiziali delle espansioni recenti come anche dei margini urbani del complesso della Reggia, la riconfigurazione dei loro spazi aperti ed eventuali interventi di trasformazione fisica e funzionale.
- **VALORIZZARE I PAESAGGI INFRASTRUTTURALI.** Il ridisegno delle aree contigue alle grandi strade, al porto e alla linea ferroviaria da trasformare in linea metropolitana, con particolare riferimento alle ricadute spaziali e funzionali sui tessuti adiacenti le stazioni esistenti e quella di progetto, come occasione per rafforzare la costruzione di sistemi lineari di spazi pubblici e di uso pubblico.
- **QUALIFICARE LA CAMPAGNA URBANA.** Dare valore funzionale e simbolico agli spazi coltivati tuttora presenti, quantunque erosi dall'espansione urbana, come grande occasione di riappropriazione pubblica di uno spazio produttivo privato per usi molteplici, compatibili con la conservazione dell'economia agricola.
- **RIDEFINIRE LE GERARCHIE URBANE.** Il recupero di edifici specialistici dismessi, pubblici e privati, e la ridefinizione dei ruoli e delle gerarchie funzionali e simboliche che possono assumere all'interno del contesto urbano e territoriale.
- **RIGENERARE I TESSUTI DEBOLI.** La rivitalizzazione di alcuni brani dei tessuti storici che oggi soffrono di un'eccessiva monofunzionalità e degrado e che richiedono nuovi e adeguati mix funzionali.
- **QUALIFICARE IL PATRIMONIO EDILIZIO OBSOLETO.** La trasformazione del patrimonio edilizio obsoleto e inadeguato, anche attraverso interventi puntuali di demolizione e ricostruzione e più estesi di ristrutturazione urbanistica, a partire da alcuni quartieri pubblici, da tessuti o singoli edifici di nessuna qualità storica e architettonica e dalla presenza di contenitori ed edifici ex industriali inseriti nei tessuti urbani consolidati.
- **RIPENSARE L'ACCESSIBILITÀ ALLE AREE SENSIBILI.** La definizione di una strategia complessiva per l'accessibilità carrabile alle aree sensibili, a partire dal Miglio d'Oro e aree adiacenti, basata sulla messa in rete e sul potenziamento dell'offerta di parcheggi pubblici e pertinenziali e sullo sviluppo della rete su ferro leggera connessa alle reti su ferro pesanti, capaci di rispondere alle domande di fruizione residenziale ed economica di tali aree e di garantire la compresenza anche di altre funzioni vitalizzanti di interesse pubblico.

Sui Progetti-guida si concentreranno gli sforzi del Comune, attraverso il Piano operativo, gli Atti di programmazione e le azioni conseguenti, per dare concretezza agli obiettivi e ai lineamenti strategici

richiamati nel precedente paragrafo. Tali Progetti, fortemente interagenti tra loro, svolgono quindi un ruolo di indirizzo prioritario del Comune, da concretizzare attraverso l'integrazione e il coordinamento di azioni diverse, competenti a soggetti diversi, in diversi settori di governo del territorio.

La definizione di opportune premialità e misure di compensazione, anche attraverso ulteriori strumenti di programmazione e gestione del territorio (a partire dal RUEC), costituirà **il volano economico principale per la realizzazione degli interventi previsti** nei Progetti-guida, con particolare riferimento a quelli ricompresi negli Ambiti di Riqualificazione, in una fase di scarsità delle risorse pubbliche e di sostanziale scarto con le esigenze di trasformazione urbana. Ai fini del raggiungimento di livelli adeguati di qualità architettonica e urbana andranno inoltre valutati le condizioni e i criteri per rendere obbligatorio, per alcune tipologie di progetti, il ricorso alla procedura concorsuale di livello nazionale e internazionale.

Per ciascuno dei Progetti-guida, il PUC individuerà:

- a) le risorse da valorizzare peculiari delle parti di territorio interessate;*
- b) gli obiettivi da raggiungere, sia in forma testuale che grafica;*
- c) l'ambito territoriale di riferimento, variabile in funzione delle scelte programmatiche del Comune e del processo di concertazione con i soggetti interessati.*

Il fronte – mare delle eccellenze

Si tratta di un progetto rilevante per il futuro della città e forse quello che, in più occasioni, è stato implicitamente ed esplicitamente evocato in occasione di importanti fasi della pianificazione attuativa e di settore del Comune di Portici, dalla Variante di PRG per la fascia costiera al PUA di utilizzazione degli arenili e al concorso per il nuovo approdo turistico. E' infatti centrato sulla riscoperta del rapporto città-mare, sulla qualificazione della spiaggia e sul contestuale sviluppo dell'attività portuale e delle sue connessioni urbane. Si tratta di un fronte-mare da riguardare con uno sguardo unitario ma, allo stesso tempo, chiaramente articolato tra:

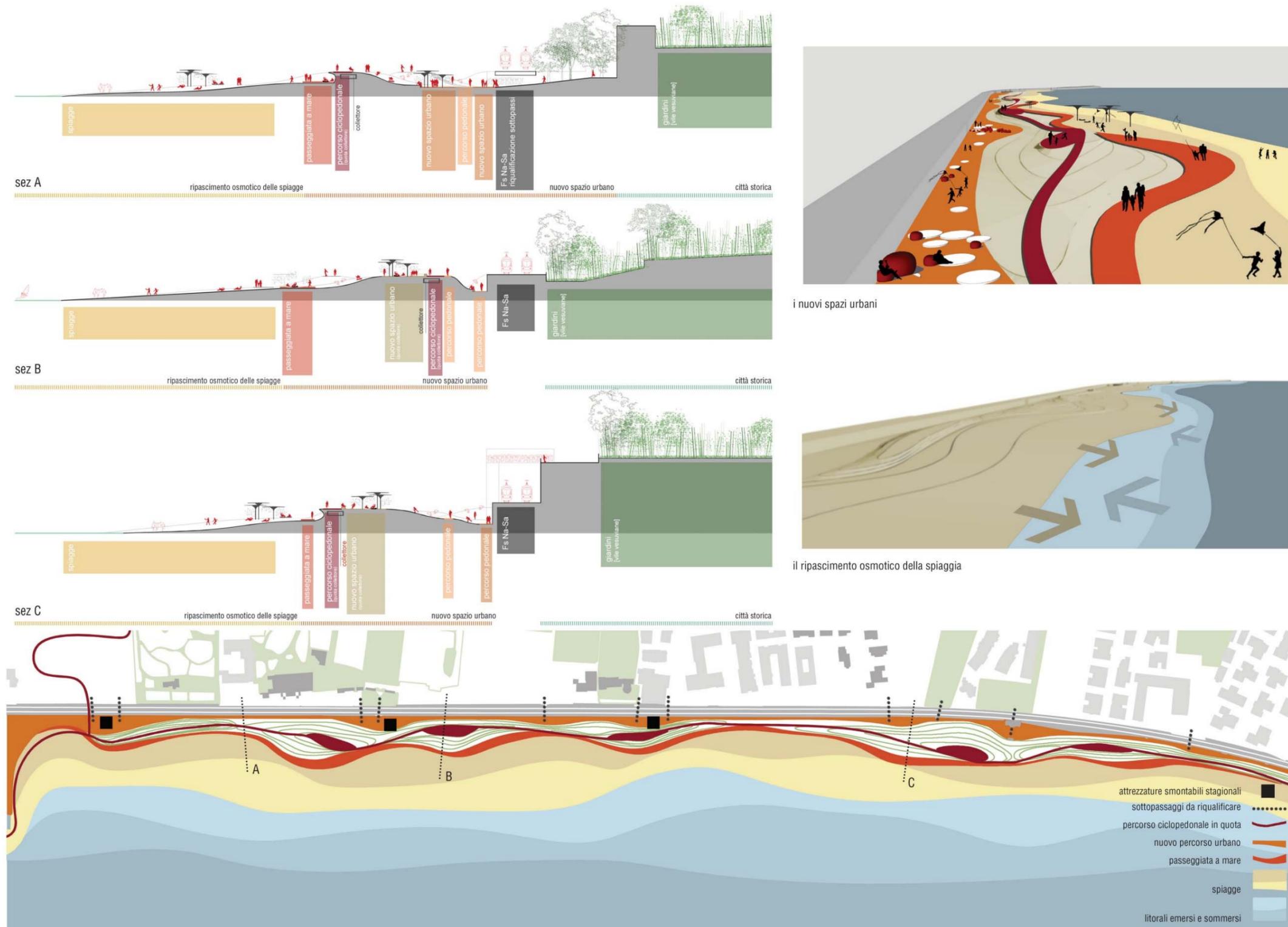
- la fascia degli arenili da sottoporre ad un ripascimento ecologicamente aggiornato e da riconnettere al Miglio d'Oro;
- le propaggini a mare della colata lavica del 1631 su cui insiste il complesso della Reggia e le sue propaggini a mare col porto del Granatello, il nuovo approdo turistico, di cui verificare la fattibilità con gli Enti sovraordinati e la riqualificazione della fascia ferroviaria con la nuova stazione della Metropolitana Regionale e la valorizzazione dell'accesso da sud al parco della Reggia.

Nel progetto-guida ricade una molteplicità di occasioni puntuali di riqualificazione e valorizzazione – alcune già realizzate, altre programmate, altre ancora di nuova ideazione – capaci di saldare la necessaria “continuità nella diversità” del fronte-mare e della sua fruizione lineare – anche attraverso un ridisegno della ferrovia e la realizzazione di un percorso ciclopedonale capace di dilatarsi in prospettiva ad occidente verso Napoli e ad oriente verso Castellammare - con un sistema articolato e diffuso di transetti di riconnessione

trasversale verso la città esistente e le pendici del vulcano: dalla trasversale della rigenerazione urbana da Pietrarsa alla via Benedetto Cozzolino a quella connotata dal parco stesso della Reggia che si protende verso la montagna e si aggancia alla risalita storica al Vesuvio.



Tavola P4.2 - Progetto guida "Il fronte-mare delle eccellenze"



P4.2a - Progetto guida "Il fronte-mare delle eccellenze" - Prefigurazioni

La trasversale della riconnessione monte – mare lungo la direttrice della Reggia

Questa direttrice è fortemente segnata storicamente dalla colata lavica del 1631 e dalla vicenda realizzativa della Reggia e dei suoi parchi che si è sviluppata a partire dai primi decenni del XVII secolo e si è protratta nell'800 e nei primi del 900, quando la realizzazione di interventi trasformativi della città hanno prodotto una separazione di questo grande complesso architettonico e urbano dalle due proiezioni contrapposte verso il mare e la montagna che avevano guidato il progetto urbano nel tempo. Allo stesso tempo, la costruzione novecentesca delle città di Portici ed Ercolano hanno compresso questa grande risorsa storico-ambientale entro margini edificatori compatti, con cui esistono deboli o nulle relazioni e che tuttavia reclamano una maggiore permeabilità e fruizione.

In questo senso il progetto-guida punta prioritariamente ad aggiornare le connessioni urbane del complesso della Reggia in quattro direzioni:

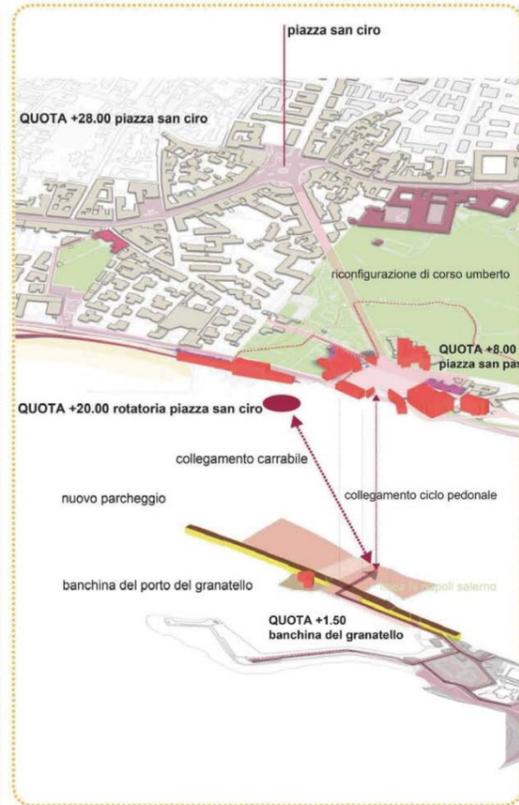
- a sud, verso il mare, ricomponendo l'originaria continuità paesaggistica e funzionale del Parco inferiore della Reggia con l'area delle Mortelle e il Granatello, impropriamente interrotta dal trattamento residuale del salto di quota in corrispondenza del parco ferroviario;
- a nord, verso la montagna, recuperando e rifunzionalizzando l'area della ex Kerasav, realizzando all'interno della stessa un nodo intermodale tra l'autostrada, la linea tranviaria urbana e la risalita meccanizzata al Vesuvio, previsto dal progetto strategico del Piano del Parco Nazionale del Vesuvio, riqualificando l'area della Reale Fagianeria borbonica d'intesa col Comune di Ercolano, inglobando gli spazi aperti e i tessuti edilizi precari contigui, intercettando il PRU di piazzale de Lauzières e prevedendo un accesso al bosco superiore da nord;
- ad ovest, con la copertura attrezzata del vallo ferroviario della Circumvesuviana oggetto di uno specifico Studio di fattibilità e la previsione di un accesso mediano alla Reggia, e ad est, in territorio di Ercolano, per un analogo accesso mediano.

Complementare a questa direttrice nord-sud è la riqualificazione dei tessuti storici degradati, a partire da quelli a monte di via Università e lungo il margine del Parco della Reggia.

E' evidente che questa trasversale, opportunamente connessa al porto del Granatello attraverso la nuova linea tranviaria e il ridisegno dei tracciati di accesso alla Reggia, costituisce uno straordinario racconto "lento" che, dal mare verso la montagna e viceversa, attraversa l'intero territorio comunale, intercetta le straordinarie potenzialità di riorganizzazione museale e culturale degli edifici storici e degli spazi aperti che connotano questo complesso architettonico e urbano e si connette sia alla risalita meccanizzata al Vesuvio sia al porto, perseguendo così l'obiettivo di un "corridoio ecologico e paesistico" contemporaneo.



Tavola P4.3 - Progetto guida “La trasversale della riconessione monte-mare lungo la direttrice della Reggia”



corso umberto I

via emanuele gjanturco



piazza san pasquale

granatello

banchina granatello + varco accesso san pasquale



Tavola P4.3a - Progetto guida "La trasversale della riconessione monte-mare lungo la direttrice della Reggia" - Prefigurazioni

La trasversale della rigenerazione urbana lungo il margine occidentale

Questo progetto persegue la riqualificazione e il ridisegno del margine occidentale della città a contatto con il Comune di S. Giorgio a Cremano, dove l'espansione edilizia della seconda metà del Novecento ha determinato un assetto urbano precario, caratterizzato dalla giustapposizione di tessuti e frammenti edilizi senza qualità e scarsamente dotati di spazi aperti e attrezzature.

Lungo la direttrice che si dilata da Pietrarsa alla via Benedetto Cozzolino lungo via Lagno/via Martiri di via Fani fino a via Siani - attorno ai due interventi già decisi dall'Amministrazione del PRU di via Dalbono e della Cittadella dello Sport e a poca distanza dagli interventi di Villa Caposele e Villa Mascolo inseriti nel PIU Europa e ormai completati – si prevede la trasformazione di alcuni dei tessuti degradati e la qualificazione degli spazi aperti interstiziali per dare ad essi struttura e forma e mettere in rete nuove destinazioni d'uso legate al tempo libero, allo sport e all'aggregazione sociale.

In tal modo la valorizzazione di questa direttrice, facendo leva soprattutto sugli spazi aperti, configura un altro rilevante "corridoio ecologico e paesistico", oltre quello storico della Reggia, innestandosi con i residui di paesaggi agrari periurbani da conservare a valle e a monte dell'autostrada dove ridisegnare le aree di margine dell'infrastruttura.



Tavola P4.3a - Progetto guida “La trasversale della riconessione monte-mare lungo la direttrice della Reggia” - Prefigurazioni

5 – Sistemi e reti

5.1 Sistema ambientale e la rete ecologica

Al fine di aumentare la stabilità ecologica riducendo l'impatto delle barriere esistenti e ricostruendo una continuità tra gli spazi aperti urbani e periurbani, tutelando al contempo i caratteri residui del paesaggio storicizzato, il PUC favorisce la formazione di una Rete ecologica e paesaggistica che costituisce la struttura portante del Sistema ambientale del territorio comunale. La Rete ecologica e paesaggistica, riportata nell'elaborato P3.3 "Sistema ambientale e Rete ecologica e paesaggistica", è individuata in coerenza al progetto di Rete ecologica provinciale e ne rappresenta una specificazione ad una scala di maggior dettaglio e un completamento a livello locale.

Il sistema ambientale e la rete ecologica si strutturano in **Telai e Costellazioni**.

I **Telai delle infrastrutture green e blue**, sono elementi ecosistemici sostanzialmente lineari che svolgono un ruolo di connessione ecologica sia ad una scala sovracomunale, mettendo il territorio di Portici in relazione con l'area protetta del Parco del Vesuvio e con la rete di livello provinciale, sia alla scala urbana, mettendo in rete spazi aperti urbani e periurbani. Essi sono:

- a) il *Corridoio ecologico territoriale del Parco della Reggia*, previsto dal Piano del Parco Nazionale del Vesuvio e confermato dal Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli, strutturato sull'emergenza naturalistica del bosco e delle aree agricole del Parco della Reggia, esterna al perimetro amministrativo del Parco Nazionale, ma parte delle aree contigue ed elemento cardine della connessione ecologica tra il Vesuvio e il mare; a partire dal Parco della Reggia, tale corridoio si amplia trasversalmente e longitudinalmente fino a comprendere un sistema più ampio di spazi aperti urbani e aree agricole urbane e periurbane, comprese quelle della Fagianeria, in parte interne allo svincolo autostradale, a nord e delle Mortelle a sud, strutturando la fondamentale direttrice che dal mare verso la montagna e viceversa, rafforza le connessioni ecologiche, paesaggistiche e funzionali della Reggia con il porto, con il Parco del Vesuvio e con la città;
- b) il *Sistema lineare costiero territoriale delle spiagge di ripascimento osmotico*, incentrato sia sulla fascia degli arenili da potenziare al fine di consolidare la continuità longitudinale, funzionale ed ambientale, verso Napoli e Castellammare sia sul sistema dei giardini delle ville del Miglio d'Oro attraverso i quali ricostruire le relazioni ecologiche trasversali verso la città;
- c) La *Connessione vegetale attrezzata lungo il margine urbano occidentale*, costituita dal sistema di via Martiri di via Fani e delle attrezzature e degli spazi aperti urbani, attestati su di essa, esistenti o potenziali, con diverso valore ecologico, che mette in rete gli spazi aperti intercettati fino al parco agricolo a nord e alla fascia degli arenili a sud, e contemporaneamente assume il ruolo di ridisegnare il margine occidentale della città a contatto con il Comune di S. Giorgio a Cremano;
- d) la *Connessione vegetale urbana lungo la Circumvesuviana*, costituita dalle aree di copertura della trincea della linea infrastrutturale e dagli spazi aperti contigui (strade, aree libere, parcheggi esistenti da riqualificare, ...) da coinvolgere nella costruzione della continuità fisica ed ecologica, finalizzata

a qualificare il tratto infrastrutturale sotto il profilo paesaggistico ed ambientale, affidando ad esso il ruolo di connessione trasversale, fisica ed ecologica, con il *Corridoio ecologico territoriale del Parco della Reggia*, in una parte della città densamente costruita e a superare la cesura infrastrutturale ricucendo i tessuti urbani a monte e a valle di questa;

- e) il *Parco agricolo periurbano*, costituito prevalentemente dagli spazi coltivati tuttora presenti a monte e a valle dell'autostrada, quantunque erosi da un processo di urbanizzazione recente e diffusa di tipo perturbano per il quale sostenere la riappropriazione di uno spazio produttivo privato per usi molteplici, compatibili con la conservazione dell'economia agricola;
- f) L'*Autostrada dell'acqua* e le *Vie di deflusso delle acque superficiali e fasce filtro* coincidenti rispettivamente con l'infrastruttura autostradale e con gli alvei strada e gli alvei tombati, con riferimento ai quali mitigare l'entità e la velocità del dilavamento delle acque piovane;
- g) la *Rete dei tracciati urbani di riconnessione ecologica*, costituita dalle strade urbane di dimensioni idonee ad accogliere interventi di adeguamento ecologico attraverso cui creare un sistema di connessione con gli spazi aperti esistenti intercettati.

Le **Costellazioni ecologiche urbane**, sono elementi ecosistemi areali che svolgono un ruolo di strutturazione del sistema insediativo attraverso la salvaguardia e l'irrobustimento degli spazi aperti urbani e periurbani con diverso valore ecologico e paesaggistico, esistente o potenziale. Esse sono costituite da:

- a) il *Sistema diffuso degli spazi aperti pubblici e privati*, costituito dall'insieme degli spazi aperti in ambito urbano (aree agricole urbane, spazi di pertinenza degli edifici pubblici e privati, parcheggi, aree sportive e attrezzate scoperte) che costituiscono i "pori" della permeabilità urbana.
- b) le *Alberature isolate*, costituite da alberi di alto fusto non facenti parte di formazioni boschive naturali o artificiali, che possono essere considerati come esempi di maestosità e longevità per età o dimensioni, per il pregio naturalistico, per rarità botanica e peculiarità della specie, o perché costituiscono preciso riferimento ad eventi o memorie rilevanti dal punto di vista storico, culturale, documentario o delle tradizioni locali.

Costituiscono ulteriori elementi strutturanti e caratterizzanti del Sistema ambientale, le **Componenti geomorfologiche e vegetazionali** che costituiscono una risorsa insostituibile dell'identità storico-geologica e paesaggistica del territorio porticese, qualificando e caratterizzando il disegno complessivo del sistema, e la cui tutela rappresenta un obiettivo prioritario del PUC. Esse sono:

- Substrati lavici
- Emergenze laviche (antichi fronti di cava)
- Falesia e paleo falesia
- Aree agricole

Con riferimento a ciascuna componente del sistema e della rete, il PUC definisce *disposizioni normative strutturali*, ulteriormente specificate nel RUEC.

Per grandi linee e rimandando alle NTA per la puntuale definizione di tali disposizioni, al fine di garantire la salvaguardia e il potenziamento del sistema e della rete ecologica e paesaggistica, il PUC orienta le scelte e indirizza gli interventi verso gli obiettivi di:

- mantenimento, recupero e potenziamento della funzionalità e della continuità ecologica;
- conservazione dei valori paesaggistici;
- controllo dell'assetto idrogeologico;
- prevenzione e contrasto dei processi erosivi costieri;
- mantenimento e sviluppo delle attività agricole produttive;
- mantenimento e potenziamento della permeabilità urbana;
- miglioramento della qualità dell'ambiente urbano e potenziamento del suo sistema vegetale.



