

10 APR. 2014
Prot. 387

COMUNE DI CASALNUOVO DI NAPOLI

Provincia di Napoli



SETTORE III PIANIFICAZIONE URBANISTICA E LL.PP.
Servizio Pianificazione del Territorio

STRUMENTO INTERVENTO APPARATO DISTRIBUTIVO

redatto in conformità alla L.R. 1/2014

NTA DEL PTCP DI NAPOLI - Stralcio

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

IL DIRIGENTE Settore III - dott. ing. Giuseppe Savoia

REDAZIONE

Settore III - Servizio Urbanistica e SUAP - dott. ing. Giuseppe Caruso

SUPPORTO AL RUP

dott. arch. Daniela Teola

dott. comm. Vincenzo di Sarno

VERIFICA ALLA REDAZIONE

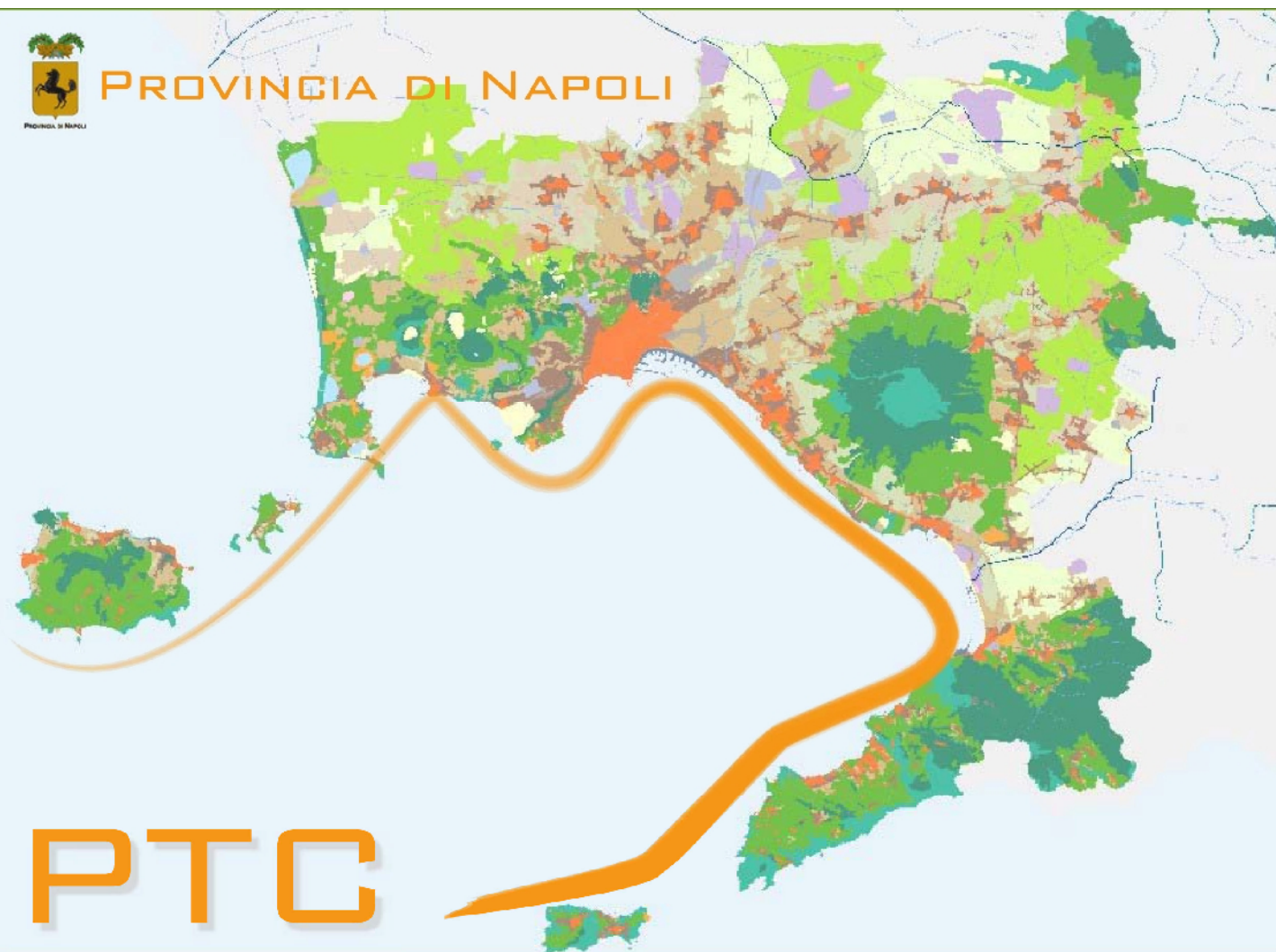
Responsabile Unità di Progetto - dott. arch. Francesco Giaccio