*ricostruzione in assenza dell'edificato

Corsi d'acqua

Incisioni

Lava affiorante

Cave / fronti di cava

Superfici spianate

Falesia costiera

Paleofalesia costiera

Barriere artificiali

Barriere artificiali soffolte

Spiagge naturali e artificiali

Fonte: ricognizione diretta e studi geologici

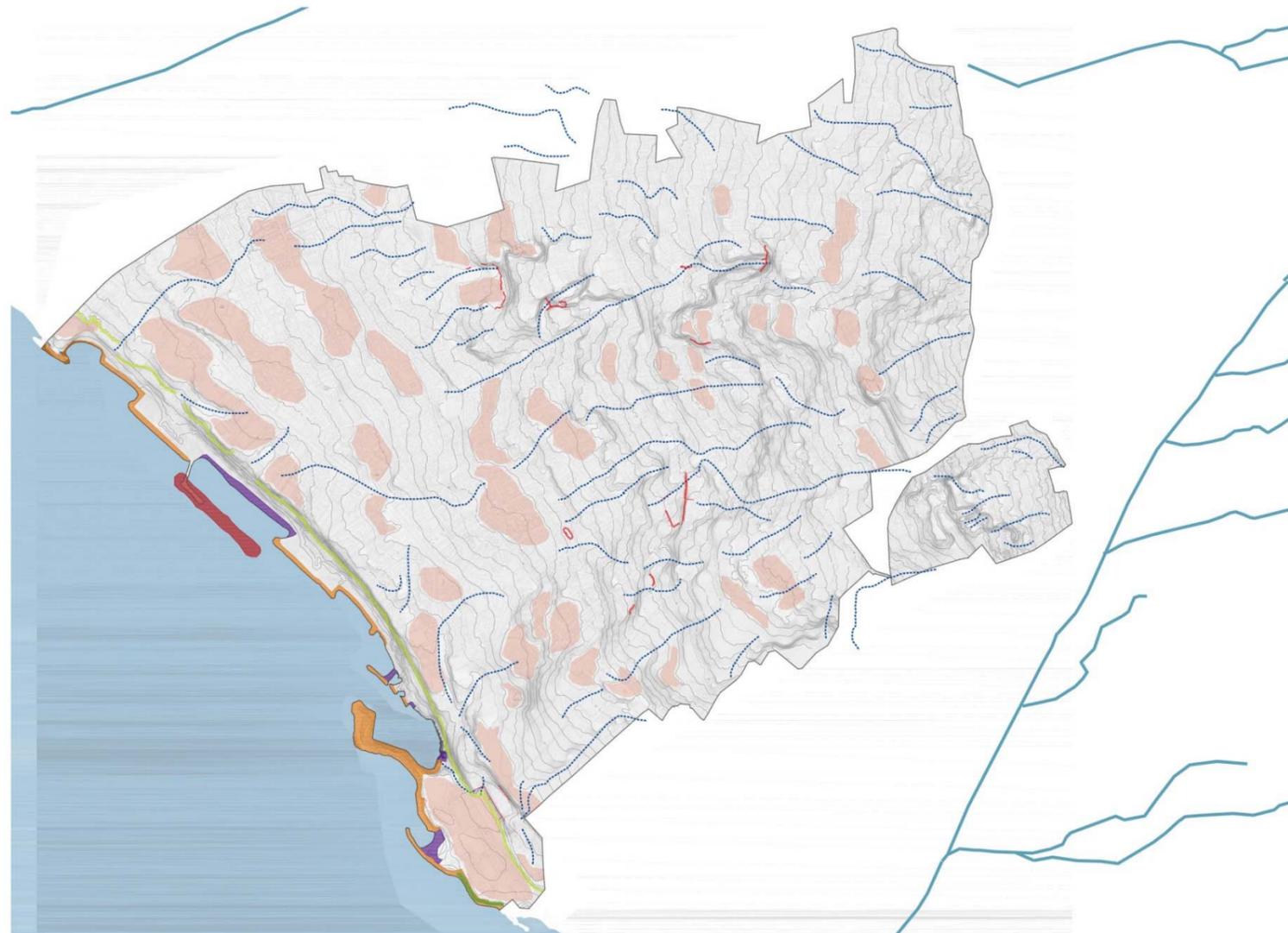
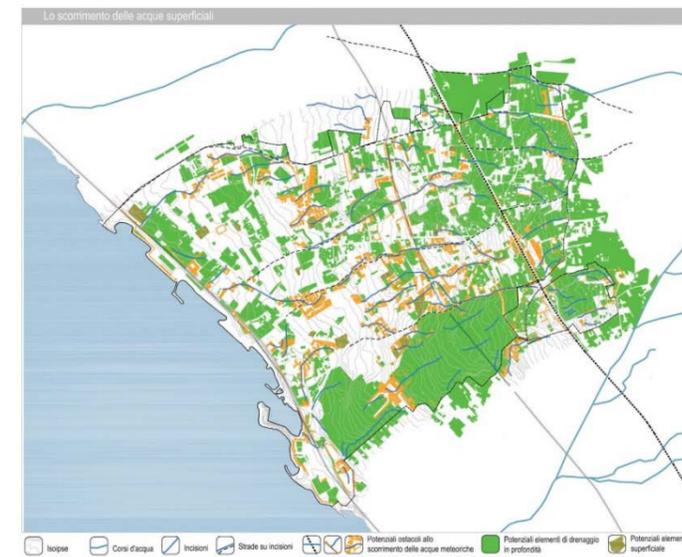
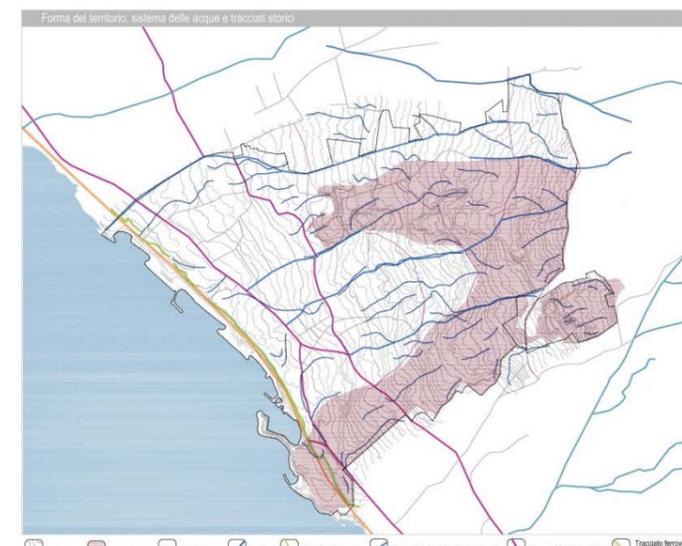
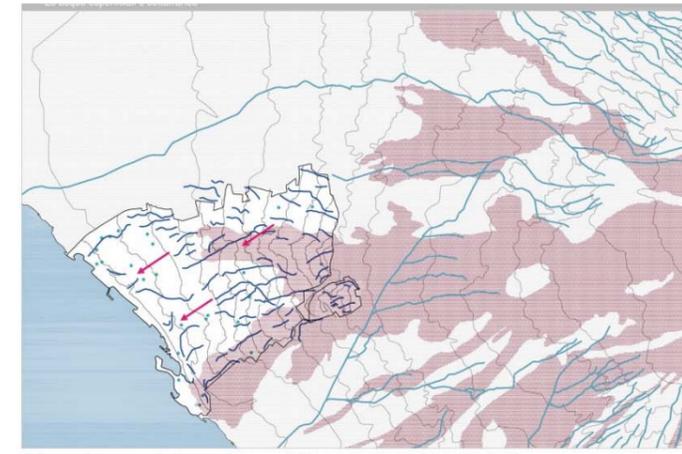
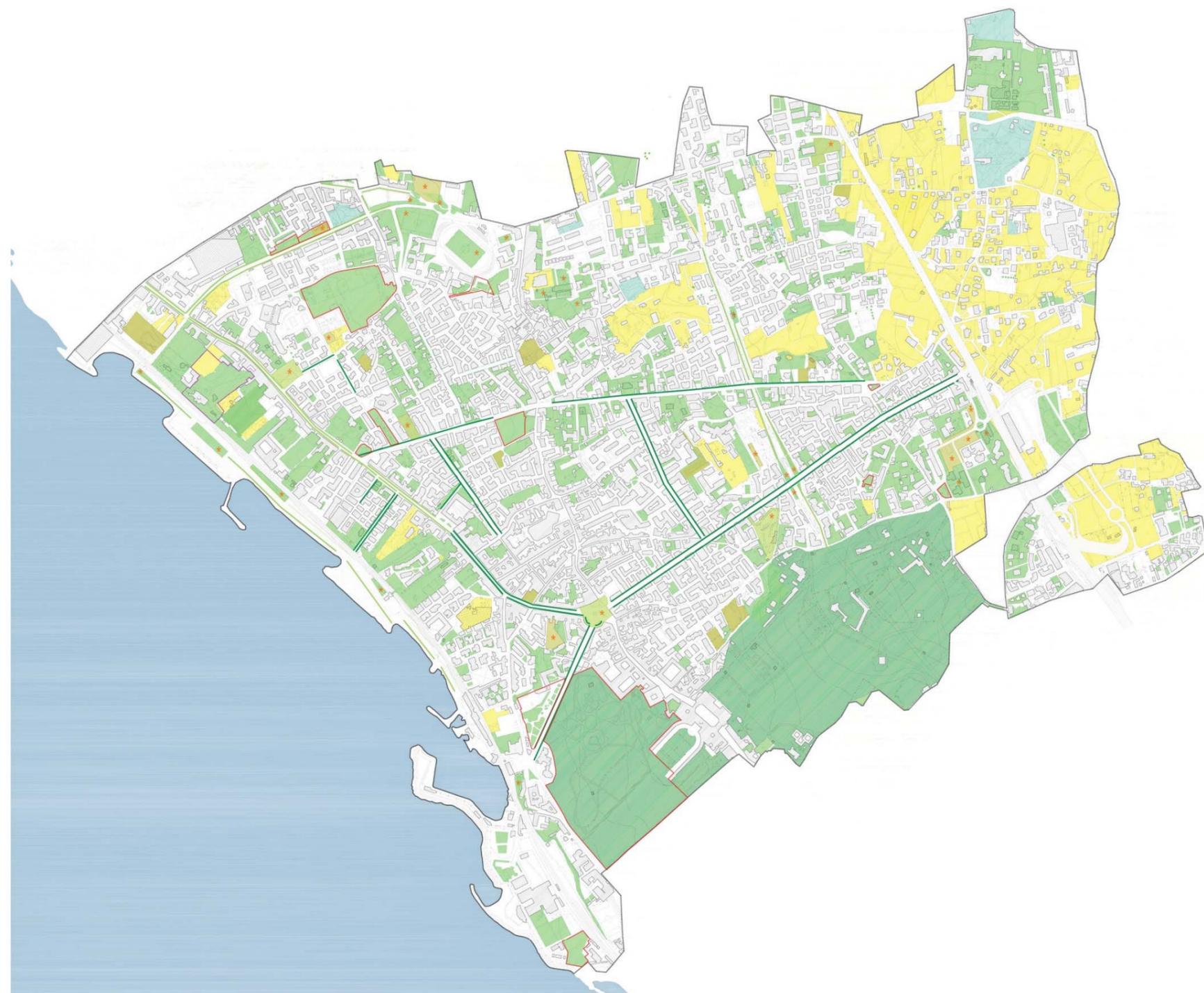


Tavola A2.1 - Forme del suolo naturali e antropizzate





-  COMUNE DI PORTICI
-  Aree boscate
-  Aree agricole urbane e peri-urbane
-  Aree serricole
-  Verde ornamentale/attrezzato
-  Verde ornamentale/attrezzato senza permeabilità in profondità
-  Filari alberati
-  Alberature isolate monumentali

Fonte: ricognizione diretta e studio sull'uso agricolo del suolo

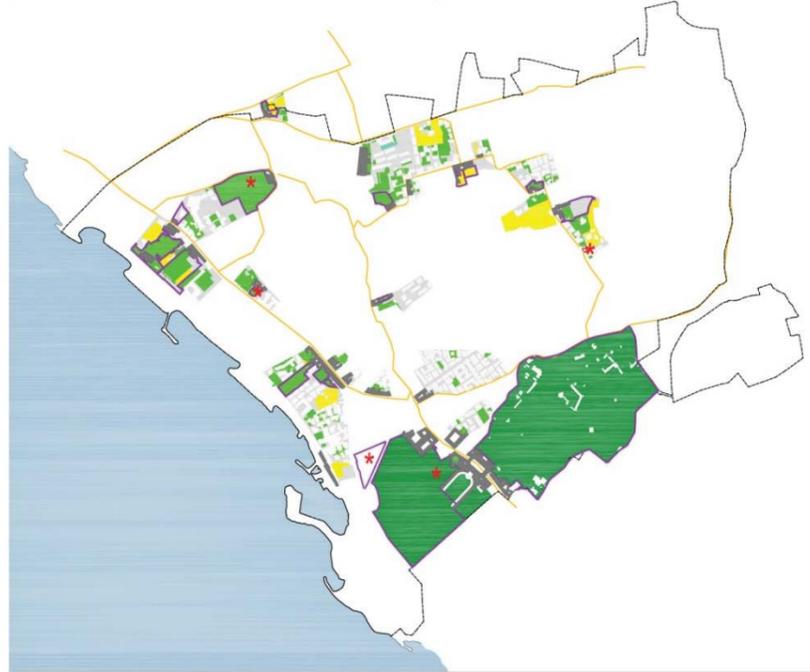
- PREVISIONI IN ATTO**
-  Verde ornamentale/attrezzato
 -  Filari alberati

-  AREE VERDI PUBBLICHE

-  Beni culturali (giardini) - art.10 Dlgs 42/2004

Tavola A2.2 - Componenti ambientali e connessioni ecologiche esistenti

La frammentazione dei giardini storici delle Ville Vesuviane e la caratterizzazione funzionale.



- Ville Vesuviane
- Giardini storici attualmente esistenti
- Aree boscate
- Aree agricole
- Verde pubblico
- Tracciati storici al 1875
- Parti di giardini storici attualmente edificati
- Verde ornamentale

Gli spazi verdi urbani e potenziamento urbani



- Edifici storici e relative aree verdi (Reggia di Portici, Ville Vesuviane, edifici del Miglio d'oro, ville e masserie)
- Filari alberati
- Aree verdi pubbliche
- Aree verdi sportive pubbliche
- Filari alberati previsti
- Aree verdi pubbliche previste
- Aree verdi sportive private

Le connessioni ecologiche esistenti e da potenziare



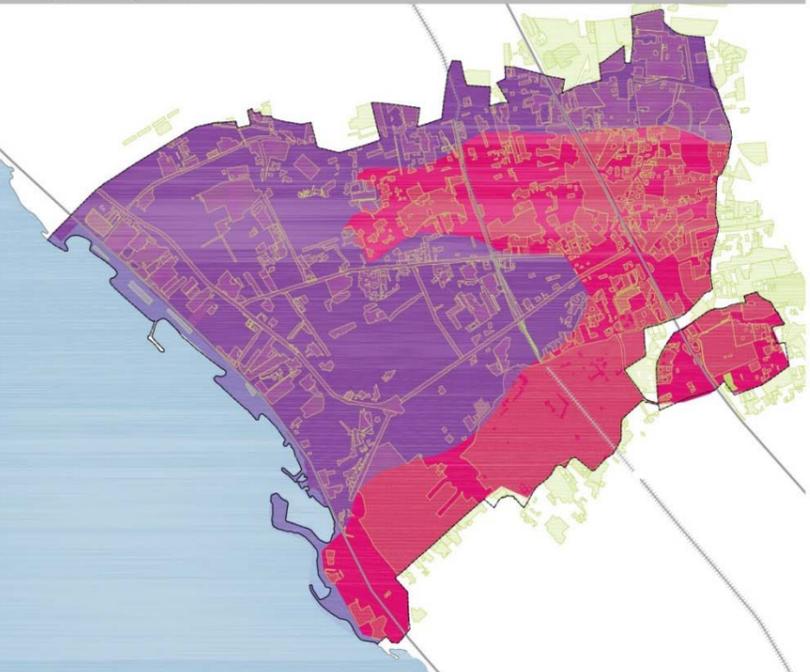
- Connessione ecologica esistente
- Connessione ecologica da costruire
- Infrastruttura in superficie
- Connessione ecologica parzialmente compromessa
- Trama diffusa delle aree verdi di potenziale connessione
- Infrastruttura in trincea
- Infrastruttura interrata

Le relazioni percettive tra l'edificato ed il verde

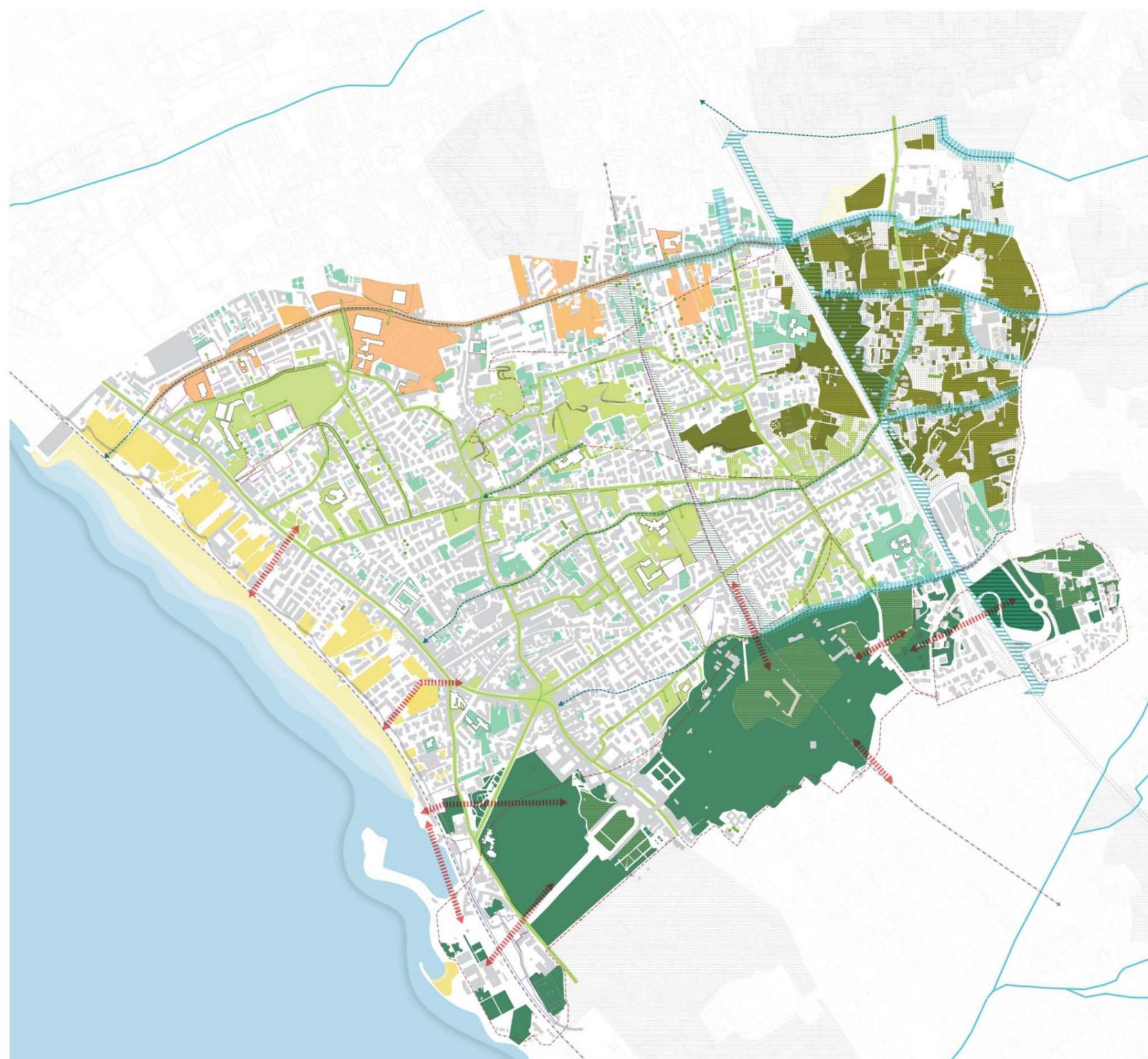


- Aree verdi pubbliche e private
- Fronti edificati continui impermeabili alla percezione del verde
- Fronti edificati discontinui permeabili alla percezione del verde

Composizione e permeabilità dei suoli



- Aree verdi pubbliche e private
- Complesso lavico scoriaceo con copertura variabile di peodotti piroclastici. Permeabilità da media ad alta per porosità e fratturazione
- Depositi piroclastici incoerenti di spessore superiore a 20 metri. Permeabilità da media a bassa per porosità.
- Depositi di spiaggia e riporti artificiali. Permeabilità da media ad alta per porosità.

**Componenti geomorfologiche (art. 44 NTA)**

-  Substrati lavici
-  Emergenze laviche (antichi fronti di cava)
-  Falesia e paleo falesia

Componenti vegetazionali (art. 44 NTA)

-  Aree agricole

RETE ECOLOGICA E PAESAGGISTICA**Telai delle infrastrutture green e blue**

-  Corridoio ecologico territoriale del Parco della Reggia (art. 36 NTA)
-  Sistema lineare costiero territoriale delle spiagge di ripascimento osmotico (art. 37 NTA)
-  Diretrici di ricostruzione ecologica nelle connessioni ecologiche territoriali
-  Connessione vegetale attrezzata lungo il margine urbano occidentale (art. 38 NTA)
-  Connessione vegetale urbana lungo la Circumvesuviana (art. 39 NTA)
-  Parco agricolo periurbano (art. 40 NTA)
-  Vie di deflusso delle acque superficiali e fasce filtro (art. 41 NTA)
-  Autostrada dell'acqua (art. 41 NTA)
-  Rete dei tracciati urbani di riconnessione ecologica (art. 42 NTA)
-  Trattamento dei margini (varchi, aumento della permeabilità visiva e azioni per il riequilibrio bioclimatico)
-  Interventi di riconnessione degli spazi aperti (siepi, alberature in filari)

Costellazioni ecologiche urbane

-  Sistema diffuso degli spazi aperti pubblici e privati (art. 43 NTA)
-  Alberature isolate (art. 43 NTA)

Tavola P3.3 - Sistema ambientale e Rete ecologica e paesaggistica

5.2 Sistema insediativo

La riqualificazione del Sistema insediativo fa riferimento a tre grandi componenti della città esistente, individuate a partire dalle letture interpretative dei caratteri storici e morfologico-insediativi (cfr elaborati A1) e riportate nell'elaborato P3.2 "Sistema insediativo":

- a. la **Città storica**
- b. la **Città consolidata**
- c. la **Città da riqualificare**.

La *Città storica* comprende il ricco e stratificato complesso di risorse storiche del territorio comunale costituito da:

- gli episodi di eccellenza dei capisaldi architettonici storici di rilevanza territoriale, dal complesso monumentale della Reggia di Portici, alle Ville Vesuviane, al porto del Granatello con gli edifici e gli spazi connessi all'attività portuale;
- il sistema dei tessuti storici lungo il Miglio d'Oro e lungo i percorsi di collegamento territoriale (attuali via S. Cristofaro/Marconi/Arlotta), comprensivo della trama di tracciati strutturanti gli impianti insediativi storici e degli spazi aperti pubblici e privati (piazze, corti, orti, giardini);
- il sistema delle ville e masserie storiche preottocentesche in ambito urbano e periurbano;
- il tessuto a villini e palazzine, con i relativi giardini e spazi pertinenziali, lungo il tracciato novecentesco di via Diaz;
- i tessuti dell'espansione tardo ottocentesca e novecentesca a bassa densità, inglobati nei tessuti dell'espansione moderna.
- All'interno della Città storica sono evidenziati gli "Edifici di sostituzione recente/edifici interstiziali" costituiti da edifici moderni realizzati prevalentemente all'interno dei tessuti storici lineari, in sostituzione di edifici preesistenti o occupandone gli spazi aperti pertinenziali.

All'interno della Città storica sono evidenziati anche gli "Edifici di sostituzione recente/edifici interstiziali" costituiti da edifici moderni realizzati prevalentemente all'interno dei tessuti storici lineari, in sostituzione di edifici preesistenti o occupandone gli spazi aperti pertinenziali.

La *Città consolidata* comprende i tessuti dell'espansione urbana novecentesca ad alta densità, caratterizzati da un livello prevalentemente alto di consolidamento morfologico-insediativo.

La *Città da riqualificare* comprende le parti di città caratterizzate da un livello prevalentemente basso di consolidamento morfologico-insediativo e funzionale e della qualità urbana, con particolare riferimento a:

- i tessuti urbani interstiziali, con particolare riferimento a quelli interclusi tra il Miglio d'Oro e la ferrovia costiera o a ridosso dell'autostrada;
- i quartieri degradati, pubblici e privati, esistenti soprattutto lungo via Martiri di via Fani-via Farina;

- i tessuti dispersi periurbani a bassa densità della Fagianeria, interessati da forti rilevanti fenomeni di abusivismo edilizio.

All'interno delle Città:

- sono individuate specificamente le *attrezzature pubbliche e private di uso pubblico*, di livello locale e territoriale, esistenti o in corso di realizzazione, per le quali sono definite norme di riqualificazione anche attraverso l'attivazione di meccanismi di partenariato pubblico-privato;
- rientrano gli *Ambiti di riqualificazione* che il PUC individua per la realizzazione di nuove attrezzature pubbliche e di uso pubblico e per la rigenerazione urbana ed ambientale;
- sono individuate le aree da sottoporre a *Piano di recupero* ai sensi della L. 47/85 costituite dagli insediamenti abusivi di cui all'art. 23, comma 3 della L.R. 16/2004.

Con riferimento a ciascuna componente del sistema, il PUC definisce *disposizioni normative strutturali*, ulteriormente specificate nel RUEC.

Per grandi linee e rimandando alle NTA per la puntuale definizione di tali disposizioni, il PUC orienta le proprie scelte e indirizza gli interventi verso i seguenti obiettivi di:

- salvaguardia e riqualificazione di tessuti e singole emergenze storiche, anche sviluppando strategie di rete in grado di valorizzare le specifiche identità sotto l'aspetto fisico-morfologico, architettonico e funzionale e in generale finalizzate a potenziare gli elementi di relazione con il contesto nonché incentivando programmi di recupero nelle aree di maggior degrado fisico e funzionale;
- innalzamento diffuso del livello di qualità architettonica ed ecologica della città consolidata principalmente attraverso l'efficientamento ambientale degli edifici e la creazione di elementi di relazione tra gli spazi pertinenziali e gli spazi pubblici;
- rigenerazione urbana dei tessuti edilizi di scarsa qualità dell'espansione degli ultimi decenni, anche attraverso operazioni di sostituzione edilizia e ristrutturazione urbanistica;
- realizzazione di nuove attrezzature pubbliche e di uso pubblico sia per il soddisfacimento del fabbisogno pregresso sia per la riqualificazione architettonica ed ambientale di parti urbane, nella direzione del massimo contenimento del consumo di suolo;
- riduzione dei pesi abitativi connessa alla mitigazione del rischio vulcanico nella Zona Rossa dei comuni vesuviani di cui alla L.R. 21/2003, soprattutto attraverso cambi di destinazione d'uso del patrimonio edilizio esistente.

Dentro questi interventi, di conservazione e trasformazione, c'è la ricerca di una *adeguata e compatibile complessità funzionale*, sia per superare le condizioni esistenti e future di monofunzionalità delle parti urbane sia per garantire più flessibilità e rispondenza alle domande di mercato, da assicurare attraverso le specifiche disposizioni del RUEC.

Strettamente collegato al tema delle destinazioni d'uso è quello relativo alla necessità di diversificare le *categorie d'intervento* ammesse per consentire processi effettivi di riqualificazione urbana. In tal senso, compatibilmente con i diversi tessuti edilizi ricompresi nelle Città, vengono superati i limiti connessi ad un passaggio diretto dalla ristrutturazione edilizia puntuale alla ristrutturazione urbanistica estesa ad interi tessuti, individuando gamme intermedie di trasformazione edilizia.

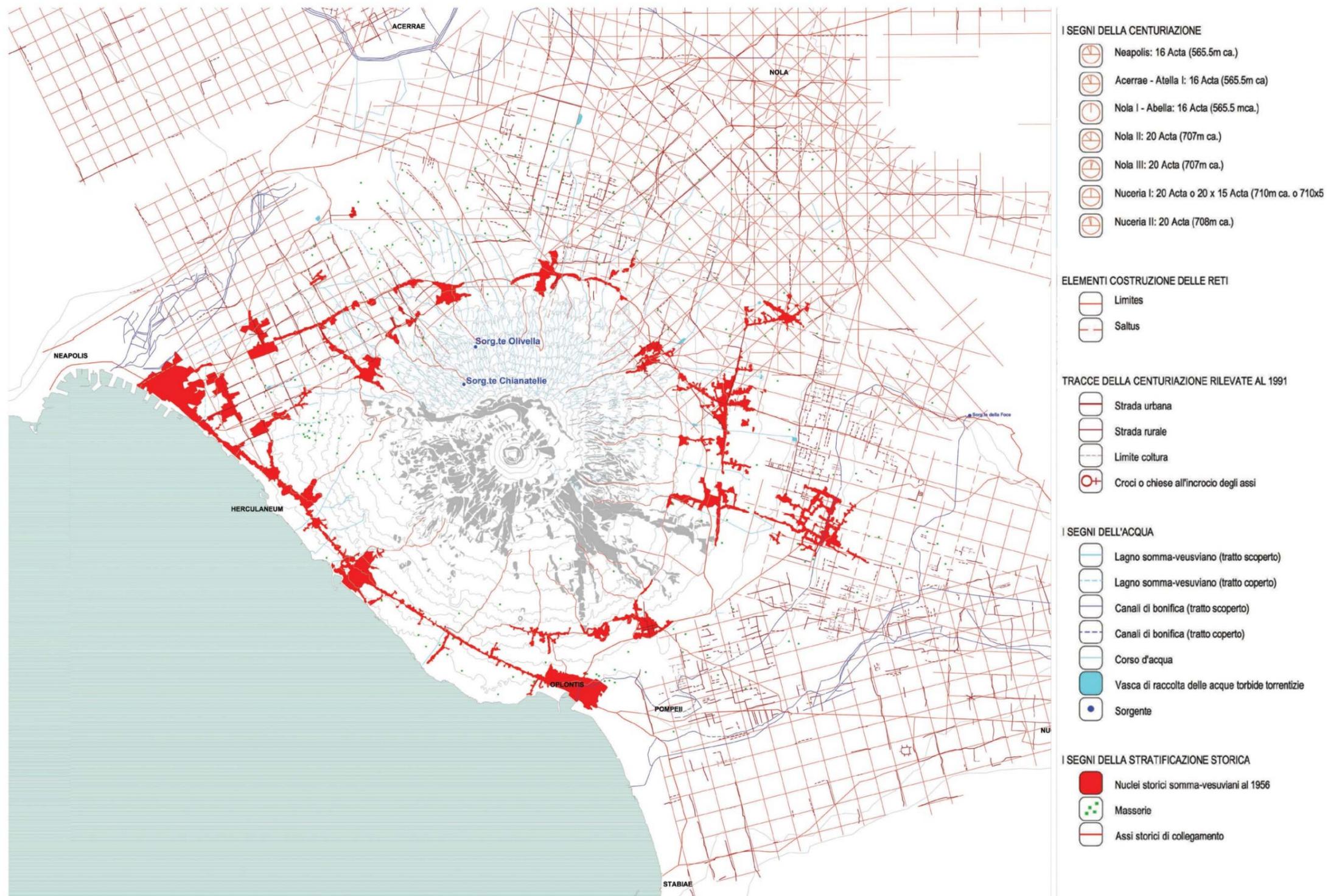
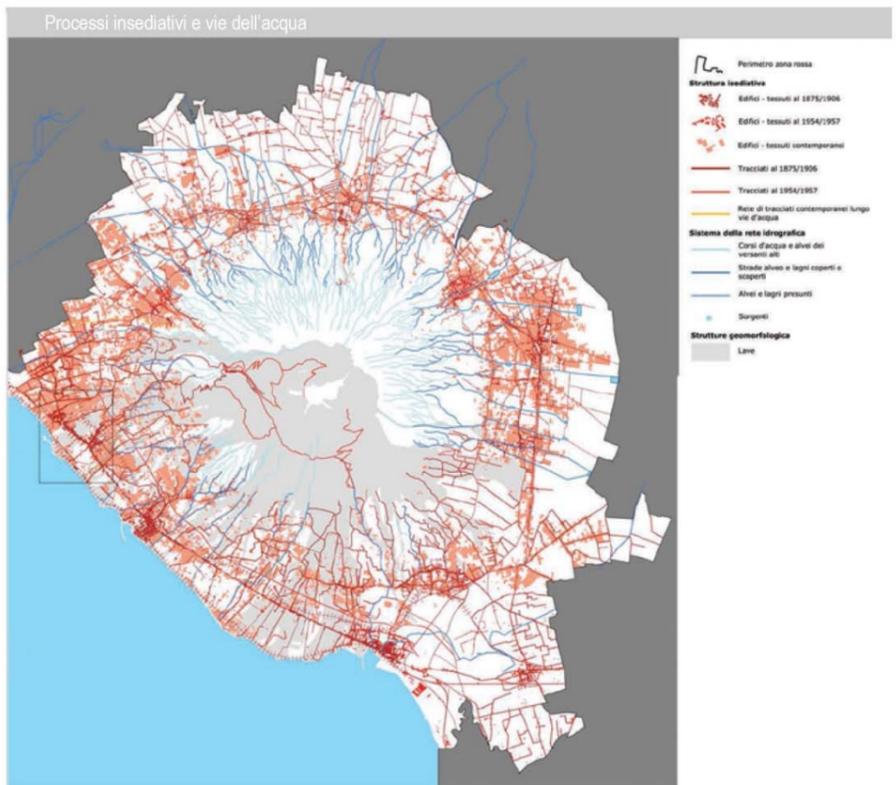
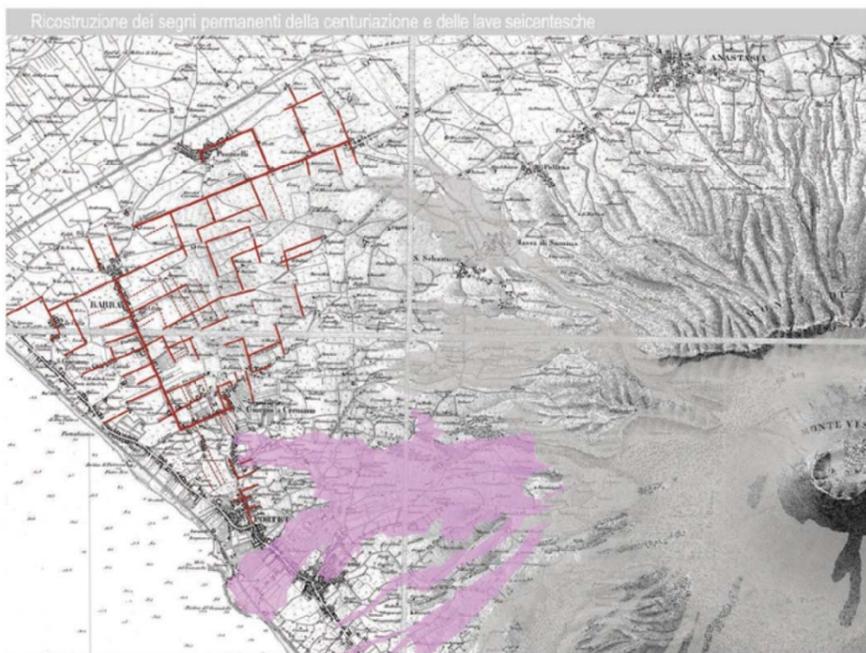


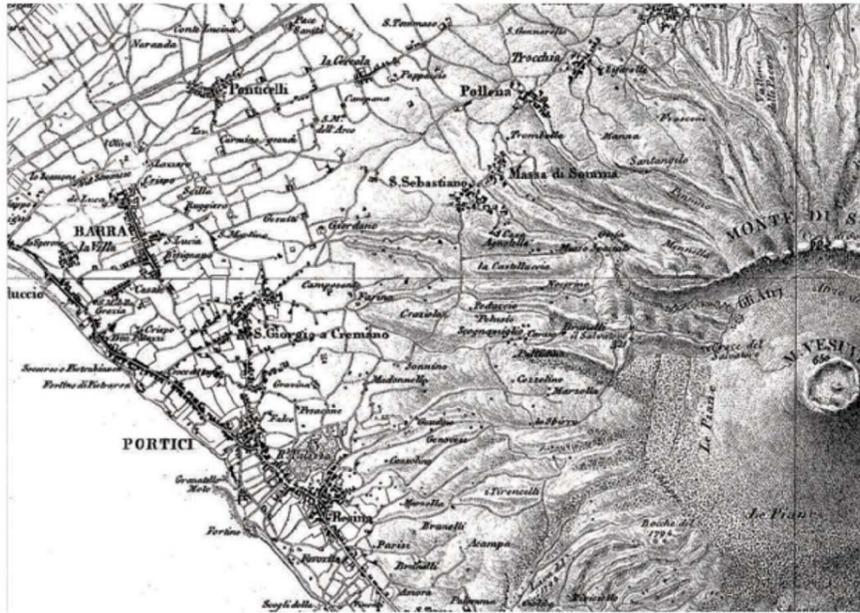
Tavola A1.1 - Il palinsesto territoriale



fonte:
elaborato A11.4 del Piano del Parco Nazionale del Vesuvio approvato dal Consiglio Regionale della Campania in data 19 gennaio 2010 (approvazione del DGRC n° 618 del 13 Aprile 2007)



Base cartografica:
Reale Ufficio Topografico, Carta Topografica ed idrografica dei contorni di Napoli, 1815-19 aggiornata al 1875/76, scala 1:25000



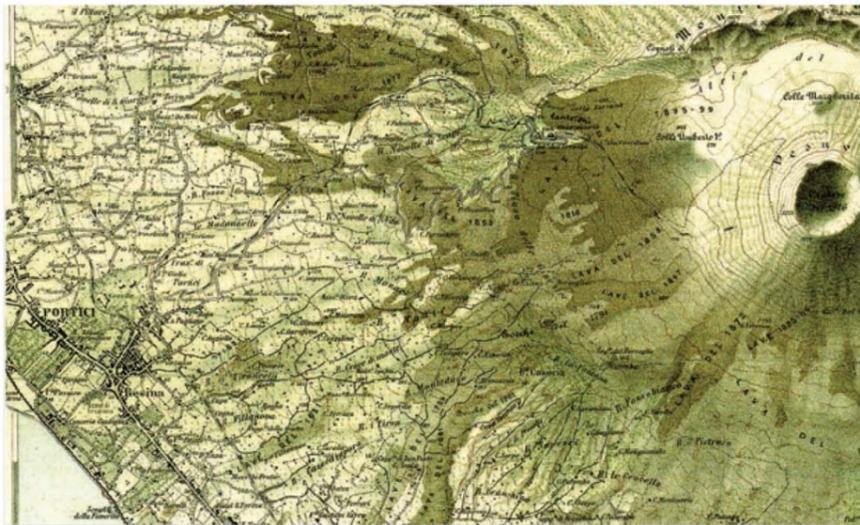
Reale Ufficio Topografico, *Carta Topografica ed itrografica dei contorni di Napoli*, 1815-19 aggiornata al 1875/76, scala 1:80000



Reale Ufficio Topografico, *Carta Topografica dei contorni di Napoli*, 1815-40, scala 1:25000



Istituto Topografico Militare, *Carta topografica del Monte Vesuvio*, 1875-76 (con correzioni al 1900-1906), scala 1:10000

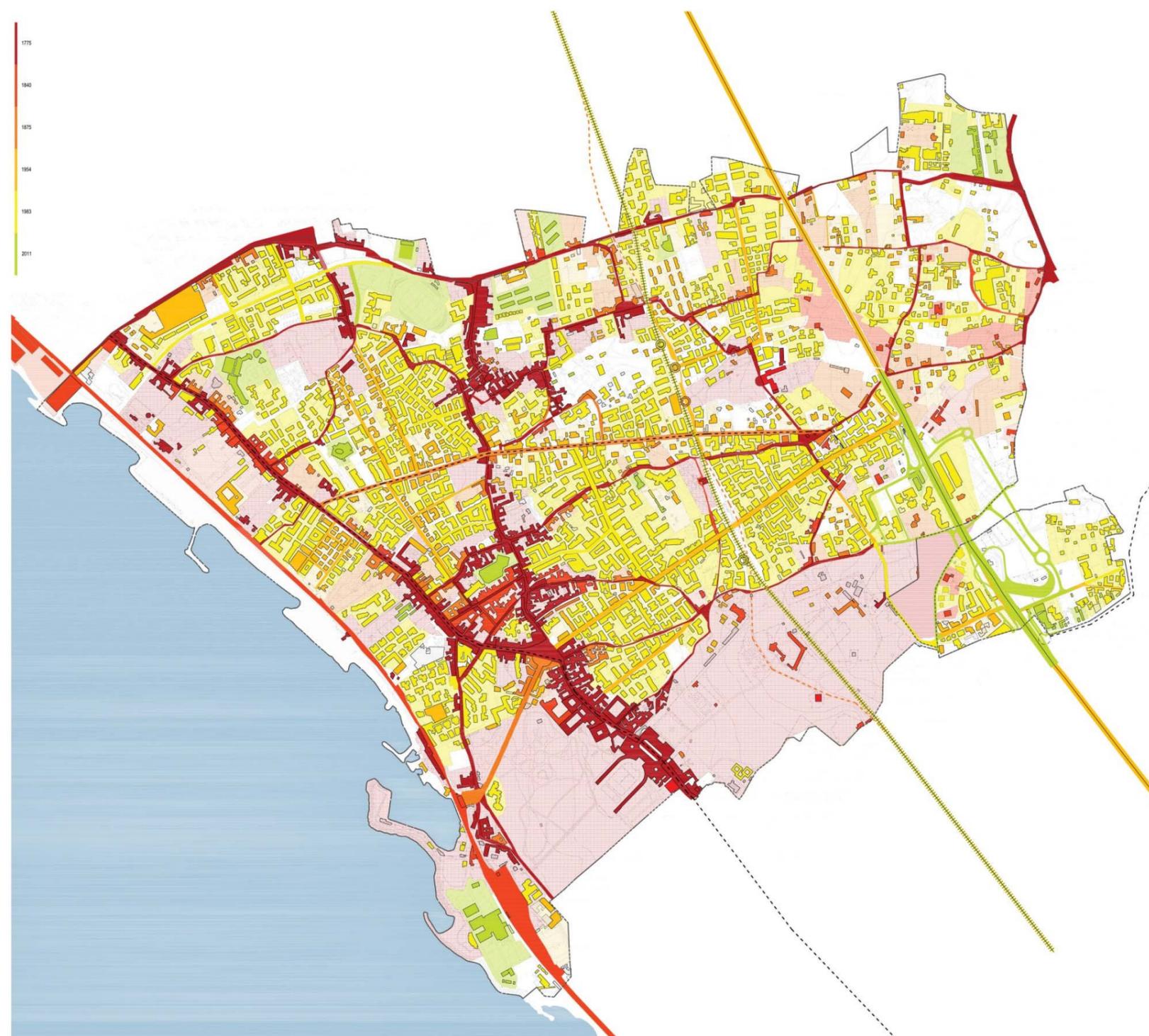


Istituto Geografico Militare, *Il Vesuvio*, 1908, scala 1:25000



Istituto Geografico Militare, *Carta d'Italia quadrante Vesuvio*, 1954, scala 1:25000

Le cartografie storiche (selezione e stralci significativi)



Capisaldi architettonici storici di rilevanza territoriale

-  Edifici e aree pertinenziali esistenti al 1775
-  Edifici e aree pertinenziali esistenti al 1840
-  Edifici e aree pertinenziali esistenti al 1875
-  Edifici e aree pertinenziali esistenti al 1954
-  Edifici e aree pertinenziali esistenti al 1983
-  Edifici e aree pertinenziali realizzati tra il 1983 e l'attualità