Aprile 2014



PROVINCIA DI NAPOLI



PTC

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO

2013

N.02.0 NORME DI ATTUAZIONE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE
DIREZIONE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DELLE RETI INFRASTRUTTURALI

ARCH. M. ALBANO, ARCH. T. CARRAFIELLO,
ARCH. G. MARTONE, ARCH. M. RUSSO,
ARCH. V. VANELLA

DOTT.SSA M. LIGUORI, DOTT. F. MAIELLO

ASSISTENZA TECNICA
UFFICIO S.I.T.

PRESIDENTE F.F.
ASSESSORE ALL'URBANISTICA
AVV. ANTONIO PENTANGELO

DIRETTORE AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
PROVINCIALE DI COORDINAMENTO
DOTT.SSA PAOLA COSTA

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
ARCH. FELICIA SEMBRANO

Articolo 38 – Centri e nuclei storici

1. I centri storici sono considerati risorsa primaria ai fini dell'identità culturale e della qualità del quadro di vita attuale e futuro della popolazione provinciale. Pertanto ne devono essere conservati integralmente e valorizzati con appositi progetti di qualificazione i caratteri costitutivi di interesse generale. Tali caratteri strutturali sono individuati essenzialmente nella forma, nella riconoscibilità, nell'integrità e pregnanza culturale e nella stessa qualità prossemica dello spazio collettivo e nelle regole insediative tipo-morfologiche.

2. Si assumono invece come variabili storiche e come caratteri di interesse individuale, nella misura in cui non interferiscano con gli aspetti succitati, le destinazioni d'uso e le suddivisioni immobiliari, nonché la forma di quelle componenti di cui non si può avere percezione significativa dallo spazio pubblico.

3. Più specificamente si individuano come fattori strutturali, oggetto di tutela integrale:

a) la struttura di impianto, con particolare riferimento alle tracce più antiche (segni di centuriazione, allineamenti etc.) e l'interfaccia con il paesaggio circostante ove ancora leggibile nei suoi caratteri storici, con particolare riferimento ai bordi consolidati ove esistenti, agli assetti ortivi e ai giardini di origine storica e alle infrastrutture ad essi connesse;

b) il sistema dei percorsi, delle piazze e del verde pubblico, ivi inclusi gli aspetti materico-cromatici e l'arredo;

c) il rapporto tra la tipologia edilizia e la morfologia urbana, riconoscendo il valore di cultura storica ai tipi abitativi e di elementi primari della forma storica ai monumenti architettonici;

d) tutte le componenti dei prospetti edilizi visibili dallo spazio pubblico (attacco a terra, spartito di facciata e attacco al cielo) con inclusione dei dettagli architettonici e delle finiture, nonché degli elementi di arredo – anche mobile – a carattere persistente;

e) le coperture, nella misura in cui concorrono a definire l'identità dell'immagine urbana.

4. Soppresso.

5. Soppresso.

6. Il PTCP individua e delimita negli elaborati P.06 e P.07 i centri e nuclei storici identificati nelle parti del territorio che risultano edificate con sostanziale continuità al 1936, come documentato dalla cartografia IGM aggiornata a tale data, ed estesi a comprendere gli spazi ancora liberi ad esso adiacenti che si configurano, o possono configurarsi attraverso adeguati interventi di riqualificazione e/o ripristino, come spazi di relazione percettiva e di tutela; per il Comune di Napoli è stato assunto come perimetro dei centri e nuclei storici quello riportato nella cartografia della Variante generale al PRG approvata nel 2004 che, nel caso di contrasto con la cartografia del PTCP, è considerata prevalente.

7. I PUC e gli altri strumenti urbanistici comunali disciplinano, gli interventi di tutela e di recupero e le trasformazioni ammissibili nei centri e nuclei storici assumendo quali principali finalità la conservazione integrale dei caratteri strutturali degli insediamenti, della loro fruibilità e degli elementi di relazione storica con il contesto nonché, ove possibile, il ripristino degli stessi attraverso idonei interventi sugli elementi alterati. Tutte le trasformazioni ammissibili devono essere verificate nella fase di adeguamento dei PUC al PTCP.

8. A tali fini i PUC:

a) provvedono ad approfondire l'analisi relativa al sistema insediativo storico comunale sulla base di adeguati studi ricognitivi e di idonea documentazione storica, cartografica e iconografica – anche utilizzando gli studi di cui alla L.R. n.26/2002 –, al fine di verificare ed integrare le delimitazioni riportate

nelle tavole del PTCP, nonché al fine di individuare eventuali ulteriori insediamenti di interesse storico. Gli studi di cui sopra dovranno costituire parte integrante della relazione allegata al PUC;

b) contengono tutti gli elementi necessari per consentire, in sede di piano attuativo e di qualsiasi altro atto di pianificazione e programmazione, la puntuale definizione degli interventi di tutela e recupero per tutti gli edifici e gli spazi liberi;

c) contengono, altresì, l'analisi approfondita dei caratteri strutturali dei centri e nuclei storici identificati di cui al precedente comma 3;

d) dettano disposizioni volte a garantire la conservazione e, ove necessario, il ripristino dei seguenti fattori:

- leggibilità e integrità del disegno dell'impianto urbano con riferimento ai tracciati, agli spazi pubblici e ai relativi affacci e ai complessi costruiti con le relative tipologie o architetture rilevanti per l'identità storica;
- articolazione dei caratteri tipomorfologici, formali e costruttivi, dei tessuti edilizi e degli spazi aperti da salvaguardare con riferimento alle tipologie ricorrenti, ai materiali e alle tecniche costruttive locali, ai rapporti tra spazi scoperti, spazi coperti e volumi edificati;
- leggibilità e fruibilità dell'impianto complessivo nell'inserimento nel territorio circostante e delle strutture e degli elementi naturali o di archeologia antica e medievale che hanno influenzato l'impianto insediativo.

9. I PUC, per perseguire la ricomposizione ambientale, paesaggistica e urbanistica dei centri di cui al presente articolo, possono individuare gli immobili legittimi contrastanti con i valori tutelati dal presente piano prevedendo la demolizione degli stessi e la ricomposizione delle aree di sedime.

9 bis I PUC individuano altresì gli edifici ricadenti nelle aree a rischio idrogeologico "Molto Elevato R4" (frane ed alluvione) secondo i vigenti PAI, verificando se ci siano, fra questi, immobili aventi le caratteristiche di cui al precedente comma 9 da delocalizzare o di converso se vi siano elementi di particolare valore storico-architettonico e/o adibiti a funzioni sensibili per i quali predisporre particolari prescrizioni all'interno del Piano comunale di protezione civile e per i quali è possibile prevedere la delocalizzazione delle funzioni.

10. Per l'attuazione degli interventi di cui ai precedenti commi 9 e 9bis i PUC individuano le zone territoriali omogenee nelle quali è consentito ricostruire i volumi demoliti. Ai proprietari degli immobili da trasferire può essere riconosciuta una incentivazione urbanistica di cui all'articolo 12 del regolamento regionale n. 5/2011, nella misura massima del 35% di quello demolito. Tali interventi sono realizzati nel rispetto del sistema dei vincoli di cui alla legislazione vigente e subordinatamente alla predisposizione di un Piano di riqualificazione ambientale che disciplini in dettaglio il meccanismo premiante unitamente alle modalità di realizzazione del progetto.

11. I PUC inoltre dovranno assicurare:

a) la residenzialità come destinazione prevalente, accompagnata da quella commerciale e artigianale tradizionale e compatibile con le tipologie edilizie storiche;

b) la massima quantità di servizi ed attrezzature per la residenza consentita dalla configurazione urbanistica e dalle caratteristiche dell'edilizia storica

c) la permanenza e lo sviluppo dei centri commerciali naturali, come fattore di frequentazione e vivibilità dei centri storici, favorendo la pedonalizzazione, l'accessibilità, la cura degli spazi pubblici e dei servizi ai clienti e gestori;

d) il sostegno e l'incoraggiamento alle attività culturali e di divertimento, come biblioteche, musei, teatri, cinema, sale espositive, circoli culturali, istituzioni scientifiche, centri di ricerca, ogni tipo di istruzione e

formazione, artigianato artistico, ricettività e ristorazione presenti nei centri storici, ovvero creando le condizioni per attrarre le medesime attività;

e) la conservazione degli spazi scoperti;

f) la salvaguardia delle aree libere contigue ai centri e nuclei storici, promuovendone, ove necessario, il recupero ambientale e consentendo la realizzazione di parchi e giardini pubblici. Per i nuclei storici non urbani i PUC individuano altresì idonee aree di pertinenza morfologica e paesaggistica, ove queste non siano state già individuate dal PTCP, e definiscono eventuali ulteriori disposizioni volte alla conservazione della caratterizzazione non urbana dei predetti nuclei.