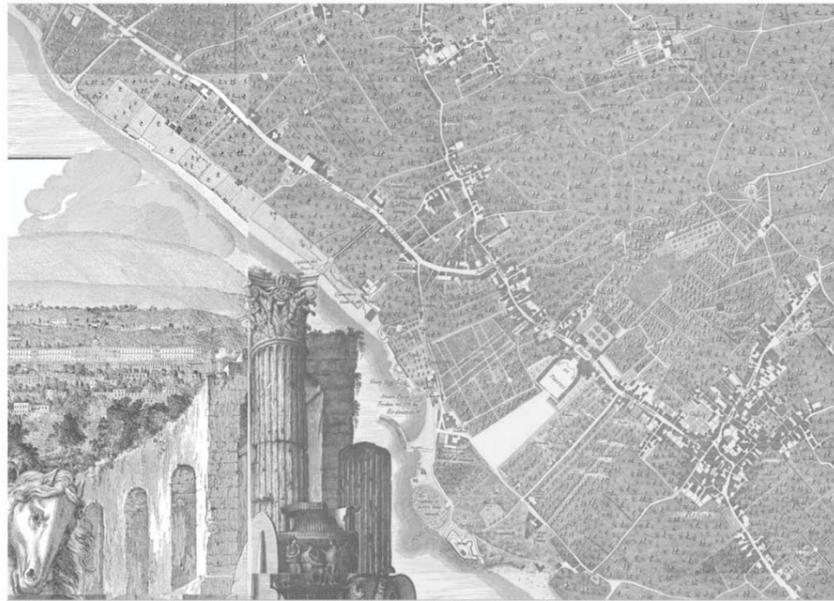
Tracciati

-  Tracciati esistenti al 1775
-  Tracciati esistenti al 1840
-  Tracciati esistenti al 1875
-  Tracciati esistenti al 1954
-  Autostrada Napoli-Salerno esistente al 1954
-  Tracciati esistenti al 1983
-  Tracciati realizzati tra il 1983 e l'attualità
-  Nuovo svincolo autostradale (in corso di realizzazione)

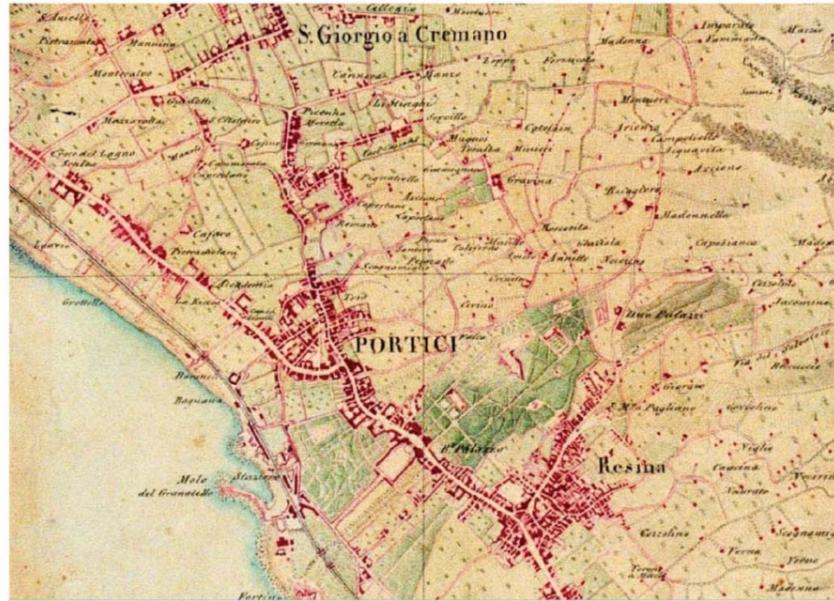
Strade ferrate

-  Ferrovia Napoli-Portici e relative stazioni al 1840
-  Tracciato della linea Circumvesuviana e stazione esistente al 1875 (attualmente dismessa)
-  Linea tramviaria al 1875 attualmente dismessa
-  Stazione della Circumvesuviana esistente al 1954 e attualmente dismessa
-  Variazioni del tracciato originario della linea Circumvesuviana e nuove stazioni al 1983

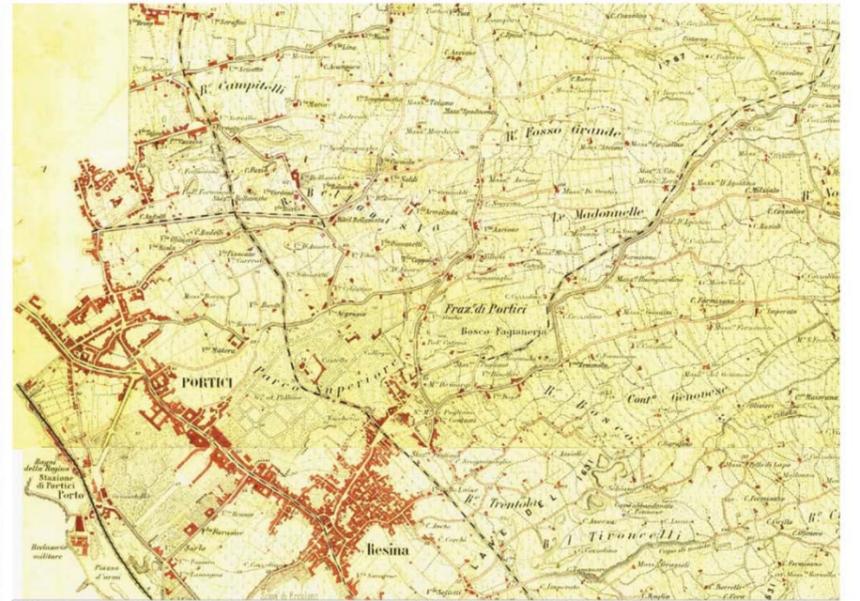
Tavola A1.2 - Evoluzione del territorio e permanenze storiche



Giovanni Carafa duca di Noja, *Mappa Topografica della città di Napoli e dei suoi contorni, 1775* [particolare]



Real Ufficio Topografico, *Carta topografica dei dintorni di Napoli, 1836-40* scala 1:20000 [particolare]



Istituto topografico Militare, *Carta topografica del Monte Vesuvio, 1875-76* (con correzioni al 1900-1906) scala 1:10000 [particolare]

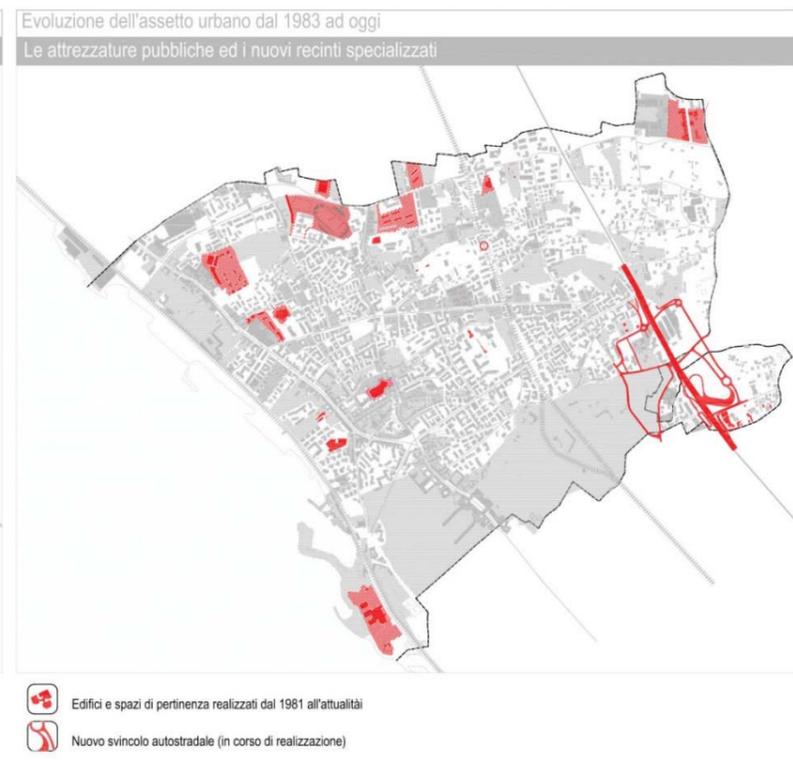
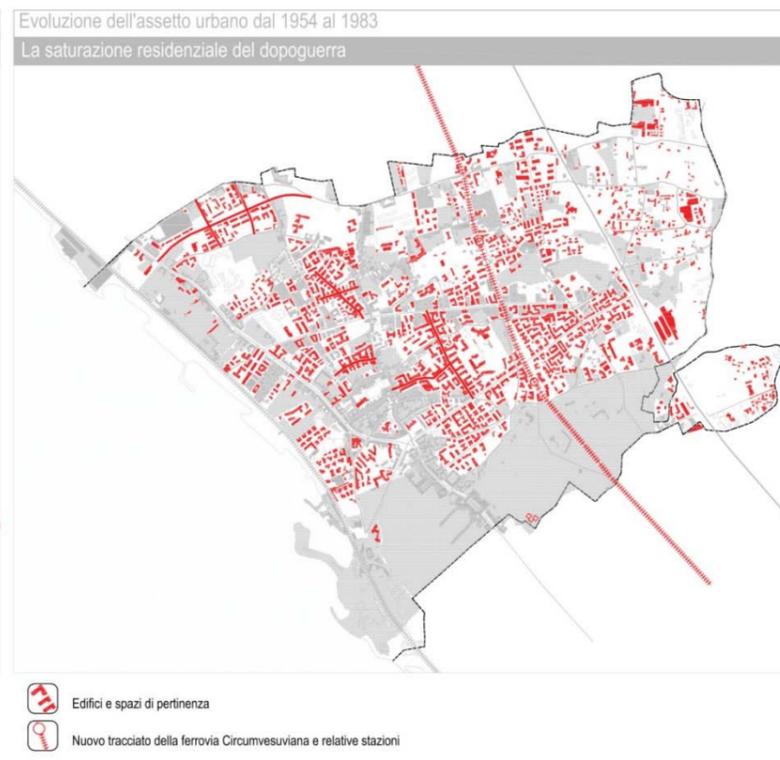
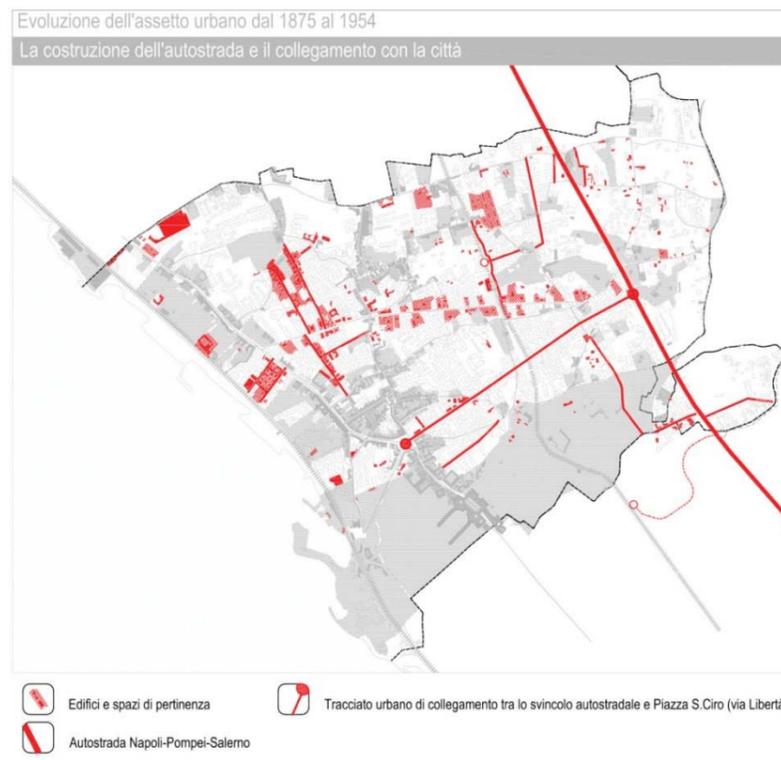
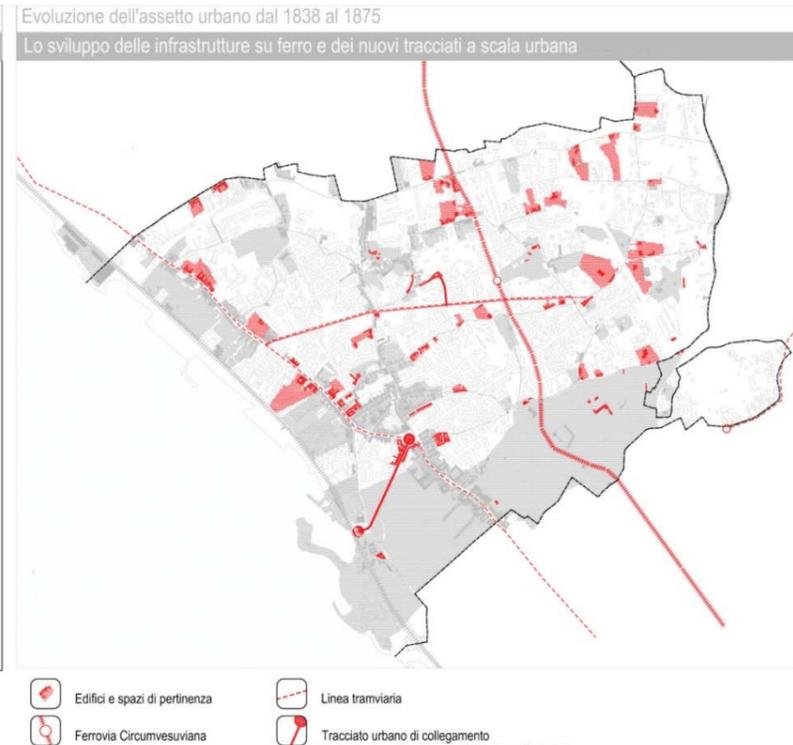
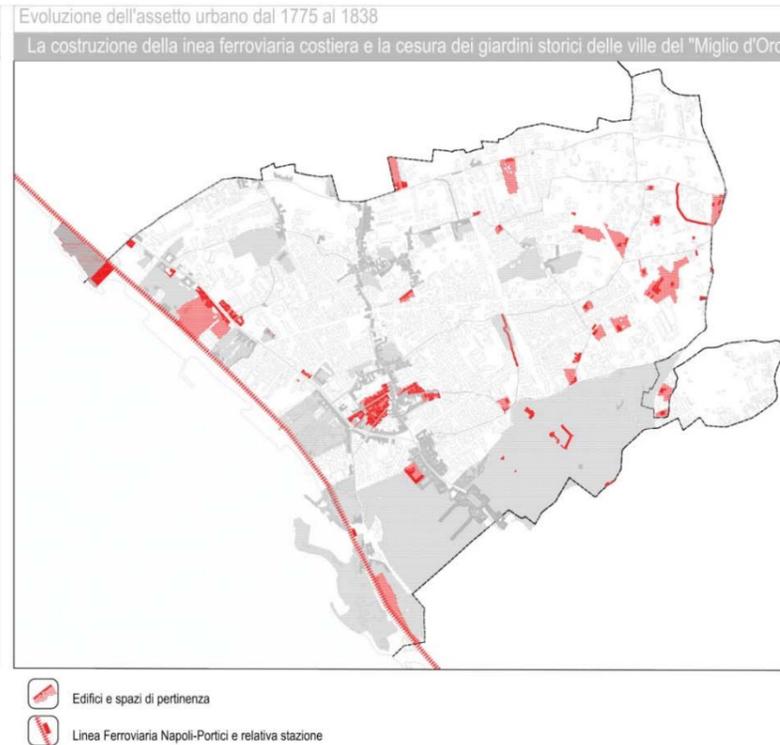
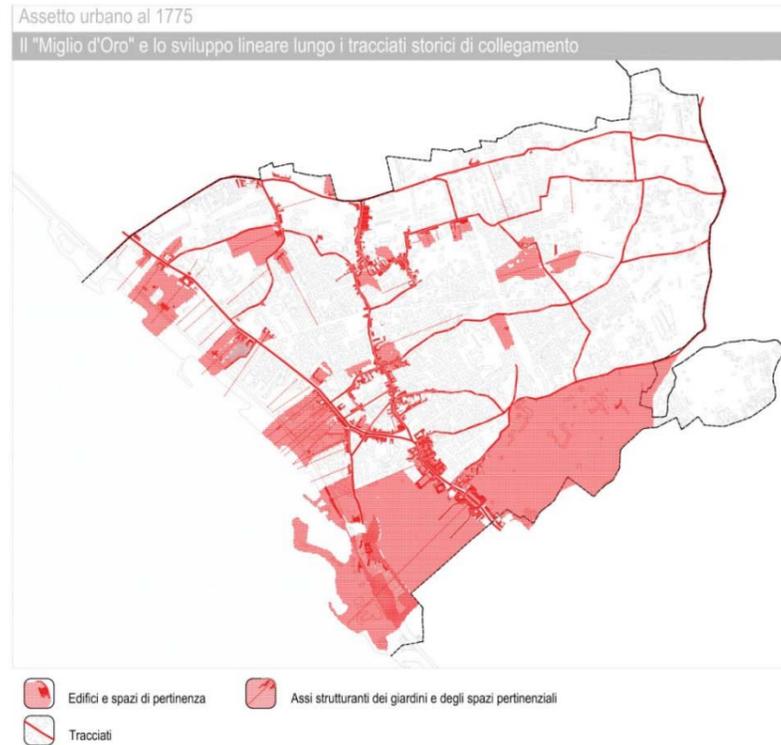


Istituto Geografico Militare, *Carta d'Italia quadrante Vesuvio, 1954* scala 1:25000 [particolare]

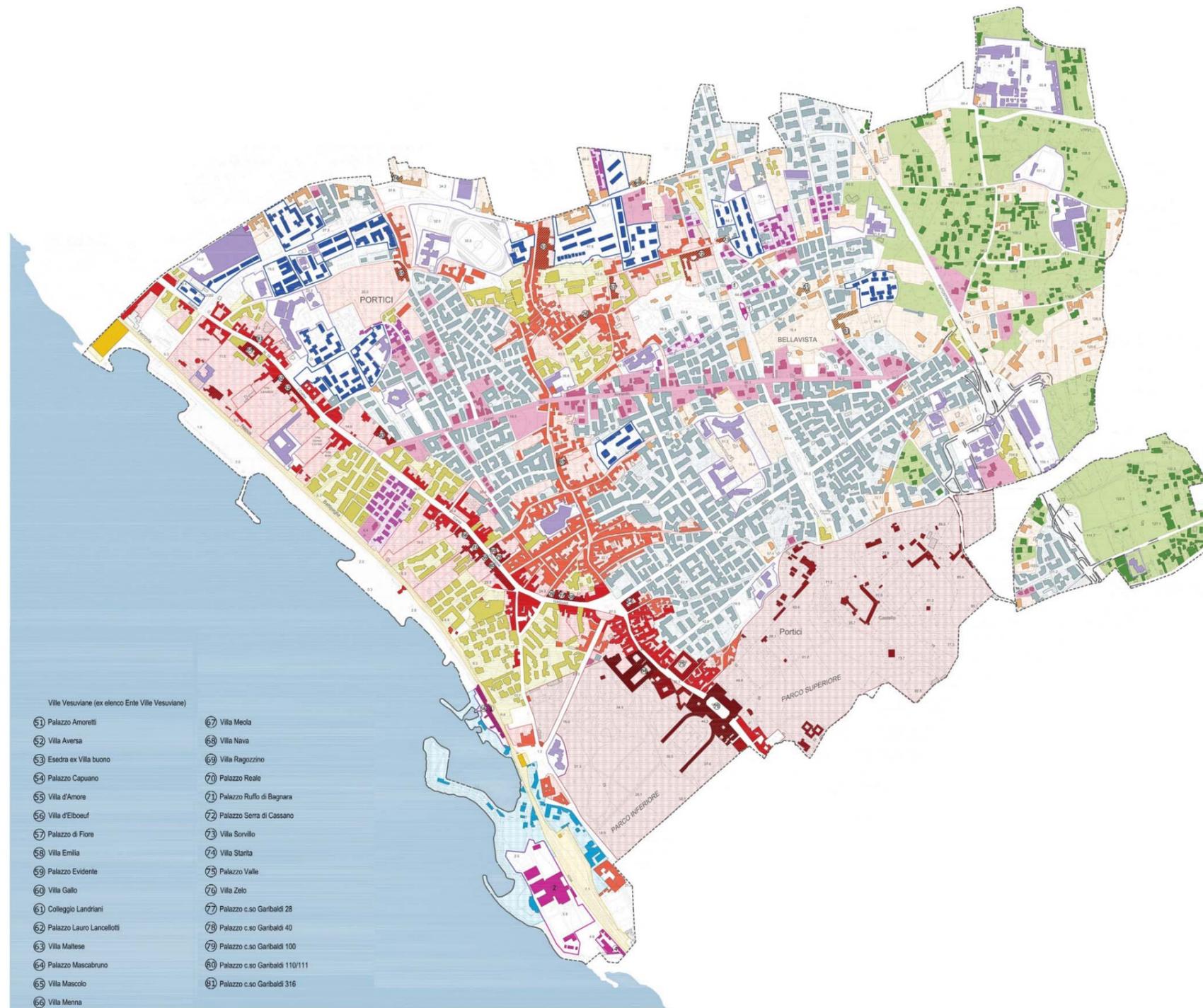


Istituto Geografico Militare, *Carta d'Italia quadrante Vesuvio, 1981* scala 1:25000 [particolare]

Cartografia storica di riferimento



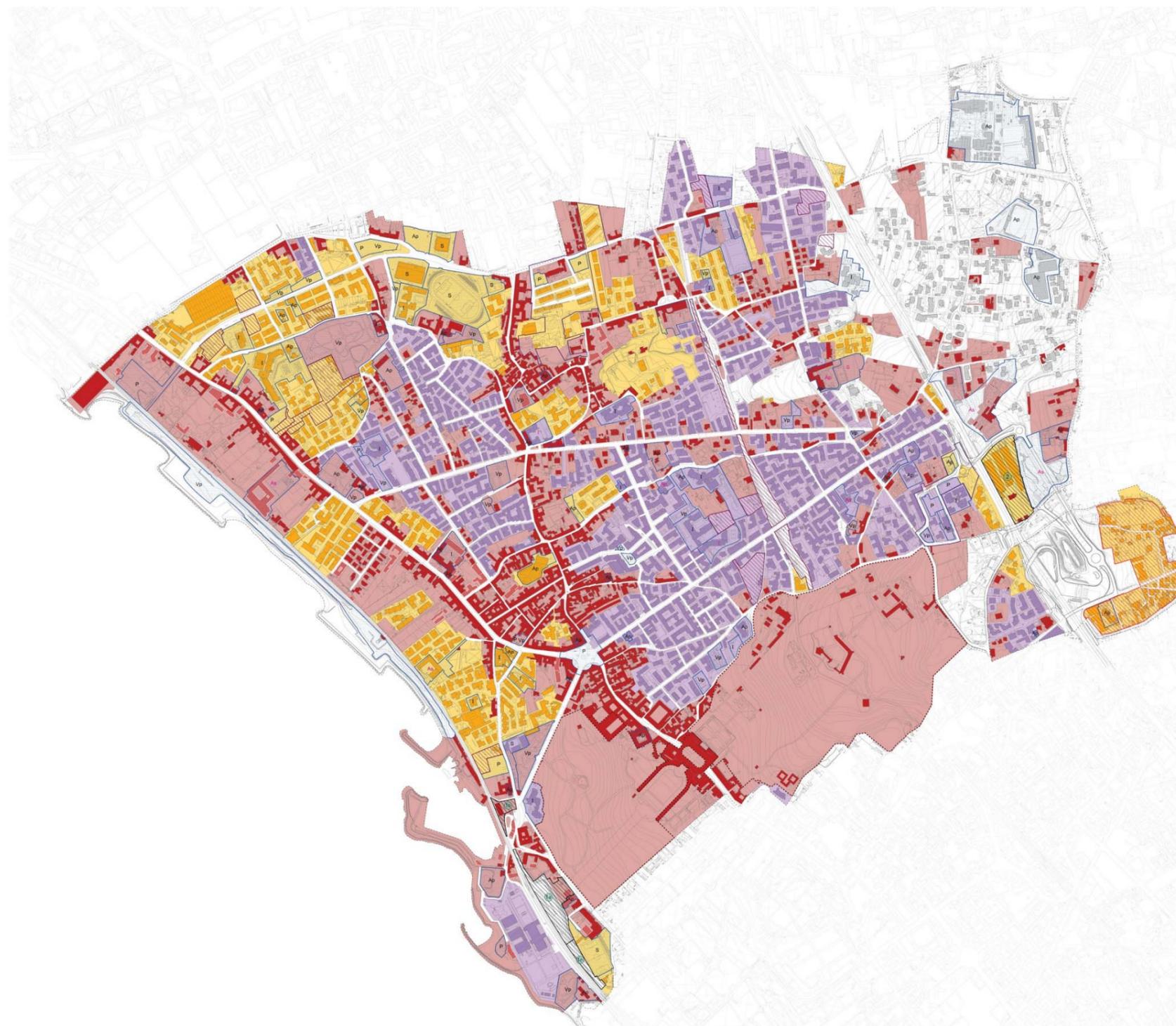
Evoluzione dell'assetto urbano



Capisaldi architettonici storici di rilevanza territoriale

-  44.3 Complesso monumentale della Reggia di Portici
-  44.2 Sistema della ferrovia costiera ed edifici storici connessi
-  44.1 Porto del Granatello ed edifici e spazi connessi all'attività portuale
-  1 Tessuto storico lineare del "Miglio d'oro"
-  2 Tessuto storico lungo le connessioni dei tracciati
-  3 Ville e masserie storiche pre-ottocentesche
-  4 Tessuto puntiforme a villini e palazzine del tracciato novecentesco di Via Diaz
-  5 Espansioni compatte tardo ottocentesche e novecentesche a bassa densità
-  6 Lottizzazioni unitarie di espansione ad alta densità
-  7 Lottizzazioni per quartieri autocentrati
-  8 Tessuti interstiziali di saturazione edificatoria
-  9 Tessuti dispersi periurbani a bassa densità
-  10 Edifici e complessi specialistici moderni e contemporanei
-  11 Edifici e complessi architettonici emergenti e isolati
-  12 Stazioni della Circumvesuviana
-  13 Complesso specialistico dell'ENEA
-  14 Villa d'Elboeuf
-  15 Complesso dell'ex macello
-  16 Ville Vesuviane (Ex elenco Ente Ville Vesuviane)

Tavola A1.3 - Forme insediative e caratteri morfologici dei tessuti



-  CITTÀ STORICA - art. 30 NTA
-  Edifici di sostituzione recente / edifici interstiziali
-  CITTÀ CONSOLIDATA - art. 31 NTA
-  CITTÀ DA RIQUALIFICARE - art. 32 NTA

- ATTREZZATURE ESISTENTI E IN CORSO DI REALIZZAZIONE - art. 34 NTA
- ATTREZZATURE PUBBLICHE DI LIVELLO TERRITORIALE
-  Facoltà di Agraria e Parco Superiore della Reggia di Portici

- ATTREZZATURE PUBBLICHE DI QUARTIERE
-  Attrezzature per l'istruzione
-  Attrezzature di interesse comune
-  Parcheggi
-  Aree verdi
-  Impianti sportivi

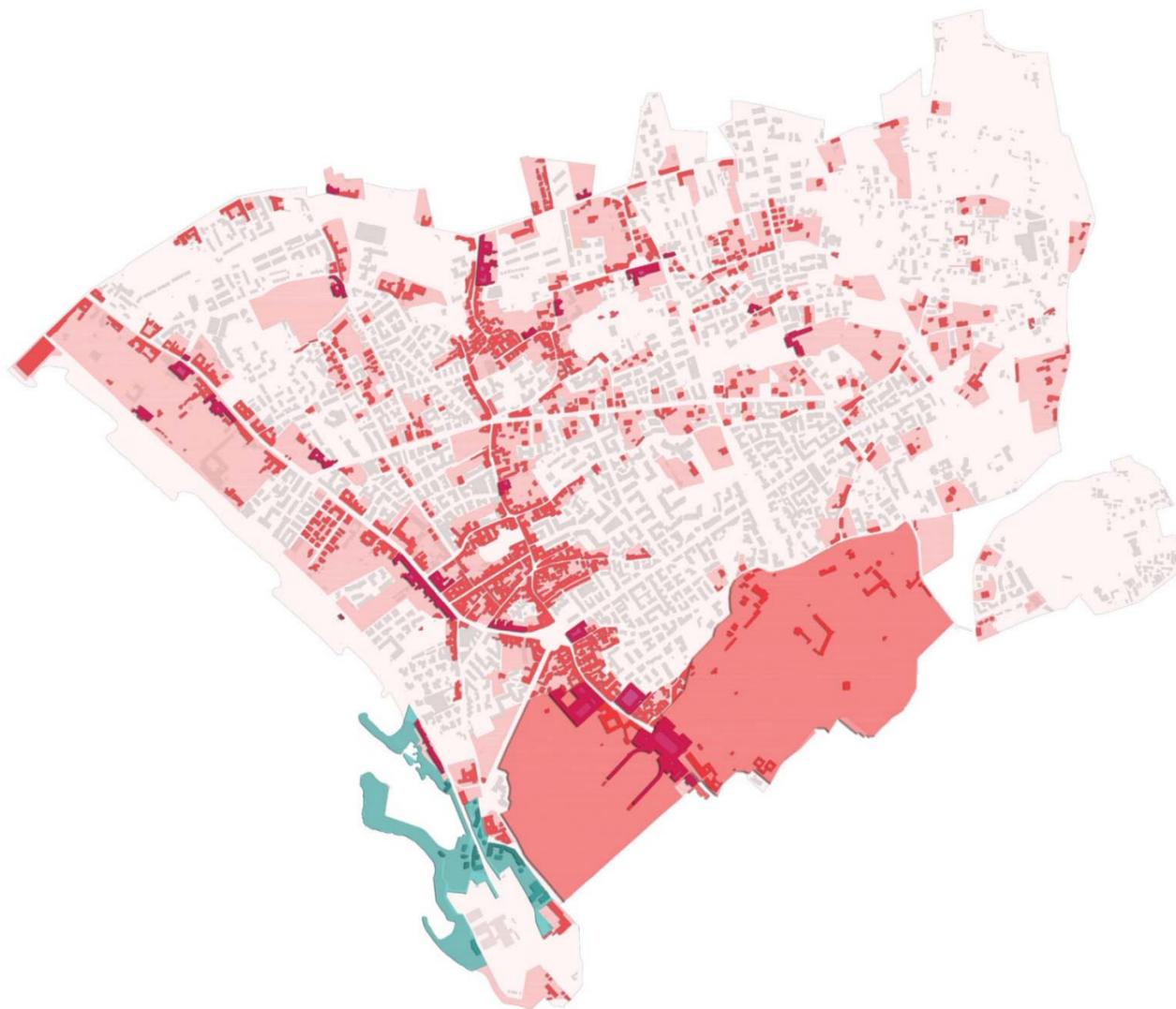
- ATTREZZATURE PRIVATE
-  Attrezzature per l'istruzione
-  Impianti sportivi
-  Attrezzature di interesse comune
-  Attrezzature sanitarie e assistenziali convenzionate

- AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE - art. 46 NTA
-  Ambiti di Riqualificazione per standard urbanistici (ARsu) - art. 57 NTA
-  Ambiti di Riqualificazione integrali (ARi)
-  ARi 1 - "Il Nodo intermodale del Granatello" - art. 58 NTA
-  ARi 2 - "La nuova centralità della ex Kerasav e il nodo intermodale" - art. 59 NTA

-  AREE DA SOTTOPORRE A PIANO DI RECUPERO AI SENSI DELLA L. 47/81

-  AMBITI A PIANIFICAZIONE ATTUATIVA VIGENTE - art. 11 NTA

Tavola P3.2 - Sistema insediativo



CITTÀ STORICA - CAPISALDI ARCHITETTONICI E STORICI DI RILEVANZA TERRITORIALE

-  complesso monumentale della Reggia di Portici

 Porto del Granatello ed edifici e spazi connessi all'attività portuale
-  ville Vesuviane (ex elenco "Ente Ville Vesuviane")



AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE

-  Ambiti di Riqualificazione per standard urbanistici (ARSu)
-  Ambiti di Riqualificazione integrati (ARi)

5.3 Sistema infrastrutturale

L'elaborato P3.1 "Il Sistema infrastrutturale" individua l'assetto infrastrutturale che assicura gli standard di qualità assunti per la mobilità e che riveste un valore di indirizzo per la pianificazione di settore. Il sistema infrastrutturale è costituito dalle seguenti componenti:

- a) la **Rete stradale**, al cui interno rientrano: l'Autostrada Napoli-Salerno; la Viabilità principale di gronda, coincidente con la viabilità primaria di collegamento extraurbano con i comuni limitrofi e di attraversamento in ambito urbano; la Viabilità secondaria, che rappresenta la rete di distribuzione interna; la Viabilità interna all'Isola ambientale, che include una parte della rete di distribuzione interna;
- b) l'**Isola ambientale** con la relativa **viabilità interna**, da realizzare per fasi, entro cui sostenere la prevalenza della *mobilità lenta* (del pedone e della bicicletta) su quella veicolare;
- c) la **Rete pedonale e ciclabile**, concepita come un sistema di collegamenti integrato, continuo, sicuro e facilmente riconoscibile che si sviluppa: lungo il litorale, come tratto di un collegamento ciclopedonale da Napoli a Castellammare; all'interno del Parco della reggia di Portici, dal porto del Granatello alla Fagianeria; lungo il Miglio d'oro e in affiancamento alla nuova linea di TPL (Trasporto Pubblico Locale) ecosostenibile;
- d) il **Trasporto Pubblico locale ecosostenibile**, costituito da un nuovo sistema urbano anulare di mobilità ecosostenibile che percorrendo le strade principali (via Martiri di via Fani, Miglio d'Oro, via Diaz, via Libertà, Corso Umberto, copertura della Circumvesuviana, via nuova Bellavista, via della Salute), completa il sistema delle risalite ecosostenibili al Vesuvio da Portici e da Ercolano previste dal Piano del Parco Nazionale del Vesuvio, facendo rete con la Metropolitana regionale, l'autostrada e le vie del mare;
- e) i **Parcheggi**, comprendenti sia i parcheggi esistenti e in corso di realizzazione, sia i nuovi parcheggi da realizzare nei Nodi di interscambio modale e negli Ambiti di Riqualificazione e finalizzati allo scambio modale, all'accessibilità alla città storica e al servizio a funzioni di grande accesso;
- f) la **Rete ferroviaria e le relative stazioni**, concepito come sistema metropolitano che si sviluppa sull'attuale rete della Metropolitana Regionale (RFI) e sulla Circumvesuviana, da riqualificare mitigando gli impatti ecologico e paesistico e da sostenere attraverso la realizzazione di parcheggi di attestamento in prossimità delle stazioni e delle fermate;
- g) il **Porto** e gli **approdi**, relativi al porto storico del Granatello e ai nuovi approdi del Granatello e di Pietrarsa, concepiti in una prospettiva di rafforzamento dell'intermodalità mare-ferro-gomma per il miglioramento dell'accessibilità alle risorse storico-ambientali e la valorizzazione turistica dell'ambito vesuviano; con particolare riferimento al porto del Granatello, Il Comune di Portici individua nella portualità turistica e nel turismo nautico uno dei settori di maggior sviluppo economico e sociale in grado di potenziare il ruolo di centralità urbana di Portici alla scala regionale; al fine il PUC prevede

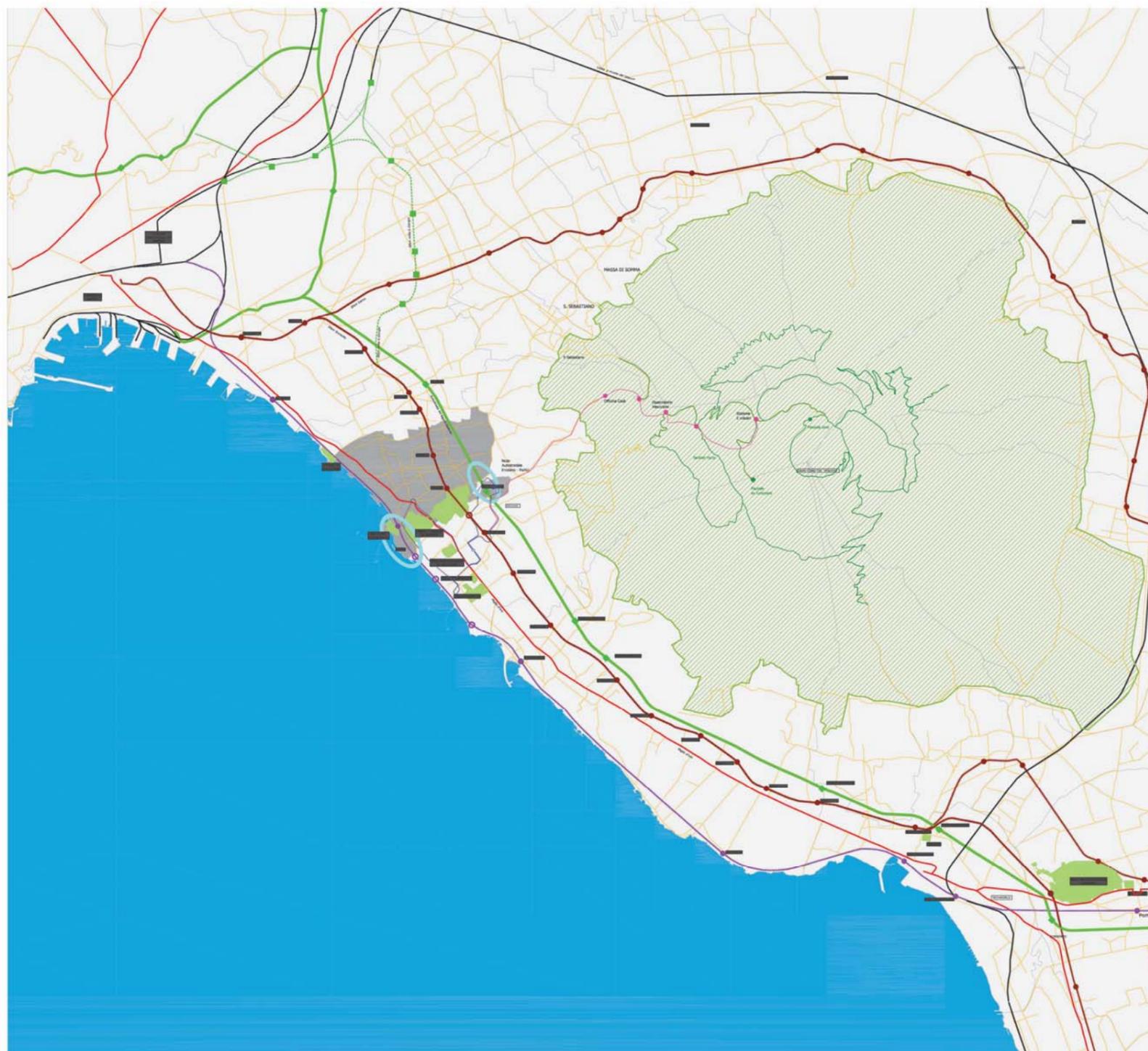
la redazione di uno specifico progetto di fattibilità tecnica ed economica, finalizzato a verificare la sostenibilità della costruzione di un nuovo braccio del porto del Granatello a fini turistici, da realizzare con tecnologie a basso impatto ambientale, e delle nuove connesse attrezzature di servizio e contemporaneamente ad attivare la procedura dell'Accordo di Programma ai fini della copianificazione con gli Enti sovraordinati interessati.

- h) i **Nodi di interscambio modale**, previsti in corrispondenza dello svincolo autostradale, nell'area della ex Kerasav, del Porto del Granatello e della nuova stazione della Metropolitana Regionale e del nuovo approdo di Pietrarsa e della relativa fermata della Metropolitana Regionale e concepiti come spazi urbani complessi in cui prevedere anche funzioni di servizio.

Con riferimento a ciascuna componente del sistema, il PUC definisce *disposizioni normative strutturali*, ulteriormente specificate nel RUEC.

Per grandi linee, e rimandando alle NTA per la puntuale definizione di tali disposizioni, in coerenza con le strategie settoriali regionali e provinciali, al fine di garantire un sistema di mobilità integrato e sostenibile per il territorio di Portici, il PUC orienta le proprie scelte e indirizza gli interventi verso i seguenti obiettivi di:

- valorizzazione dell'intermodalità acqua, ferro, gomma e conseguente rafforzamento del ruolo di Portici quale porta di accesso alle grandi risorse storiche e paesaggistico-ambientali dell'area vesuviana, attraverso la previsione di tre citati nodi di interscambio in corrispondenza rispettivamente dell'area della ex Kerasav, del Porto del Granatello e del nuovo approdo di Pietrarsa;
- riorganizzazione della gerarchia stradale attraverso: la progressiva limitazione del traffico carrabile di attraversamento del territorio comunale e la formazione di un'Isola ambientale; lo spostamento del traffico carrabile di attraversamento su una viabilità di gronda;
- potenziamento dell'offerta di parcheggi, soprattutto ai margini dell'Isola ambientale;
- potenziamento del trasporto pubblico soprattutto attraverso la realizzazione della linea anulare di Trasporto Pubblico Locale (TPL) ecosostenibile incardinata alle eccellenze funzionali esistenti e di progetto, in diretta continuità con il sistema delle risalite ecosostenibili al Vesuvio da Portici ed Ercolano previsto dal Piano del Parco Nazionale del Vesuvio;
- sviluppo della mobilità ciclopedonale per favorire sia gli spostamenti per lavoro sia quelli per il tempo libero, soprattutto lungo il litorale e nell'Isola ambientale.



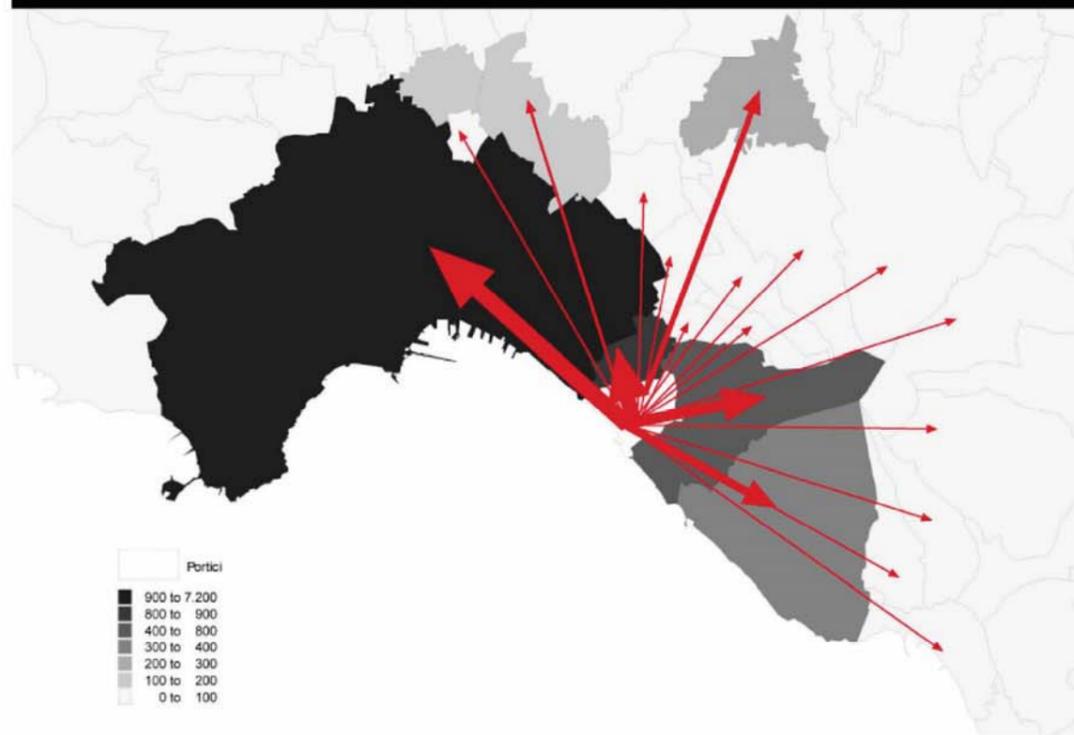
- Confini comunali
- Comune di Portici
- Parco Nazionale del Vesuvio