12. Nelle more dell'adeguamento dei PUC al PTCP sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo di cui all'articolo 3, comma 1 lett. a), b) e c), del DPR 380/2001, nonché cambiamenti di destinazione d'uso compatibili con la disciplina di zona.

13. I Comuni dotati Piano di Recupero esteso all'intero centro storico, oppure di strumento urbanistico generale che abbia già proceduto ad un'analisi delle tipologie edilizie del centro storico, dotandosi di una normativa di tutela e valorizzazione alla scala del singolo edificio, sono esclusi dalle limitazioni di cui al precedente comma 12.

Articolo 48 – Aree agricole periurbane

1. Le aree agricole periurbane comprendono le aree che presentano precisi rapporti spaziali di contiguità o inclusione con le aree urbanizzate centrali o periferiche, ovvero intercluse tra più aree urbanizzate con una elevata contiguità insediativa, ove maggiormente si concentrano le pressioni edificatorie e di trasformazione per usi extragricoli e più forti sono i rischi di compromissione della struttura produttiva primaria e della qualità ambientale. Tali aree sono individuate negli elaborati P.06.

2. In queste aree si dovrà puntare alla realizzazione di un equilibrio stabile fra sistema agricolo, sistema delle risorse naturali e sistema urbano attraverso la riduzione delle pressioni urbane sulle attività produttive agricole, la tutela e l'arricchimento delle presenze naturali e del paesaggio, la creazione e valorizzazione di spazi di fruizione ricreativa e di rigenerazione ecologica, anche al fine di potenziare le rete ecologica, così come disposto nel successivo articolo 62.

3. In considerazione dell'elevata valenza ambientale che tali aree assumono per il contesto urbanizzato, dal punto di vista ecologico (rigenerazione aria, acqua, suolo) e, in alcuni casi, anche dal punto di vista paesaggistico, i PUC,

provvedono a:

a) valorizzare i caratteri consolidati del paesaggio rurale;

b) individuare e delimitare le aree idonee a garantire la continuità delle attività agricole;

c) individuare le aree da destinare alla realizzazione di attrezzature ricreative e per il tempo libero, prevalentemente non edificate (aree di verde attrezzato, attrezzature per lo sport;...), riducendo al minimo indispensabile la sottrazione di aree agricole;

d) salvaguardare le aree di maggiore fertilità o utilizzate per colture specializzate o considerate rilevanti dal punto di vista paesaggistico;

e) individuare e salvaguardare i corridoi verdi esistenti favorendo la connessione di aree agricole marginali o intercluse.

f) Individuare gli aggregati edilizi esistenti in conformità agli indirizzi di cui al successivo articolo 77.

4. Per le infrastrutture o gli insediamenti che determinano una diminuzione significativa di aree agricole, i piani comunali sono tenuti a dimostrare con studi specifici:

a) l'effettiva necessità delle trasformazioni previste in base ai fabbisogni infrastrutturali;

b) l'impossibilità di seguire adeguate alternative e dunque di riutilizzare aree già edificate;

c) la programmazione di opere di compensazione ecologica e di ricostruzione delle reti ecologiche, prevedendo, in localizzazioni a ciò opportune, la creazione di aree verdi (boschi, parchi e giardini pubblici, orti botanici) di superfici pari a quelle sottratte per i nuovi insediamenti.

5. Soppresso.

6. Soppresso.

7. Soppresso.

8. Soppresso.

9. Per le aree di cui al presente articolo destinate dalla pianificazione urbanistica comunale ad un uso extragricolo, nel rispetto degli indirizzi e delle priorità indicate dalle presenti norme, è richiesto, prima della trasformazione, l'accertamento, a cura e spesa del proprietario, di presenza nel suolo di sostanze inquinanti o rifiuti tossici.

Articolo 51 – Insediamenti urbani prevalentemente consolidati

1. Negli insediamenti urbani prevalentemente consolidati la pianificazione comunale dovrà essere finalizzata a mantenere o immettere i valori urbani identificabili principalmente nella complessità funzionale e sociale, nella riconoscibilità dell'impianto spaziale, nel ruolo strutturante del sistema degli spazi pubblici.

2. Gli strumenti di pianificazione comunale dovranno assicurare prioritariamente un'adeguata dotazione di attrezzature pubbliche e di attività di servizio alla residenza e, nell'ambito della strategia delineata per il rafforzamento della rete di centralità urbane e sulla base dei criteri espressi in merito dal PTCP, il sostegno e l'integrazione del sistema dei riferimenti urbani alle diverse scale, configurando reti interconnesse di servizi, di spazi della produzione, di infrastrutture per la mobilità, di corridoi ecologici.

3. In tutti i tessuti residenziali va assicurato il mantenimento del sistema diffuso delle attività commerciali, anche attraverso una valutazione prudente delle opportunità di insediamento di grandi strutture di vendita nelle zone adiacenti.

4. Per i grandi insediamenti di housing sociale deve essere promosso il superamento della monofunzionalità residenziale, incentivando il ricorso a strumenti quali i programmi urbani complessi che favoriscano l'integrazione con attività di servizio, produttive compatibili ed attrezzature collettive.

5. Gli ambiti urbani congestionati in quanto attrattori di flussi consistenti di mobilità dovranno essere oggetto di programmi volti al recupero della vivibilità urbana e della qualità ambientale attraverso misure (come il decentramento di una quota delle sedi di attrezzature e servizi) che incidano sui fattori generatori di congestione o, quando ciò non sia possibile, attraverso azioni che ne riducano gli impatti, come il potenziamento del trasporto pubblico.

6. Per i comparti urbani caratterizzati da una commistione disordinata di funzioni residenziali e produttive, occorre promuoverne la riqualificazione in relazione alla caratterizzazione funzionale più appropriata ed

alla collocazione territoriale, prevedendo in ogni caso la rilocalizzazione all'interno di aree appositamente attrezzate delle attività incompatibili con i tessuti residenziali o collocate in sedi improprie.

7. I programmi di riuso delle aree e degli edifici dismessi devono essere predisposti e/o valutati all'interno di strategie di pianificazione urbanistica complessiva, estesi anche alle aree in cui sono presenti funzioni e attività marginali (quali depositi, impianti tecnologici ecc.), secondo gli indirizzi e i criteri indicati al successivo articolo 78.

8. In via generale i PUC devono contenere misure volte ad incrementare la qualità ambientale e paesaggistica, tra le quali:

- a) la riduzione dei fattori di inquinamento atmosferico ed acustico;
- b) il potenziamento della mobilità con mezzi di trasporto collettivi e l'incremento della rete dei percorsi pedonali e ciclabili, anche privilegiando, nella localizzazione di funzioni ed attività generatrici di consistenti flussi di mobilità, i siti serviti dal trasporto pubblico e prioritariamente da quello su ferro;
- c) l'efficiente gestione della rete delle infrastrutture tecnologiche (idrica, fognaria, elettrica, informatica ecc.);
- d) il riequilibrio ambientale delle grandi aree impermeabilizzate attraverso idonei trattamenti delle pavimentazioni e la piantumazione di alberature e fasce arbustive ai margini;
- e) la realizzazione, ove possibile, di fasce alberate lungo le arterie stradali ed ai margini delle sedi produttivo-industriali a protezione dei tessuti residenziali;
- f) la creazione di nuove aree verdi e di spazi per l'attività fisica all'aperto.

9. Nell'ambito delle disposizioni strutturali del PUC i Comuni provvedono ad articolare gli insediamenti urbani consolidati, di cui al presente articolo, nelle seguenti zone:

- a) Centri e nuclei storici;
- b) Zone urbane consolidate;
- c) Zone urbane con impianto incompiuto.

10. Per i centri e nuclei storici, di cui alla lettera a) del precedente comma 9, si applicano le disposizioni di cui al precedente articolo 38.

11. Le zone urbane consolidate, di cui alla lett. b) del precedente comma 9, comprendono i tessuti urbani consolidati, aventi densità alte o medie, caratterizzati da un impianto urbanistico riconoscibile, concluso e sufficientemente coerente nei rapporti dimensionali e formali tra spazi privati e spazi pubblici, che risulta realizzato prevalentemente nella prima metà del '900. Tali zone includono sia le parti realizzate sulla base di una progettazione unitaria sia quelle formatesi attraverso interventi singoli ma in sostanziale continuità e coerenza, e mostrano frequentemente caratteri di centralità urbana, soprattutto nel caso di insediamenti maggiori dove tale ruolo si esprime ai livelli più elevati.

12. Le zone urbane consolidate sono da considerarsi sature sotto il profilo abitativo, e sono destinate alla conservazione ed al recupero.