STATO DI FATTO E PROGRAMMI IN ATTO

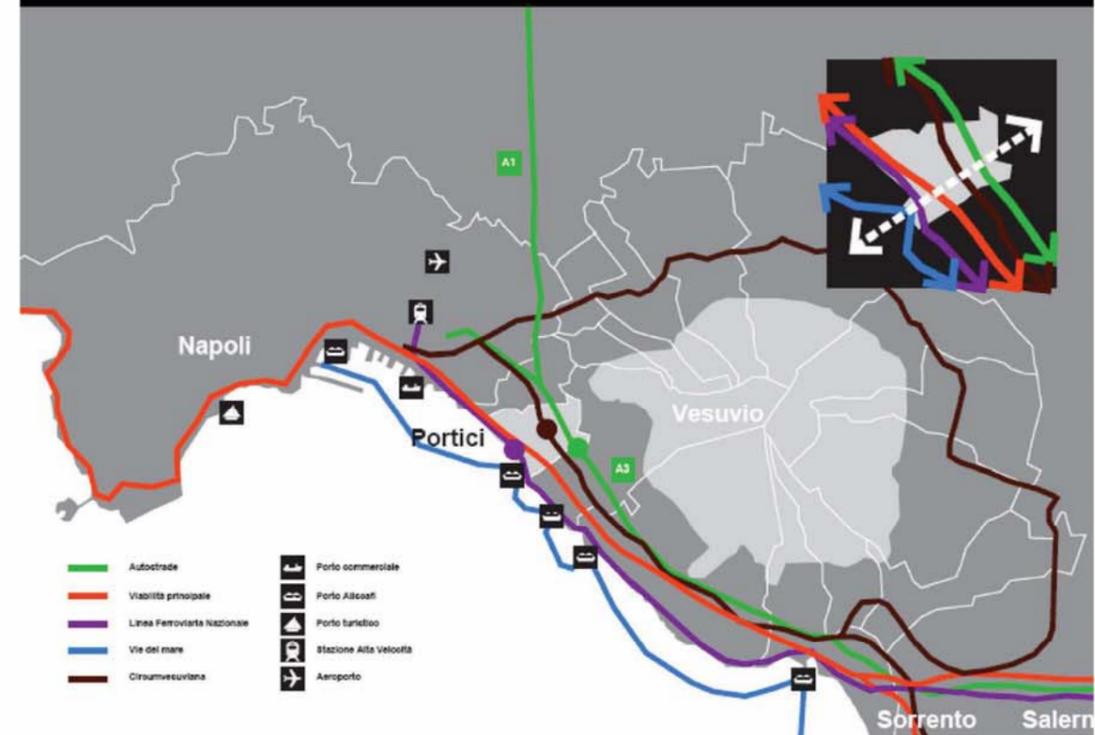
- Viabilità autostradale
- Caselli autostradali
- Viabilità primaria
- Viabilità secondaria
- Linea ferroviaria nazionale (RFI)
- Metropolitana Regionale (linea Circumvesuviana)
- Stazioni esistenti Metropolitana Regionale (linea Circumvesuviana)
- Nuove stazioni Metropolitana Regionale (linea Circumvesuviana)
- Metropolitana Regionale (linea RFI)
- Stazioni esistenti Metropolitana Regionale (linea RFI)
- Nuove stazioni Metropolitana Regionale (linea RFI)
- Metropolitana Regionale in progetto
- Metrò del Mare (servizio attualmente sospeso dalla Regione Campania - anno 2011)
- Ferrovia del Vesuvio (concorso internazionale di progettazione)
- Studio di fattibilità per un sistema di mobilità alternativa nei comuni di Ercolano e Porti
- Sentieri Parco Nazionale del Vesuvio
- Nodo intermodale
- Aeroporto di Capodichino - Napoli
- Porto turistico
- Porto commerciale
- Stazione ferrovia Alta Velocità

Tavola A3.1 - Sistema della mobilità e delle centralità alla scala territoriale

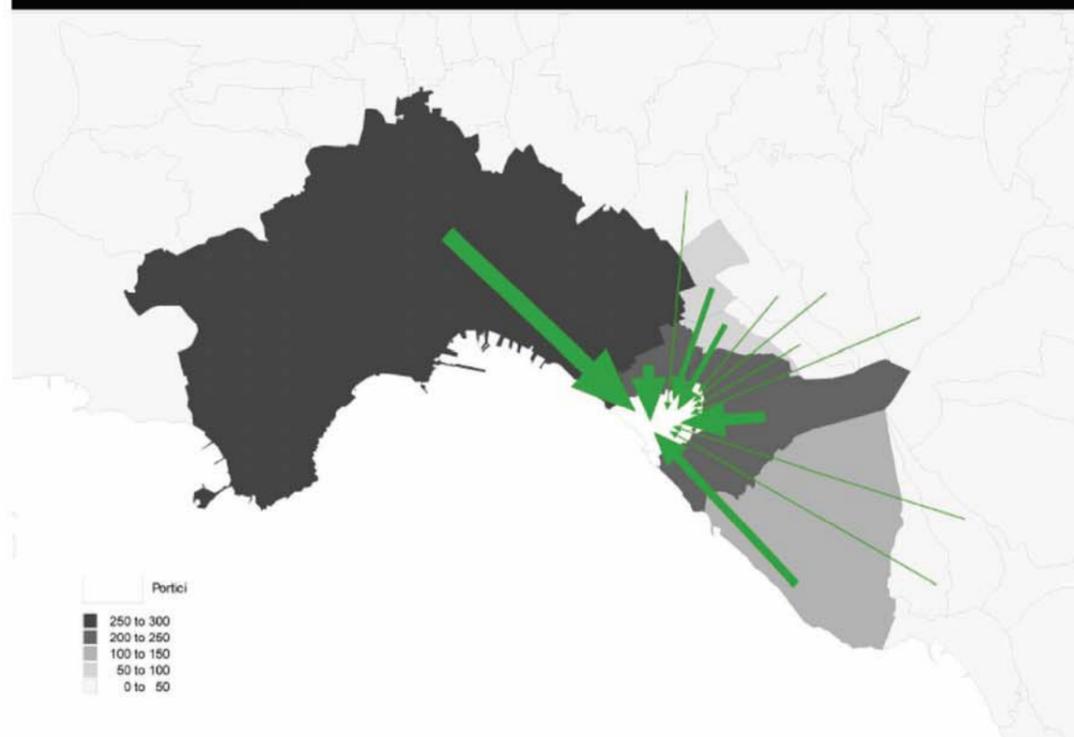
Pendolarismo in uscita



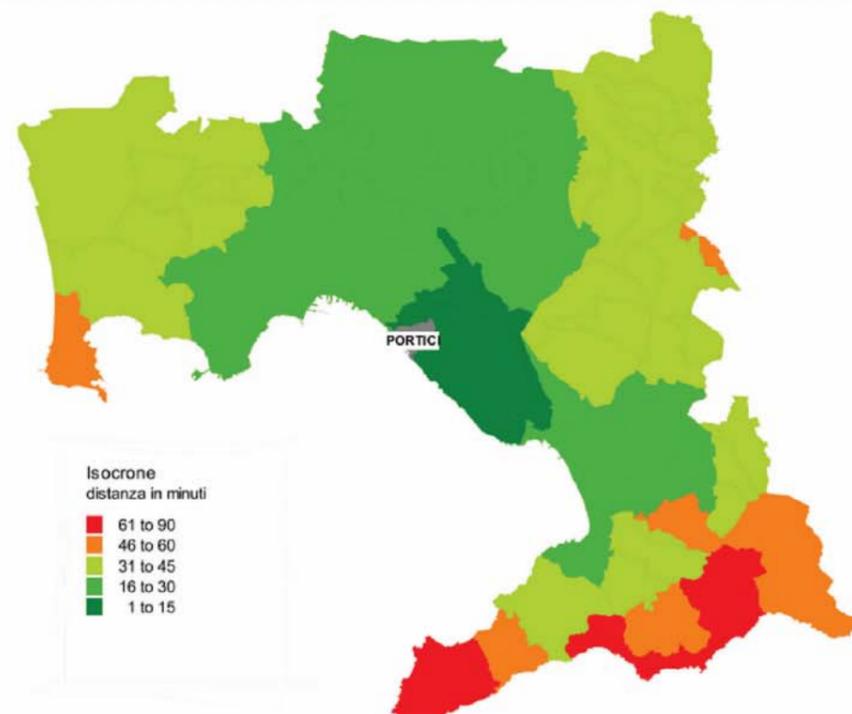
Accessibilità al Comune di Portici



Pendolarismo in ingresso



Isocrone





COMUNE DI PORTICI

STRADE

- Autostrada Napoli - Salerno
- Viabilità principale
- Viabilità secondaria

FERROVIE

- Metropolitana Regionale (linea RFI)
- Stazione Metropolitana Regionale (linea RFI)
- Metropolitana Regionale (linea Circumvesuviana)
- Stazione Metropolitana Regionale (linea Circumvesuviana)

PARCHEGGI

- Parcheggi pubblici
- Parcheggi pertinenziali

VIE DEL MARE

- Metrò del Mare (servizio attualmente sospeso dalla Regione Campania)

PROGETTI E PROGRAMMI IN ATTO

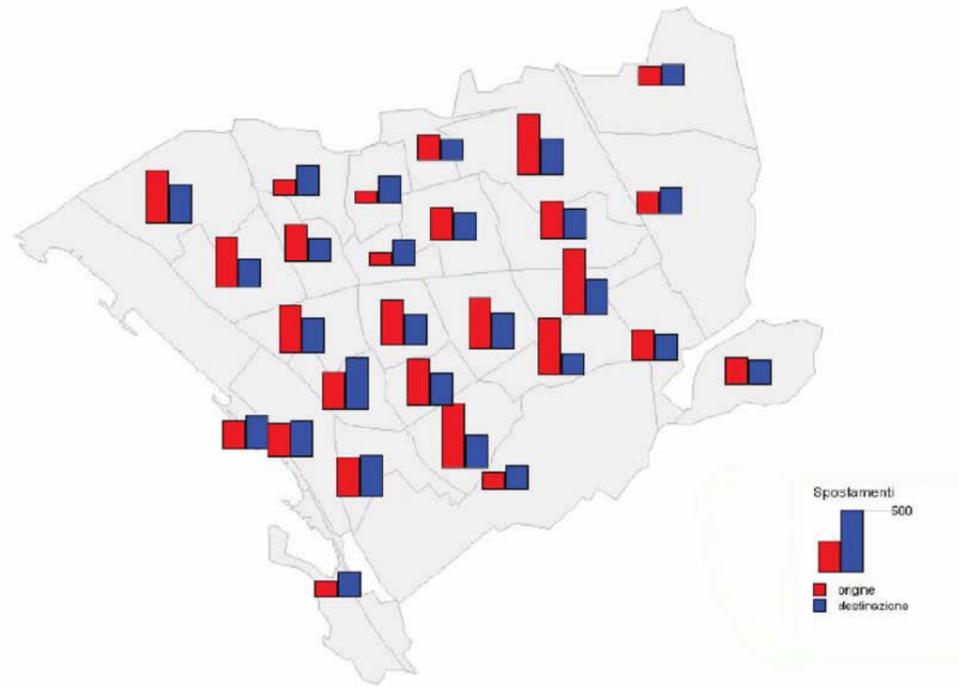
- Nuovo svincolo autostradale Portici - Ercolano
- Parcheggi in project financing
- Parcheggi pertinenziali
- Parcheggi pertinenziali in corso di realizzazione

PROGETTI E PROGRAMMI DI RIQUALIFICAZIONE CHE HANNO RICADUTE SUL SISTEMA DELLA MOBILITA'

- 1 Intervento di riqualificazione del waterfront: sistemazione ambientale legata alla realizzazione del nuovo collettore litorale
- 2 Idea progetto per il nuovo porto turistico di Portici
- 3 Interventi di miglioramento dell'accessibilità alla risorsa mare
- 4 Intervento per la copertura della ferrovia Circumvesuviana

Tavola A3.2 - Sistema della mobilità e delle centralità alla scala comunale

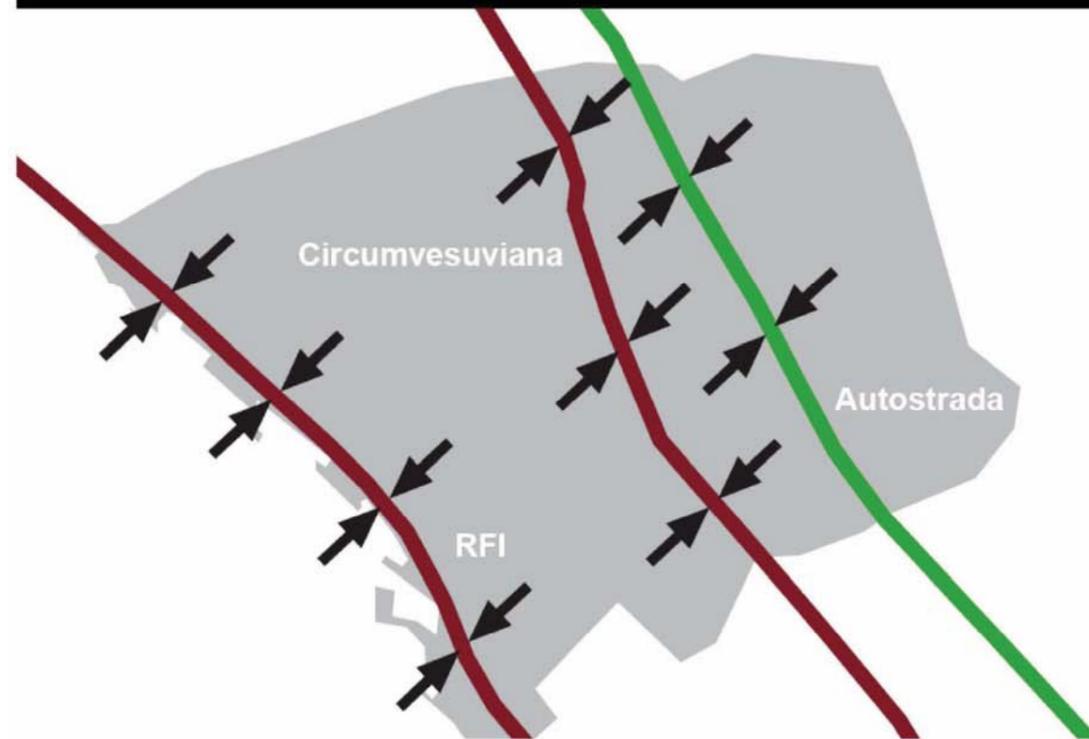
Spostamenti: origine e destinazione



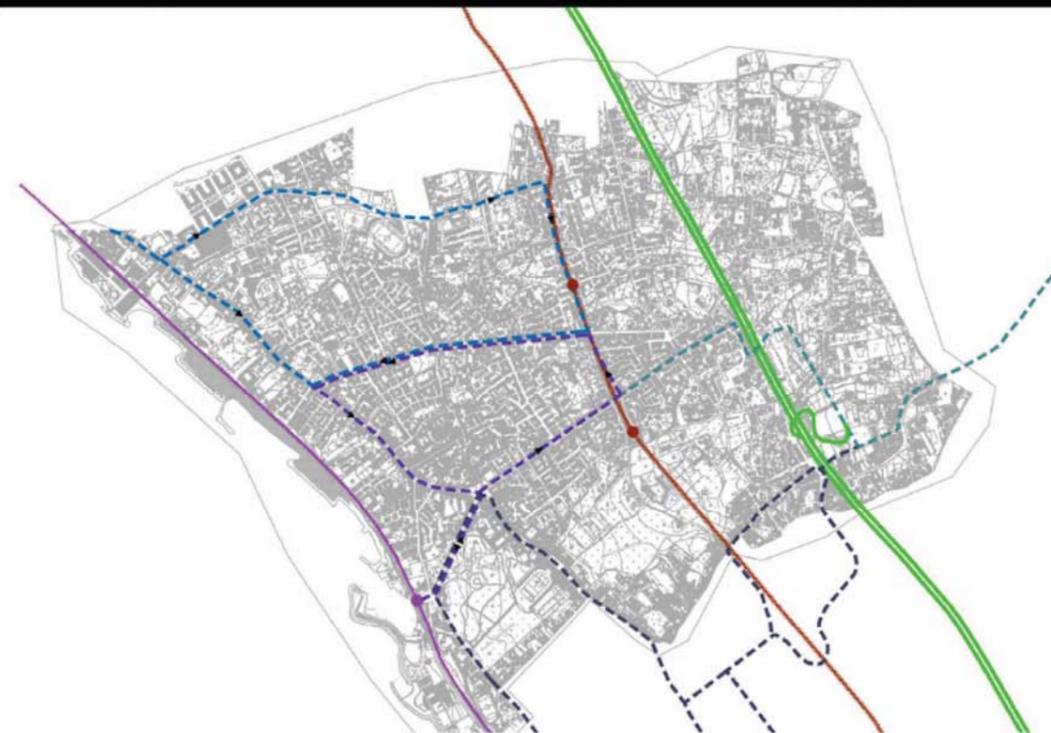
Flussi di traffico nell'ora di punta del mattino

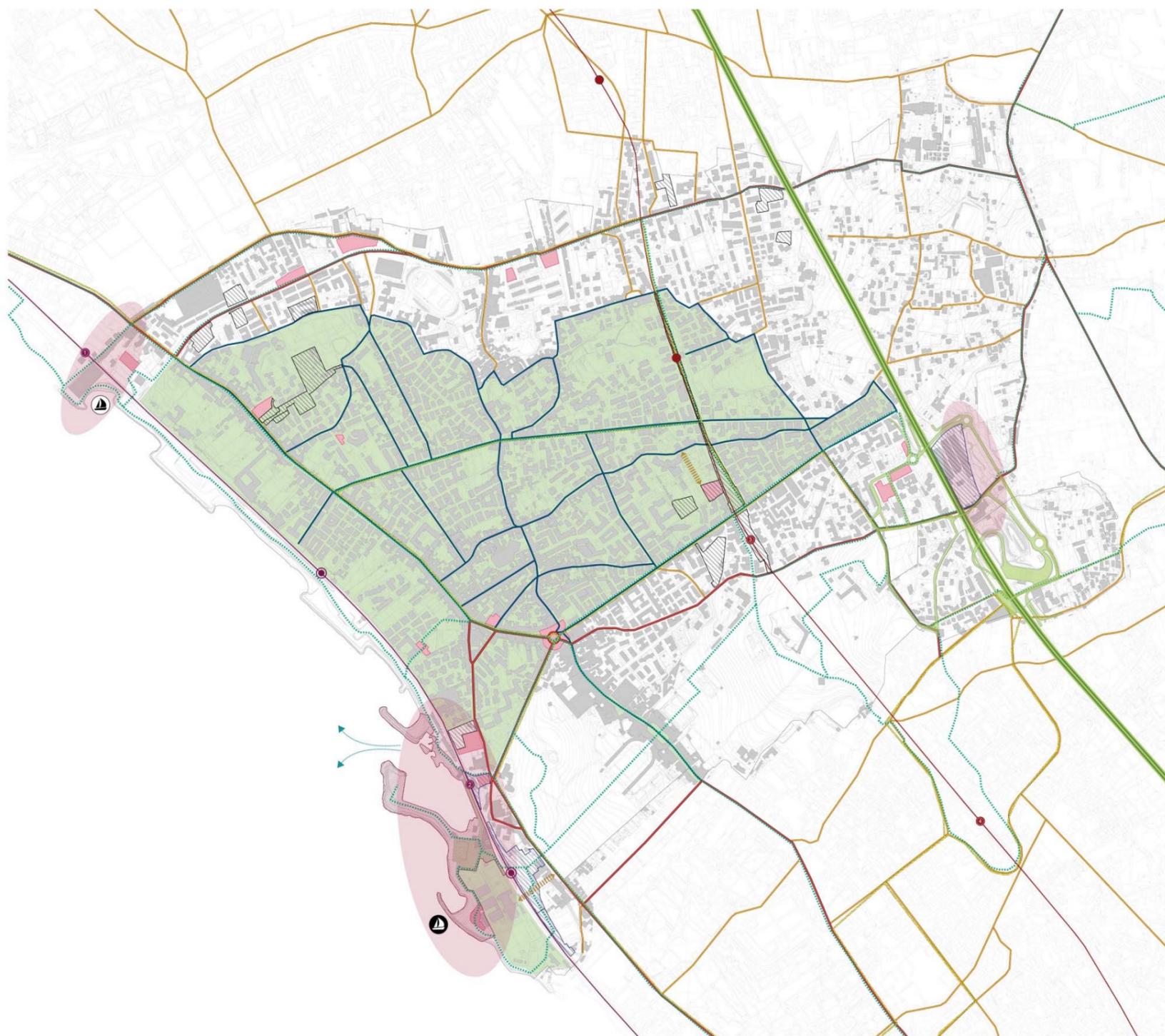


Barriere



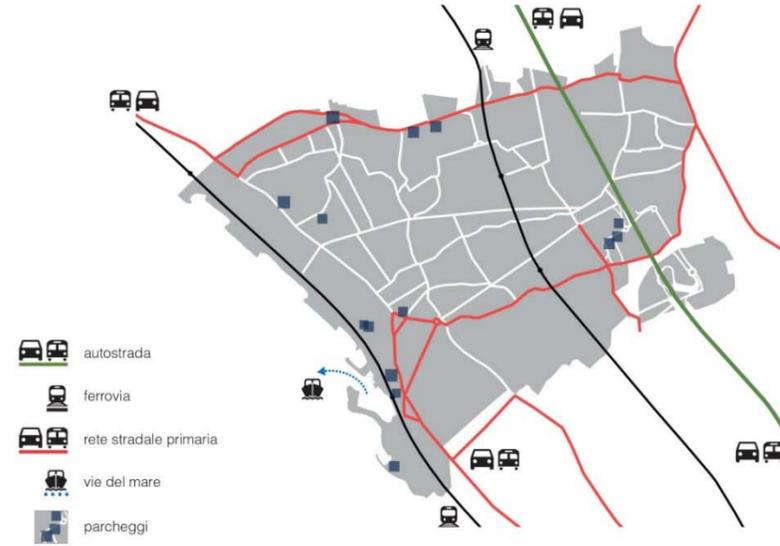
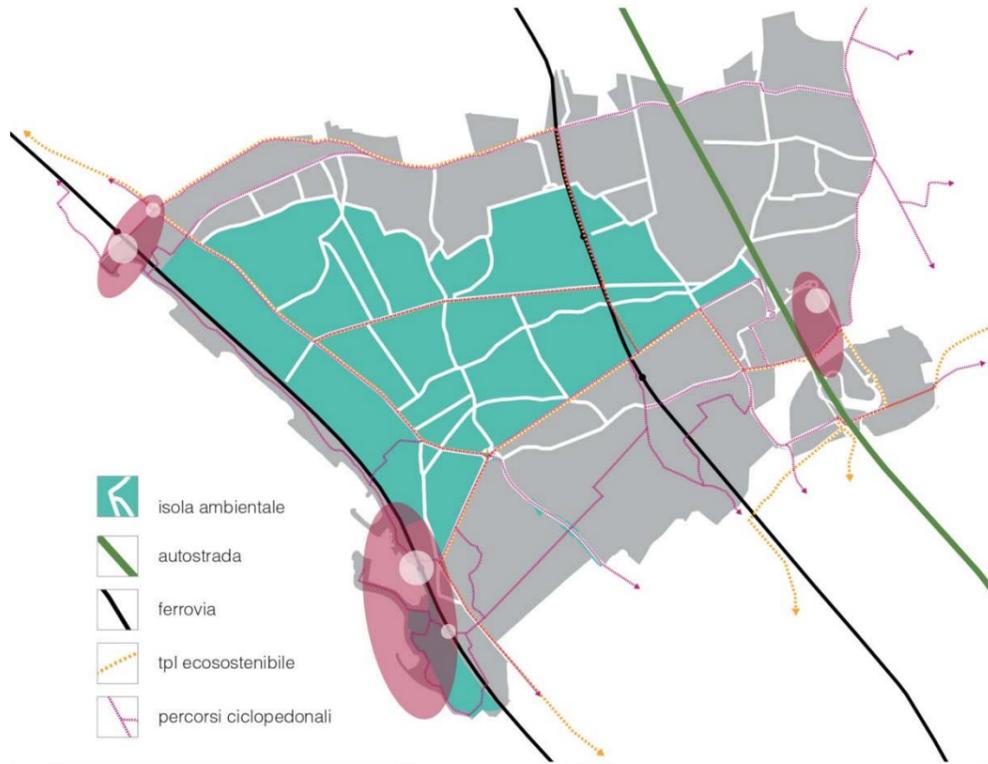
Mobilità alternativa