13. Oltre agli indirizzi di carattere generale, di cui ai precedenti commi, nelle zone urbane consolidate i PUC dovranno disporre:

- a) la conservazione delle aree non edificate di cui al successivo articolo 54, che potranno essere destinate esclusivamente a verde pubblico o privato (parchi, giardini, orti e spazi agricoli), prevedendo che la superficie permeabile e la superficie arborata non sia inferiore, rispettivamente, all'80% ed al 60% della

superficie totale. In alternativa i PUC potranno consentire la realizzazione di parcheggi prevedendo che la superficie permeabile non sia inferiore all'80% di quella totale;

b) la conservazione degli impianti urbanistici consolidati;

c) l'individuazione e la tutela degli edifici e dei complessi edilizi di valore storico, architettonico o documentario eventualmente presenti;

d) la riqualificazione degli spazi pubblici scoperti (strade e piazze) anche prevedendo l'ampliamento dei marciapiedi, la piantumazione di essenze arboree, elementi di arredo;

e) la realizzazione di attrezzature pubbliche attraverso il riuso di edifici dismessi e/o dismettibili, anche con interventi di demolizione e ricostruzione di edifici che non abbiano valore storico o architettonico o documentario, purché non sia alterato l'impianto urbanistico esistente o si dimostrino gli effetti di miglioramento conseguibili;

f) il riuso di edifici dismessi volto prioritariamente all'inserimento di attrezzature pubbliche ed attività terziarie private, al fine di incrementare la complessità funzionale dei tessuti urbani carenti;

g) la localizzazione delle attività generatrici di flussi consistenti di utenti in prossimità delle stazioni del trasporto su ferro o comunque in aree servite dal trasporto pubblico

h) la delocalizzazione degli impianti produttivi esistenti considerati incompatibili con i tessuti residenziali, a seguito di opportuna valutazione in sede di PUC, individuando contestualmente le procedure e le modalità del trasferimento.

14. Le zone urbane con impianto incompiuto, di cui alla lett. c) del precedente comma 9, comprendono i tessuti edilizi, prevalentemente residenziali, caratterizzati da basse densità abitative ed una limitata qualità urbanistica ed edilizia.

Tali zone presentano un insoddisfacente rapporto, dimensionale, funzionale e formale, tra spazi privati e spazi pubblici, oltre che da tessuto connettivo limitato ed estremamente labile, e sono destinate alla riqualificazione e ristrutturazione urbanistica.

15. Nelle zone urbane con impianto incompiuto i PUC dovranno disporre:

a) l'individuazione e la tutela degli edifici e dei complessi edilizi di valore storico, architettonico o documentario eventualmente presenti;

b) la riqualificazione morfologico-spaziale dei tessuti edilizi;

c) la realizzazione di un equilibrato rapporto tra funzione abitativa, attrezzature pubbliche e attività terziarie private;

d) un'organizzazione del sistema degli spazi pubblici che lo configuri come componente strutturante degli insediamenti urbani e lo qualifichi nei caratteri identitari;

e) la localizzazione delle attività generatrici di flussi consistenti di utenti in prossimità delle stazioni del trasporto su ferro o comunque in aree servite dal trasporto pubblico;

f) la localizzazione dei nuovi insediamenti residenziali in coerenza con l'articolazione della rete del trasporto pubblico;

g) l'inedificabilità delle aree adiacenti ai canali ed agli alvei, ai sensi della vigente normativa;

h) il rispetto degli standard ecologici riferiti al rapporto tra superfici permeabili ed impermeabilizzate che, nel caso di ristrutturazione urbanistica, non potranno essere inferiori a quelle esistenti, con un minimo pari

a 0,30mq/mq, mentre nel caso di nuova edificazione dovrà essere rispettato esclusivamente il parametro minimo pari a 0,30mq/mq;

i) il riuso di aree ed edifici dismessi volto all'insediamento, oltre che prioritariamente di attrezzature pubbliche, di attività terziarie private al fine di incrementare la complessità funzionale dei tessuti urbani carenti;

j) la verifica, per gli impianti produttivi esistenti, della compatibilità con i tessuti residenziali, prevedendo la delocalizzazione degli impianti incompatibili; a tal fine i Comuni dovranno definire idonee procedure e modalità per il trasferimento;

k) la realizzazione di parcheggi scambiatori;

l) la realizzazione o l'incremento di parcheggi, di percorsi e di aree pedonali e di percorsi ciclabili, nonché gli interventi sulla rete stradale nel rispetto delle disposizioni di cui al Capo VI, Nodi e reti per la connettività territoriale, delle presenti norme.

16. Nelle zone urbane con impianto incompiuto i PUC possono prevedere, inoltre, l'incremento dell'Indice di Utilizzazione Territoriale esistente fino al valore massimo di 1,5 mq/mq, ma esclusivamente nell'ambito di Piani Urbanistici Attuativi, individuati ai sensi e per le finalità di cui all'articolo 33 della legge regionale 16/2004, che dovranno essere elaborati nel rispetto dei seguenti indirizzi:

a) riorganizzazione urbanistico-ambientale per la realizzazione di un assetto ordinato e riconoscibile sotto il profilo spaziale e morfologico ed un rapporto equilibrato tra funzione abitativa e servizi pubblici e privati

b) tutela e recupero delle risorse ambientali presenti.

17. L'incremento di cui al precedente comma è ammesso tuttavia nel solo caso in cui potrà essere garantito il soddisfacimento dei fabbisogni di attrezzature pubbliche degli abitanti già insediati e di quelli insediabili all'interno dell'area interessata.

18. Soppresso.

19. Soppresso.

20. Soppresso.

Articolo 52 – Aree di consolidamento urbanistico e di riqualificazione ambientale

1. Nelle Aree di consolidamento urbanistico e di riqualificazione ambientale le trasformazioni previste dai PUC, articolate anche per sottozona, dovranno essere finalizzate al soddisfacimento dei fabbisogni della popolazione residente, nonché alla riqualificazione urbanistica, ambientale e paesaggistica, configurando gli interventi di ristrutturazione urbanistica e completamento come occasione per ridisegnarne e qualificarne l'assetto.

2. A tali fini la nuova edificazione, ed in particolare quella residenziale, deve essere prevista all'interno di una strategia di consolidamento dell'impianto urbano e di incremento della dotazione di servizi ed attrezzature, nonché di integrazione sociale, al fine di migliorare le condizioni complessive dell'esistente e di rafforzarne le relazioni con il contesto urbano.

3. Le disposizioni degli strumenti urbanistici generali devono evitare la dilatazione delle zone edificate puntando prioritariamente alla ricucitura del costruito e programmando le nuove edificazioni in contiguità con l'edificato esistente, definendo altresì margini riconoscibili agli insediamenti urbani.

4. Gli interventi di integrazione edilizia devono essere improntati a criteri di sostenibilità ambientale assicurando un equilibrato rapporto tra aree edificate ed aree verdi, aree impermeabili ed aree permeabili (con l'applicazione di parametri massimi, l'idoneo trattamento dei suoli scoperti pavimentati, ecc.) e incentivando l'utilizzo di materiali edilizi ecosostenibili, nonché assumendo la riqualificazione e/o la realizzazione del sistema degli spazi pubblici – le attrezzature e la rete di percorsi e piazze – come elemento strutturante sotto il profilo spaziale e funzionale.

5. I PUC devono promuovere la riqualificazione dei comparti urbani caratterizzati da una commistione disordinata di funzioni residenziali e produttive valutandone la caratterizzazione funzionale più appropriata e la collocazione territoriale, prevedendo in ogni caso la rilocalizzazione all'interno di aree attrezzate delle attività incompatibili con i tessuti residenziali o collocate in sedi improprie. A tal fine i comuni possono prevedere una premialità urbanistica che tenga conto dell'impatto economico derivante dalla rilocalizzazione delle predette attività.

6. Per la riqualificazione delle aree industriali esistenti e per la progettazione delle nuove "aree attrezzate" per la produzione di interesse locale, i PUC recepiscono gli indirizzi di cui all'articolo 71- Indirizzi per le aree e i complessi produttivi di interesse locale.

7. I programmi di riuso delle aree e degli edifici dismessi devono essere predisposti e/o valutati all'interno di strategie di pianificazione urbanistica complessiva finalizzando il riuso ad un'azione di riqualificazione dell'area interessata, valutando in particolare gli effetti urbanistici delle nuove destinazioni sul contesto e le eventuali priorità per destinazioni volte all'incremento della dotazione di attrezzature pubbliche, nonché finalizzando il riuso a forme di "risarcimento ambientale" destinando a verde pubblico una quota dei suoli. Gli interventi di riuso di aree ed edifici dismessi dovranno essere realizzati secondo gli indirizzi ed i criteri di cui all'articolo 78.

8. La promozione di interventi di riqualificazione deve essere estesa anche alle aree in cui sono presenti funzioni e attività marginali (quali depositi, impianti tecnologici ecc.).

9. La pianificazione comunale deve essere finalizzata alla realizzazione di interventi volti al soddisfacimento dei fabbisogni della popolazione residente determinati nell'ambito del dimensionamento del PUC, coniugando tale finalità con gli obiettivi di riorganizzazione, consolidamento e riqualificazione urbanistica ed ambientale nonché di miglioramento del paesaggio urbano, prevedendo, pertanto, anche interventi di ristrutturazione urbanistica delle zone già edificate sulla base dei criteri indicati per le zone urbane con impianto incompiuto di cui alla lettera c) del comma 9 del precedente articolo 51.