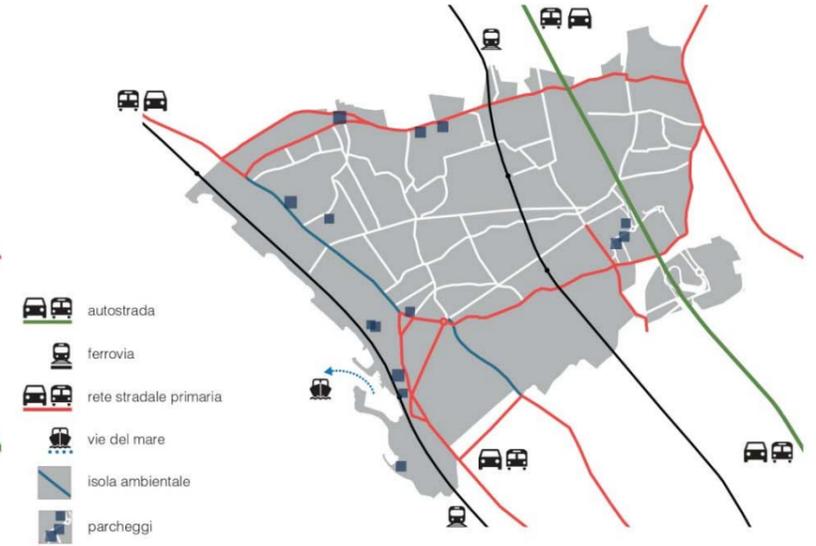


- RETE STRADALE - art. 21 NTA**
- Autostrada Napoli-Salerno
 - Viabilità principale di gronda
 - Viabilità secondaria
 - Connessioni di progetto
- ISOLA AMBIENTALE E VIABILITÀ INTERNA - art. 22 NTA**
- Isola ambientale
 - Viabilità interna isola ambientale
- RETE PEDONALE E CICLABILE - art. 23 NTA**
- RETE PEDONALE E CICLABILE - art. 23 NTA
- TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ECOSOSTENIBILE - art. 24 NTA**
- TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ECOSOSTENIBILE - art. 24 NTA
- PARCHEGGI - art. 25 NTA**
- PARCHEGGI - art. 25 NTA
- RETE FERROVIARIA E RELATIVE STAZIONI - art. 26 NTA**
- Metropolitana Regionale (linea RFI)
 - Circumvesuviana
 - Stazioni e fermate esistenti Metropolitana Regionale (linea RFI)
 - ① Pietrarsa
 - ② Portici - Ercolano
 - Stazioni e fermate di progetto Metropolitana Regionale (linea RFI)
 - Stazioni e fermate esistenti Circumvesuviana
 - ③ Portici Bellavista
 - ④ Portici - via Libertà
- PORTO E APPRODI - art. 27 NTA**
- Porto storico del Granatello
 - Ampliamento Porto del Granatello
 - Nuovo approdo di Pietrarsa
 - Vie del mare
- NODI DI INTERSCAMBIO MODALE - art. 28 NTA**
- NODI DI INTERSCAMBIO MODALE - art. 28 NTA
- AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE - art. 46 NTA**
- Ambiti di Riqualificazione per standard urbanistici (ARsu)
 - Ambiti di Riqualificazione Integrati (ARi)

Tavola P3.1 - Sistema infrastrutturale

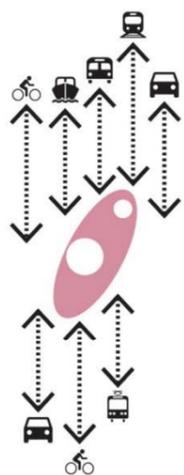


scenario iniziale

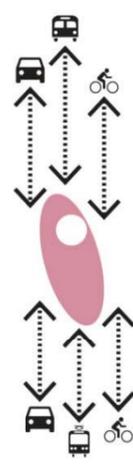


possibile scenario di breve periodo

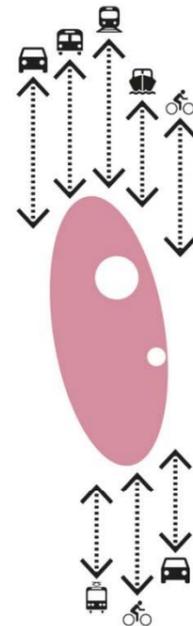
NODO INTERSCAMBIO MODALE PIETRARSA
Altre destinazioni



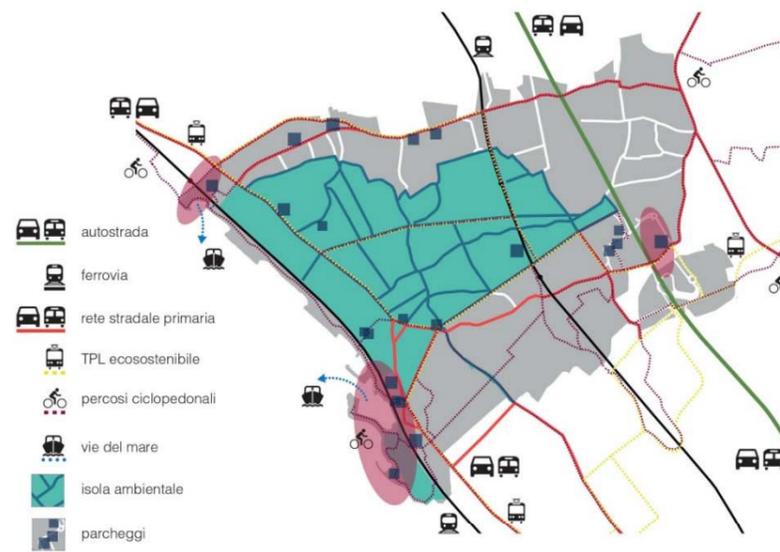
NODO INTERSCAMBIO MODALE EX KERASAV
Altre destinazioni



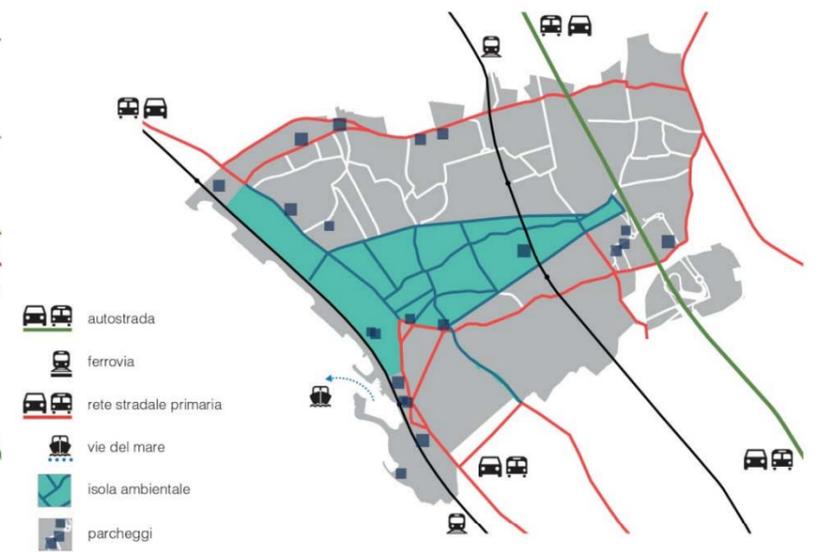
NODO INTERSCAMBIO MODALE GRANATELLO
Altre destinazioni



NODI DI INTERSCAMBIO MODALE



scenario finale



possibile scenario di medio periodo

6 – Dimensionamento

Criteria per il dimensionamento del PUC

Il calcolo dei fabbisogni ed il conseguente dimensionamento del PUC si confronta con alcune condizioni peculiari del territorio porticense che ne condizionano fortemente le scelte. Soprattutto l'appartenenza alla Zona Rossa vesuviana ad alto rischio vulcanico e il conseguente divieto di realizzare nuove volumetrie residenziali sancito dalla L.R. 21/2003, ma anche i fortissimi vincoli derivanti dal Piano territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani che, a meno dell'area Portuale AP, non consente la realizzazione di nuove volumetrie se non quelle per attrezzature a standard ai sensi del D.I. 1444/68. Ciò nonostante, al fine di conoscere qual è l'effettivo scenario demografico del comune, si riporta di seguito la valutazione dei principali fabbisogni e i criteri di dimensionamento del piano in coerenza con quanto previsto dal PTC della Città Metropolitana di Napoli (ex PTCP) adottato e della D.G.P 628/2013 che riporta i criteri di valutazione della coerenza dei PUC della provincia di Napoli alle strategie del PTC.

Il fabbisogno abitativo

Il PTC prevede (e la D.G.P. 628/2013 conferma) che il calcolo del fabbisogno abitativo venga calcolato secondo 2 componenti:

- Il fabbisogno aggiuntivo, calcolato sulla base del prevedibile incremento della domanda di nuovi alloggi connesso alla dinamica della popolazione e delle famiglie nei dieci anni successivi alla redazione del PUC, orizzonte temporale del piano,
- Il fabbisogno pregresso, dovuto al disagio abitativo da affollamento o da coabitazione, da indagare attraverso la Matrice dell'affollamento costruita dall'incrocio fra la distribuzione di famiglie per numero di componenti in abitazioni per numero di stanze.

Il fabbisogno complessivo è dato dalla somma delle due componenti di cui sopra, sulla base del rapporto ottimale di 1 famiglia/1 alloggio. Il numero delle famiglie è dato dalla popolazione derivata dalla proiezione nell'arco decennale del piano effettuata sulla base del tasso medio annuo del decennio precedente diviso il numero medio dei componenti per famiglia calcolato come media del trend degli ultimi 10 anni e degli ultimi 5 anni.

Nel caso del Comune di Portici l'indagine relativa alle dinamiche demografiche fa registrare un decremento continuo della popolazione a partire da trent'anni a questa parte. Tale andamento è confermato anche per il decennio 2006-2015 dal trend dei saldi demografici annuali, il cui tasso medio annuo complessivo è pari a -0,75%, come riportato in Tabella 4 al Capitolo 3.

L'analisi comparata dei saldi naturale e migratorio fra il 2006 e il 2015 mostra inoltre che tale dinamica negativa è soprattutto dovuta al trend del saldo migratorio, il cui tasso medio annuo nel decennio è di -0,53%,

oltre due volte più rilevante di quello naturale (-0,22% tasso naturale medio annuo nel decennio), anch'esso negativo.

Sviluppando, sulla base del citato tasso medio annuo complessivo (-0,75%), la proiezione demografica per l'orizzonte decennale del PUC, si ottiene una popolazione al 2025 di **51.266 abitanti** (cfr. Tabella 25).

Tabella 25: Proiezione demografica a 10 anni sulla base del tasso di variazione medio annuo pari a -0,75%

ANNO	POPOLAZIONE	VARIAZIONE ASSOLUTA
2016	54.859	-415
2017	54.448	-411
2018	54.040	-408
2019	53.634	-405
2020	53.232	-402
2021	52.833	-399
2022	52.437	-396
2023	52.043	-393
2024	51.653	-390
2025	51.266	-387

Prendendo in esame il solo tasso naturale medio annuo nel decennio (-0,22), in coerenza con quanto previsto dal PTC della Città Metropolitana di Napoli nel caso di trend negativo per entrambe le componenti, la proiezione demografica produce una popolazione al 2025 di **54.043 abitanti**.

Tabella 26: Numero medio dei componenti per famiglia annuo 2006-2015

Anno	Famiglie	Componenti per Famiglia	Tasso di variazione annuo	Tasso medio nel decennio	Tasso medio nel quinquennio	Media dei Tassi
2006	22.945	2,44	-0,008			
2007	23.094	2,4	-0,016			
2008	23.146	2,37	-0,012			
2009	23.259	2,34	-0,013			
2010	23.100	2,34	0,000			
2011	22.995	2,43	0,038			
2012	22.900	2,42	-0,004			
2013	21.039	2,66	0,099			
2014	20.818	2,66	0,000			
2015	22.427	2,46	-0,075			
				0,01	0,012	0,0063

Tabella 27: Variazione annua del numero di componenti per famiglia 2006-2015

Anno	Variazione annua	Numero medio componenti
2.016	0,015459	2,48
2.017	0,015556	2,50
2.018	0,015653	2,51
2.019	0,015751	2,53
2.020	0,01585	2,54
2.021	0,015949	2,56
2.022	0,01605	2,57
2.023	0,01615	2,59
2.024	0,016252	2,61
2.025	0,016353	2,62

Il calcolo del numero medio di componenti per famiglia al 2025 è effettuato, come si è detto, sulla base della media fra il tasso di variazione annua nell'ultimo quinquennio e quello nell'ultimo decennio di cui alla Tabella 26. Entrambi i tassi medi di variazione sono positivi, seppure molto bassi (0,01 e 0,012), la loro media è **0,0063**.

La media fra risultato pari a **2,62 componenti per famiglia**. Il numero di famiglie al 2025 è ottenuto dividendo la popolazione prevista per lo stesso anno per il numero medio ricavato.

Considerando i valori della popolazione al 2025 ottenuti da entrambe le proiezioni di cui sopra, il numero di famiglie a quella data è pertanto risultata pari a:

51.266 abitanti / 2,55 componenti per famiglia = **19.567 famiglie**

54.043 abitanti / 2,55 componenti per famiglia = **20.627 famiglie**

In entrambi i casi si registra una riduzione del numero di famiglie rispetto al 2016 (22.427) ma, considerando il numero di alloggi occupati al 2011 di cui alla precedente Tabella 7, pari a 20.082, per la popolazione calcolata sulla base del solo tasso naturale si registra un valore del rapporto famiglie /alloggi superiore ad 1 (1,02), **con un fabbisogno aggiuntivo di 545 alloggi**.

Per quanto riguarda il fabbisogno pregresso, a causa della indisponibilità, ad oggi, dei dati relativi alla distribuzione delle famiglie per numero di componenti negli alloggi per numero di stanze sulla base dei dati del Censimento ISTAT 2011, non è possibile effettuare la compilazione della *Matrice di affollamento*, né dedurre le informazioni relative agli alloggi malsani⁹.

Il disagio abitativo può dunque essere indagato solo utilizzando dati accorpati, cioè il rapporto fra i 55.041 abitanti al 2016 e i vani occupati al 2011 di cui alla precedente Tabella 7 (**77.751 stanze**) che producendo un valore inferiore ad 1 (**0,71 abitanti/vano**) **non fa emergere alcun fabbisogno pregresso**.

In tutti i casi, come anticipato, il soddisfacimento di questo eventuale fabbisogno dovrà fare i conti con due condizioni.

La prima riguarda il fatto che, come più volte ribadito nei capitoli precedenti, il territorio di Portici è parte della Zona Rossa ad alto rischio vulcanico, oggetto della L.R. 21/2003 che impone di non incrementare l'edificazione a scopo residenziale mediante l'aumento dei volumi abitabili né i carichi urbanistici derivanti dai pesi insediativi.

La seconda condizione è connessa all'appartenenza del comune ai territori disciplinati dal Piano Paesistico dei Comuni Vesuviani che, nel caso specifico di Portici, consente nuova edificazione solo finalizzata alla realizzazione di attrezzature a standard, nonché incrementi volumetrici a soli fini dell'adeguamento igienico-sanitario (cfr. Capitolo 1).

⁹ In fase di preliminare alcuni indicatori del disagio abitativo furono sviluppati per particelle censuarie al 2001, evidenziando in particolare, in alcune aree del centro storico, un Indice di coabitazione compreso fra 1,25 e 2 famiglie/abitazione. Tali aree sono soprattutto quelle a ridosso di via Università fra la Reggia e P.zza S. Ciro, quelle fra c.so Garibaldi e via Arlotta e quelle a nord-ovest del comune lungo via Martiri di via Fani.

Il soddisfacimento del fabbisogno abitativo aggiuntivo, nonché quello pregresso eventualmente non evidenziato dai dati a disposizione, potrà pertanto avvenire solo attraverso il frazionamento di abitazioni esistenti senza aumento di volumetria.

Il fabbisogno delle attività terziarie

Per quanto riguarda le attività **terziarie**, la città di Portici, sia nelle strategie del PTR e del PTC, sia in quelle definite già con il DOS alla scala comunale, è candidata ad occupare un ruolo preciso nella realizzazione di uno schema alternativo dell'armatura urbana provinciale e regionale, in quanto polo di una rete policentrica e pluridirezionale finalizzata a riequilibrare la congestione napoletana.

In particolare la città di Portici, come emerge anche dal DOS, guarda a se stessa come "nodo metropolitano per la produzione di nuovi saperi, per la ricerca, per il turismo metropolitano e per il commercio innovativo", puntando dunque decisamente ad irrobustire la dotazione di attrezzature e l'offerta di servizi alla scala urbana e metropolitana.

Le funzioni terziarie e produttive sono inoltre fondamentali anche al fine di sostenere e incentivare la riduzione dei pesi abitativi nella Zona Rossa ad alto rischio vulcanico, come prevede specificamente la L.R. 21/2004 che consente, nei comuni di tale zona " *in deroga alle prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti, il mutamento di destinazione d'uso degli immobili residenziali da adibire all'esercizio di attività produttive, commerciali, turistico - ricettive o di pubblica utilità.*"

Il dimensionamento di tali attività sarà dunque relazionato prevalentemente alla fattibilità degli interventi di cambio di destinazione d'uso dalla funzione residenziale e alle premialità incentivanti dei meccanismi compensativi necessari ad attivarli, fermo restando quanto evidenziato precedente relativamente ai vincoli del P.T.P.

In tutti i casi, fermo restando il divieto di nuova edificazione e di incrementi volumetrici, all'interno del meccanismo di attuazione degli ambiti di riqualificazione, in quota parte della funzione principale, che è comunque costituita da attrezzature pubbliche o private di uso pubblico a standard ex D.I. 1444/68, sono sempre ammessi gli esercizi commerciali di vicinato e servizi a carico urbanistico basso che, anche alla luce dei recenti provvedimenti legislativi¹⁰, sono universalmente riconosciuti come una componente indispensabile e irrinunciabile della dotazione funzionale di un tessuto urbano ai fini della sua qualità e vitalità e sono considerati alla stregua di uno standard aggiuntivo di valore urbano.

Il fabbisogno delle attrezzature a standard

¹⁰ Com'è noto, il Dlgs n. 114/98, il cosiddetto decreto Bersani, e la successiva L.R. n. 1/2000, nel regolamentare il commercio di media e grande distribuzione - per le quali viene attivata una specifica e approfondita regolamentazione - liberalizzano il commercio cosiddetto "di vicinato", comprendente gli esercizi commerciali fino a 250 mq di superficie, che non sono più assoggettate al rilascio di autorizzazioni comunali.

Per la valutazione del fabbisogno relativo alle **attrezzature a standard** ai sensi del D.I. 1444/68 è necessario

Tipologia di attrezzatura	Attrezzature pubbliche esistenti	Attrezzature pubbliche in corso di attuazione	Attrezzature esistenti e in corso di attuazione			St. Ambiti di Riqualificazione a standard (Arsu)	St. Arsu calcolata all'80% (area di cessione)	Totale superficie Attrezzature esistenti ed in corso di attuazione + 80% St. Arsu		
	mq	mq	mq	mq/ab al 2016	mq/ab con aree al doppio	mq	mq	mq	mq/ab al 2016	mq/ab con aree al doppio
Istruzione	109.178,13	-	109.178,13	1,98	3,97	□	□	□	□	□
Interesse comune	171.360,88	6.296,76	177.657,64	3,23	6,46	□	□	□	□	□
Verde attrezzato e sport	179.217,76	3.281,37	182.499,13	3,32	6,63	□	□	□	□	□
Parcheggi	39.959,97	19.884,84	59.844,81	1,09	2,17	□	□	□	□	□
Totale	499.716,74	29.462,97	529.179,71	9,61	19,23	74.714,73	59.771,78	588.951,50	10,70	21,40

considerare quanto segue:

Tabella 28: Dotazione delle attrezzature a standard esistenti e di progetto

1. Le osservazioni avanzate a proposito dell'andamento demografico negativo comporterebbero il dimensionamento sul numero di abitanti risultante dalla proiezione al 2025, pari a circa 51.266 o poco più di 54.000 se si considera il solo saldo naturale. Tale valore potrebbe essere ulteriormente ridotto in relazione agli interventi di decremento dei pesi residenziali previsti ai sensi della L.R. 21/2003 per la Zona Rossa ad elevato rischio vulcanico. Il mantenimento della popolazione attuale è dunque da ritenere una condizione cautelativa.
2. L'elevato consumo di suolo nel territorio comunale di Portici e la conseguente presenza di parti urbane assimilabili alle sole Zone omogenee A) e B), consente di applicare l'art. 4 del D.I 1444/68 in base al quale, nell'ambito delle suddette zone, le aree a standard "saranno computate, ai fini della determinazione delle quantità minime prescritte (...) in misura doppia di quella effettiva".

Tale scelta è anche sostenuta dall'obiettivo di contenere al massimo il consumo di suolo e tutelare le poche aree agricole residue, anche in coerenza con la legge sul contenimento del consumo di suolo approvata dalla Camera dei deputati nel maggio scorso.

Anche considerando il raddoppio delle aree, il fabbisogno minimo prescritto per il territorio di Portici nella misura di 20 mq/ab (Titolo II, art. 1.3 L.R. 14/82 non abrogato dalla legge urbanistica n. 16/2004), non è soddisfatto dalla dimensione complessiva delle attrezzature esistenti e in corso di realizzazione (**19,23 mq/ab**).

Mentre le attrezzature di interesse comune risultano ampiamente soddisfatte (3,25 mq/ab sui 2,5 richiesti), sono particolarmente carenti le aree a Verde attrezzato e sport, coperte solo per il 33% della quantità richiesta (10 mq/ab). Anche le attrezzature per l'istruzione sono molto inferiori alla soglia minima richiesta (1,98 mq/ab sui 5,00 mq richiesti). ma la domanda per tale tipologia è piuttosto bassa a causa del progressivo invecchiamento della popolazione e della scarsa natalità nel comune.

Al fine di colmare il deficit sopra descritto, il piano individua aree da destinare a nuove attrezzature pubbliche e di uso pubblico, nelle quantità minime sufficienti al raggiungimento dello standard previsto dalle leggi vigenti in materia. Si tratta degli "Ambiti di Riqualificazione per standard urbanistici" (ARsu), descritti nel successivo cap. 7, che, considerando cautelativamente la sola parte di cessione pari all'80% della superficie territoriale complessiva -così come previsto dal meccanismo riportato nel citato cap. 7-, innalzano il valore dello standard a **21,40 mq per abitante**, così come evidenziato nella successiva Tabella 28.

Considerando nella dotazione delle attrezzature alla scala urbana anche la parte inferiore del Bosco della Reggia di Portici, che misura 166.459,89 mq, il valore dello standard si attesta su 27,45 mq/ab.

7 – Ambiti di riqualificazione

7.1 Regole generali per gli Ambiti di Riqualficazione

Il PUC individua e disciplina gli *Ambiti di Riqualficazione*, le aree cioè per i quali si prevedono la rigenerazione e la modificazione urbana ed ambientale costituita da un insieme sistematico di opere quali:

- edifici privati con destinazioni coerenti con quelle previste dal PUC e dal RUEC;
- opere di urbanizzazione primaria connesse alla trasformazione;
- attrezzature pubbliche o private di uso pubblico.

Gli Ambiti di Riqualficazione sono articolati in due grandi famiglie:

- a) gli *Ambiti di Riqualficazione per standard urbanistici* (ARsu)
- b) gli *Ambiti di qualificazione integrata* (Ari)

Gli ARsu, destinati prioritariamente all'acquisizione pubblica dei suoli per la realizzazione di attrezzature pubbliche o private ad uso pubblico, rientranti negli standard urbanistici di cui al D.I. n. 1444/1968, sono individuati sulla base del dimensionamento e secondo i seguenti criteri fondamentali:

- coerenza con il quadro dei vincoli sovraordinati, con particolare riferimento al Piano Territoriale Paesistico dei Comuni vesuviani;
- conferma di alcune aree per standard urbanistici previste dal previgente PRG e non attuate;
- confronto con le vocazioni e necessità della città e delle sue parti, con particolare riferimento alla ricerca di integrazione con attrezzature già esistenti e con quartieri esistenti poco dotati;
- accessibilità delle aree;
- esclusione di aree di particolare pregio agricolo.

Gli Ari, destinati alla realizzazione di nodi intermodali e centralità urbane e locali, anche attraverso la demolizione e ricostruzione di edifici esistenti, sono individuati sulla base delle condizioni di degrado urbanistico ed edilizio esistenti, delle esigenze di ridisegno infrastrutturale e di innalzamento dell'offerta funzionale di qualità. In particolare essi sono:

1. Ambito di Riqualficazione integrata 1 (Ari 1) "Il Nodo intermodale del Granatello;
2. Ambito di Riqualficazione integrata 2 (Ari 2) "La nuova centralità urbana della ex Kerasav e del nodo intermodale".

Con riferimento alla suddetta articolazione, i criteri generali che regolano l'attuazione degli Ambiti sono riassumibili nei seguenti punti:

1. Gli Ambiti di Riqualficazione esprimono una potenzialità edificatoria così articolata:
 - Gli ARsu e l'Ari 1 esprimono un diritto edificatorio di base (Deb) generato da un *Indice di utilizzazione territoriale di base* (Iub). Al fine di garantire un principio di perequazione urbanistica fra i proprietari dei suoli ricadenti in tali Ambiti, il PUC attribuisce lo stesso Indice di utilizzazione territoriale di base (Iub) a tutti gli Ambiti suddetti.

- L'ARi 2 esprime un diritto edificatorio corrispondente all'incremento di SUL realizzabile nella volumetria esistente.
2. Il Deb di cui al precedente punto può essere utilizzato dai proprietari dei suoli nell'Ambito di Riqualficazione in cui esso matura:
 - previa cessione compensativa gratuita al Comune di una quota di suolo secondo le modalità specificate nelle NTA;
 - in alternativa, per la realizzazione di attrezzature private di uso pubblico assimilabili a standard urbanistici sempre secondo quanto definito sempre nelle NTA.
 3. Ai proprietari dei suoli ricompresi negli Arsu e nell'ARi 1, il Comune può riconoscere un ulteriore Diritto edificatorio di riserva pubblica (Derp), generato da un Indice di utilizzazione territoriale di riserva pubblica (Iurp), che il PUC fissa in maniera unitaria, a fronte della corresponsione di oneri straordinari di urbanizzazione. In tali Ambiti il Diritto edificatorio della trasformazione Det, derivante dalla somma del Deb e del Derp, viene reso esercitabile dal Piano Operativo e dagli Atti di Programmazione nei quali tali Ambiti sono inseriti, anche sulla base di procedure di evidenza pubblica finalizzate all'acquisizione della disponibilità dell'intervento da parte dei proprietari delle aree.

Negli Ambiti di Riqualficazione per standard urbanistici il Comune, in qualsiasi momento e con le procedure fissate dalla legge, può comunque esercitare l'ablazione onerosa dei suoli previa apposizione di vincolo espropriativo reso conformativo attraverso dichiarazione di pubblica utilità in sede di approvazione del Piano Operativo e degli Atti di programmazione. In caso di esproprio dei suoli, il diritto edificatorio della trasformazione (Det) connesso al suolo espropriato è acquisito dal Comune che può esercitare direttamente la possibilità edificatoria destinandola alla realizzazione di attrezzature pubbliche o di uso pubblico.

1. L'Attuazione degli Ambiti di Riqualficazione avviene previa approvazione di un Piano Urbanistico Attuativo e di un comparto edificatorio, che possono riguardare uno o più Ambiti di Riqualficazione. A meno dei casi in cui il PUC ne prevede l'obbligo, i PUA possono essere sostituiti dal Permesso a costruire convenzionato di cui all'art. 28 bis del DPR 380/ 2001 qualora sussistano le condizioni previste dalla stessa legge. Al fine di assicurare la coerenza e unitarietà della riqualficazione, il PUC introduce inoltre la procedura del Progetto urbano.
2. I perimetri degli Ambiti di Riqualficazione sono riportati nell'elaborato P3.2 - *Sistema insediativo*. Compete al Piano operativo e agli Atti di programmazione la loro esatta definizione con l'attribuzione dei diritti edificatori corrispondenti. In tale sede possono quindi essere apportate limitate modifiche dei suddetti perimetri sulla base di sopravvenute esigenze di riqualficazione urbana di aree degradate, di motivate necessità tecnico-realizzative, di una più precisa individuazione dei confini proprietari e di mutate esigenze connesse ad un obiettivo miglioramento urbanistico delle attrezzature pubbliche da realizzare. Tali modifiche non devono comportare variazioni sostanziali sia dal punto di vista localizzativo sia dal punto di vista dimensionale.

7.2 Attuazione degli Ambiti di Riqualficazione

Gli Ambiti di Riqualficazione per standard urbanistici

Gli ARsu costituiscono un complesso di aree destinate ad attrezzature pubbliche o private di uso pubblico di nuovo impianto che si integrano con quelle esistenti e sono individuate con l'obiettivo di garantire gli adeguati standard urbanistici ai sensi del D.I. n.1444/1968.

Gli *obiettivi prioritari e qualificanti* che il PUC definisce per gli ARsu sono:

- a. l'innalzamento delle prestazioni ecologico-ambientali della città all'interno delle prospettive, delle regole e degli indirizzi del Sistema ambientale di cui al precedente Capitolo 5, attraverso l'irrobustimento delle dotazioni vegetali, la conservazione di adeguate condizioni di permeabilità dei suoli e l'adeguamento della rete di sottoservizi alle nuove condizioni climatiche e tecnico-normative, anche esternamente agli Arsu;
- b. il rafforzamento della dimensione integrata e dell'accessibilità diffusa delle attrezzature e dei luoghi di socialità;
- c. il potenziamento dell'offerta pubblica di attrezzature attraverso il coinvolgimento dei privati, anche per la riqualficazione di quelle esistenti;
- d. l'incremento di parcheggi alberati e permeabili ai margini della città compatta per incentivare l'uso del trasporto pubblico e della ciclo-pedonalità;
- e. la massima flessibilità nel tempo delle destinazioni pubbliche per adeguarsi all'evoluzione della domanda urbanistica e sociale.

Ai fini dell'attuazione degli interventi pubblici e privati, il PUC definisce specifiche disposizioni normative programmatiche articolate in: requisiti progettuali, parametri urbanistici e ambientali, procedura attuativa, categorie d'intervento e destinazioni d'uso.

Con riferimento a tale articolazione, e rimandando alle NTA per la puntuale definizione, di seguito si riportano per grandi linee i contenuti delle disposizioni.

Per quel che riguarda *requisiti progettuali* il PUC sostiene l'importanza di:

- privilegiare le condizioni di complementarietà funzionale e di integrazione spaziale con le attrezzature esistenti riservando una specifica e prioritaria attenzione alla qualità delle fronti affaccianti direttamente sugli spazi aperti pubblici (strade, piazze, parchi e giardini);
- garantire un miglioramento complessivo della qualità della struttura urbana in cui si colloca il singolo Arsu rafforzando i capisaldi funzionali, pubblici e privati anche dal punto di vista della qualità architettonica, della rappresentatività simbolica e dell'orientamento all'interno dei tessuti edificati, o creandone di nuovi;

- connotare le scelte di piantumazione caratterizzanti ciascun Arsu, con riferimento al contesto ambientale ed edilizio in cui si colloca, con l'obiettivo di garantire un paesaggio vegetale di tipo massivo.

Le disposizioni relative ai *parametri urbanistici e ambientali* definiscono:

- l'entità del Diritto edificatorio di base (Deb), generato da un Indice di utilizzazione territoriale di base (Iub) uguale in tutti gli Arsu;
- le condizioni per il riconoscimento da parte del Comune ai proprietari dei suoli ricompresi negli Arsu dell'ulteriore Diritto edificatorio di riserva pubblica (Derp), generato da un Indice di utilizzazione territoriale di riserva pubblica (Iurp) fissato nella stessa misura per tutti gli ARsu;
- l'entità dell'indice di utilizzazione fondiaria (Iuf) aggiuntivo per la realizzazione di servizi strettamente funzionali alle attrezzature scoperte da realizzare su aree pubbliche, espropriate o acquisite attraverso cessione compensativa;
- l'entità degli indici ecologico-ambientali per il controllo della permeabilità e della piantumazione nelle aree scoperte (Ip-Indice di permeabilità, Icv-Indice di copertura vegetale).

Le disposizioni relative alla *procedura attuativa* definiscono:

- la quota di suolo oggetto di cessione compensativa al Comune per la realizzazione di attrezzature rientranti negli standard urbanistici di cui al D.I. n. 1444/1968, pari almeno all'80% della St di ciascun Arsu;
- le condizioni che regolamentano la cessione compensativa dei suoli al Comune o la realizzazione di attrezzature private di uso pubblico nel caso in cui i proprietari conservino la proprietà dei suoli dell'intero Ambito ;
- gli interventi cui rivolgere le risorse derivanti dagli oneri straordinari di urbanizzazione, da trasferire in un fondo comunale e in particolare:
 - prioritariamente opere di urbanizzazione secondaria nelle aree cedute al Comune;
 - opere di compensazione urbanistica ed ambientale esterne agli ARsu e in particolare:
 - riqualficazione delle opere di urbanizzazione secondaria pubbliche esistenti, con particolare riferimento agli spazi aperti, alle attrezzature scoperte e all'incremento delle dotazioni vegetali di tali aree;
 - riqualficazione delle strade e delle piazze pubbliche attraverso l'incremento delle dotazioni vegetali e la riorganizzazione dei sottoservizi a rete;
 - interventi di ripascimento e protezione degli arenili;
 - incentivazione degli interventi di recupero primario (strutturale, impiantistico e tecnico-costruttivo delle parti comuni degli edifici) nei tessuti degradati della Città storica, da individuare in sede di Piano Operativo e Atti di Programmazione sulla base dei criteri definiti dal RUEC.

Con riferimento all'elenco definito dalle NTA e precisato dal RUEC, le *categorie d'intervento* ammesse sono quelle rientranti nel recupero edilizio, nella nuova costruzione e nella riqualificazione ambientale e paesaggistica.

Infine con riferimento alle *destinazioni d'uso* il PUC stabilisce che:

- negli Arsu sono ammesse esclusivamente destinazioni d'uso ad attrezzature pubbliche o di uso pubblico assimilabili agli standard urbanistici di cui al D.I. 1444/68;
- nelle aree di cessione compensative tali attrezzature devono essere esclusivamente scoperte;
- l'entità massima per la realizzazione di unità di vicinato strettamente funzionali alle attrezzature e per pubblici esercizi è pari al 25% della SUL complessiva.

L'Ambito di Riqualificazione integrata 1 (Ari 1) "Il Nodo intermodale del Granatello"

L'ARi 1 comprende:

- l'area del parco binari dismesso della linea metropolitana regionale e le aree contermini, individuata nell'elaborato P3.2 – Sistema insediativo come sub-ambito 1a;
- l'area della stazione ferroviaria esistente comprensiva dell'antistante piazza San Pasquale, individuata nell'elaborato P3.2 – Sistema insediativo come sub-ambito 1b;
- l'area che costeggia il margine meridionale del campo sportivo esistente a monte dei binari, individuata nell'elaborato P3.2 – Sistema insediativo come sub-ambito 1c.

Gli *obiettivi prioritari e qualificanti* che il PUC definisce per l'ARi 1 sono:

- a. la realizzazione di un nodo intermodale mare/ferro/gomma che comprende il porto del Granatello e la nuova stazione ferroviaria;
- b. la ricomposizione dell'originaria continuità paesaggistica e funzionale del Parco inferiore della Reggia con l'area delle Mortelle e il Granatello, impropriamente interrotta dal trattamento residuale del salto di quota in corrispondenza del parco ferroviario;
- c. la creazione di una nuova centralità urbana costituita da un insediamento di elevata qualità architettonica e paesaggistica, con funzioni integrate di eccellenza;

In tale direzione gli interventi prioritari e qualificanti all'interno di tale ambito sono:

- a. la costruzione di una nuova stazione della metropolitana regionale, da localizzare nell'area del parco binari dismesso, tra il parco della Reggia e il complesso dell'Enea in sostituzione di quella esistente;
- b. la realizzazione di un nuovo complesso architettonico multifunzionale e integrato con un parco urbano attrezzato e un sistema di parcheggi coperti, da realizzare attraverso la riconfigurazione morfologica del salto di quota;
- c. il recupero e la rifunzionalizzazione della stazione esistente per nuove destinazioni d'uso correlate alla funzione pubblica della piazza e del porto e la realizzazione di un parcheggio interrato;

- d. la previsione di un sistema di connessioni trasversali pedonali e ciclabili tra il parco inferiore della Reggia, le stazioni, la villa d'Elboeuf e il porto del Granatello;
- e. la realizzazione di parcheggi pubblici e di uso pubblico con accesso sia da via Marittima sia dalla quota dei binari.

In analogia a quanto descritto per gli ARsu, anche per tale ambito di riqualificazione, ai fini dell'attuazione degli interventi pubblici e privati, il PUC definisce specifiche *disposizioni normative programmatiche* articolate in: *requisiti progettuali, parametri urbanistici e ambientali, procedura attuativa, categorie d'intervento e destinazioni d'uso*.

Con riferimento a tale articolazione, e rimandando alle NTA per la puntuale definizione, di seguito si riportano per grandi linee i contenuti delle disposizioni.

In particolare il PUC individua come *requisiti progettuali* i seguenti:

- il raggiungimento di un livello di accessibilità carrabile adeguato alle funzioni da insediare, con particolare riferimento alla nuova stazione ferroviaria, da conseguire attraverso interventi di potenziamento, completamento e razionalizzazione della viabilità esistente confinante con l'Ambito stesso, per creare una continuità anulare fra via Venditti, via Marittima e Via delle Mortelle con via Porto del Granatello, anche attraverso nuovi tratti di raccordo interrati;
- la riconfigurazione morfologica del salto di quota costituito dall'antico fronte di cava, da conseguire attraverso un disegno unitario di elevata qualità architettonica e paesaggistica che comprenda la nuova stazione ferroviaria, il rimodellamento del suolo a terrazze, anche costituite da edifici con spazi aperti pubblici in copertura opportunamente piantumati, e la realizzazione di un sistema di percorsi pedonali di connessione fra i diversi livelli del salto di quota, con l'obiettivo di ricostituire una continuità pedonale tra l'ingresso inferiore della Reggia di Portici e la quota dei binari;
- la dotazione di un sistema meccanizzato di connessione pedonale fra via Marittima e la quota dei binari;
- la creazione di una soluzione architettonica di sovrappasso pedonale della ferrovia per connettere il nuovo complesso architettonico con il fronte mare;
- la creazione di una connessione pedonale parallela alla costa, tra l'area della ex stazione e del parcheggio interrato di piazza San Pasquale e il sistema di percorrenze trasversali;
- l'inserimento di un mix funzionale integrato in grado di rappresentare i settori trainanti e caratterizzanti dell'economia porticese e della costa vesuviana, con particolare riferimento a turismo, enogastronomia, cultura, formazione e ricerca, fermo restando il rispetto delle destinazioni d'uso ammesse.

Le disposizioni relative ai *parametri urbanistici e ambientali* definiscono:

- l'entità del Diritto edificatorio di base (Deb), generato da un Indice di utilizzazione territoriale di base (Iub), da applicare esclusivamente alla St del sub-ambito 1a;

- le condizioni per il riconoscimento da parte del Comune ai proprietari dei suoli ricompresi nel sub-ambito 1a dell' ulteriore Diritto edificatorio di riserva pubblica (Derp), generato da un Indice di utilizzazione territoriale di riserva pubblica (Iurp);
- l'entità e l'articolazione degli standard urbanistici di cui all'art. 5 del D.I. n.1444/68;
- l'entità degli indici ecologico-ambientali per il controllo della permeabilità e della piantumazione nelle aree scoperte (Ip-Indice di permeabilità, Icv-Indice di copertura vegetale).

Le disposizioni relative alla *procedura attuativa* definiscono:

- gli strumenti per l'attuazione degli interventi e le relative condizioni;
- l'uso delle risorse derivanti dagli oneri straordinari di urbanizzazione;
- le condizioni che regolamentano la realizzazione di attrezzature private di uso pubblico sulle aree a standard nel caso in cui i proprietari conservino la proprietà di tali aree in alternativa alla loro cessione gratuita al Comune.

Con riferimento all'elenco definito dalle NTA e precisato dal RUEC, le *categorie d'intervento* ammesse sono quelle rientranti nel recupero edilizio, nella nuova costruzione, nella trasformazione urbanistica e nella riqualificazione ambientale e paesaggistica

Infine con riferimento all'elenco definito dalla NTA e precisato dal RUEC le *destinazioni d'uso* ammesse sono quelle relative ad alcune categorie rientranti nel commercio, nei servizi, nel turismo e nella mobilità.

L'Ambito di riqualificazione integrata 2 (Ari 2) "La nuova centralità della ex Kerasav e del nodo intermodale"

L'Ari 2 comprende l'area industriale dismessa della ex Kerasav, a ridosso dell'autostrada Napoli-Salerno e in adiacenza al nuovo svincolo di Portici ed Ercolano.

Gli *obiettivi prioritari e qualificanti* che il PUC definisce per l'ARi 2 sono:

- a. la creazione di una nuova centralità urbana costituita da un insediamento di elevata qualità architettonica e paesaggistica, preservando le preesistenze storico-architettoniche e di archeologia industriale appartenenti alla Città storica, con funzioni integrate di eccellenza;
- b. la realizzazione di un nodo intermodale ferro/gomma di connessione fra l'autostrada, la nuova linea tranviaria urbana prevista dal PUC e la risalita meccanizzata al Vesuvio prevista dal Piano del Parco Nazionale del Vesuvio.

In tale direzione gli interventi prioritari e qualificanti all'interno di tale ambito sono:

- a. la riconfigurazione fisica e funzionale dell'area della ex Kerasav attraverso il restauro dell'edificio d'ingresso, la demolizione e riconfigurazione degli altri immobili anche con incrementi di SUL per l'introduzione di nuove destinazioni d'uso di tipo commerciale, terziario e produttivo a parità di volume;

- b. la realizzazione di una fermata della nuova linea tranviaria urbana di connessione con la città di Portici e il fronte mare, anche in posizione limitrofa all'area della ex Kerasav;
- c. la realizzazione di un parcheggio multipiano interrato, pubblico o di uso pubblico, per lo scambio intermodale.

Anche in tal caso, le disposizioni normative programmatiche che il PUC definisce per l'ARi ai fini dell'attuazione degli interventi pubblici e privati sono articolate in: *requisiti progettuali, parametri urbanistici e ambientali, procedura attuativa, categorie d'intervento e destinazioni d'uso*.

Con riferimento a tale articolazione, e rimandando sempre alle NTA per la puntuale definizione, di seguito si riportano per grandi linee i contenuti delle disposizioni.

In particolare il PUC individua come *requisiti progettuali* i seguenti:

- la costruzione di adeguati accessi carrabili all'area dall'autostrada, da concordare con il Comune nella prospettiva di accessibilità carrabile e pedonale connessa alla prevista realizzazione della fermata della nuova linea tranviaria urbana e della risalita meccanizzata al Vesuvio;
- l'utilizzo di soluzioni progettuali in grado di garantire la realizzazione della fermata della linea tranviaria (ingressi all'Ari 2 e ai parcheggi pubblici, spazi per la fermata su strada), anche in una fase successiva all'attuazione degli interventi di riqualificazione urbanistico-edilizia dell'Ari 2;
- la previsione di spazi aperti pubblici o di uso pubblico alberati, integrati con il paesaggio vegetale delle aree contigue, in particolare il Parco della ex Fagianeria della Reggia, quello dell'Istituto Antoniano e dei residui di paesaggio agrario ancora presenti;
- l'inserimento di un mix funzionale integrato in grado di rappresentare i settori trainanti e caratterizzanti dell'economia porticese e della costa vesuviana, con particolare riferimento a turismo, enogastronomia, cultura, formazione e ricerca, fermo restando il rispetto delle destinazioni d'uso ammesse.

Le disposizioni relative ai *parametri urbanistici e ambientali* definiscono:

- le condizioni che regolamentano gli incrementi di SUL ammessi nell'Ambito;
- l'entità e l'articolazione degli standard urbanistici di cui all'art. 5 del D.I. n.1444/68;
- l'entità degli indici ecologico-ambientali per il controllo della permeabilità e della piantumazione nelle aree scoperte (Ip-Indice di permeabilità, Icv-Indice di copertura vegetale).

Le disposizioni relative alla *procedura attuativa* definiscono:

- lo strumento per l'attuazione degli interventi e le relative condizioni;
- le condizioni che regolamentano la realizzazione di attrezzature private di uso pubblico sulle aree a standard nel caso in cui i proprietari conservino la proprietà di tali aree in alternativa alla loro cessione gratuita al Comune.

Con riferimento all'elenco definito dalle NTA e precisato dal RUEC, le *categorie d'intervento* ammesse sono quelle rientranti nel recupero edilizio e nella riqualificazione ambientale e paesaggistica.

Infine con riferimento all'elenco definito dalla NTA e precisato dal RUEC le *destinazioni d'uso* ammesse sono quelle relative ad alcune categorie rientranti nel commercio, nei servizi, nel turismo, nella produzione e nella mobilità.