10. Nell'ambito delle disposizioni strutturali dei PUC, le Aree di consolidamento urbanistico e di riqualificazione ambientale devono essere incluse tra le aree trasformabili.

11. Nelle aree di cui al presente articolo la disciplina urbanistica generale deve disporre:

a) l'individuazione e la tutela degli edifici e dei complessi edilizi di valore storico, architettonico o documentario eventualmente presenti;

b) il prioritario riuso delle aree e degli immobili dismessi e la riorganizzazione delle zone edificate esistenti al fine di ridurre l'impegno di suolo;

c) la riqualificazione morfologico-spaziale delle zone edificate. Nell'ambito di tali interventi la pianificazione comunale, al fine di incentivare la riqualificazione di interi comparti, può riconoscere ai proprietari di edifici

esistenti per i quali è prevista la demolizione e la successiva ricostruzione, un incremento del volume realizzabile nella misura massima del 30% di quello demolito, nei limiti del dimensionamento complessivo del PUC.

d) la realizzazione di un equilibrato rapporto tra funzione abitativa, attrezzature pubbliche e attività terziarie private;

e) la destinazione prioritaria ad attrezzature pubbliche delle aree incolte di cui al successivo articolo 54;

f) un'organizzazione del sistema degli spazi pubblici che lo configuri come componente strutturante degli insediamenti urbani e lo qualifichi nei caratteri identitari;

g) la localizzazione delle attività generatrici di flussi consistenti di utenti in prossimità delle stazioni del trasporto su ferro o comunque in aree servite dal trasporto pubblico;

h) la localizzazione delle sedi dei servizi di base in funzione dell'accessibilità pedonale;

i) la localizzazione dei nuovi insediamenti residenziali in coerenza con l'articolazione della rete del trasporto pubblico ed in continuità con gli insediamenti preesistenti;

j) il rispetto, negli interventi di nuova edificazione nell'ambito della ristrutturazione urbanistica, degli standard ecologici riferiti al rapporto tra superfici permeabili ed impermeabilizzate che non potrà essere inferiore a quello esistente e comunque con un minimo pari a 0,30mq/mq;

k) la conservazione delle aree agricole urbane, di cui al successivo articolo 54, per una estensione non inferiore al 30% di quella attuale. Negli interventi di riorganizzazione e di nuova urbanizzazione si deve evitare la saldatura tra gli abitati dei diversi comuni;

l) il recupero di un rapporto qualificante sotto il profilo spaziale e in particolare paesaggistico-ambientale tra il contesto agricolo e le adiacenti zone urbanizzate e da urbanizzare;

m) la verifica, per gli impianti produttivi esistenti, della compatibilità con i tessuti residenziali, prevedendo la delocalizzazione degli impianti incompatibili; a tal fine i Comuni dovranno definire idonee procedure e modalità per il trasferimento. A tal fine i comuni possono prevedere una premialità urbanistica che tenga conto dell'impatto economico derivante dal trasferimento delle predette attività.

n) la realizzazione di parcheggi scambiatori;

o) la realizzazione o l'incremento di una rete di percorsi e di aree pedonali e di percorsi ciclabili.

12. Per la realizzazione di parcheggi, di percorsi pedonali e ciclabili, nonché per gli interventi sulla rete stradale i PUC devono osservare le disposizioni di cui al Capo VI, Nodi e reti per la connettività territoriale, delle presenti norme.

13. I PUC devono contenere, inoltre, indirizzi e criteri relativi alla qualità architettonica delle costruzioni, prescrivendo altresì l'utilizzo di tecniche e materiali dell'architettura bioclimatica, ed ai caratteri delle sistemazioni esterne degli spazi pubblici e privati; tali disposizioni devono riguardare sia gli interventi sul tessuto urbanistico e sul patrimonio edilizio esistenti sia gli interventi di nuova edificazione.

13 bis. Al fine di dare attuazione alle strategie di rilocalizzazione residenziale, volte a mitigare gli effetti del rischio vulcanico, nonché di riequilibrio territoriale, mediante la riarticolazione del sistema urbano policentrico, i Comuni che dimostrino che le aree del presente articolo 52 presentino sia le caratteristiche di cui al comma 4 del precedente articolo 50, che quelle di cui ai commi 7, 8 e 9 del successivo articolo 53, possono chiedere l'attribuzione di una quota aggiuntiva del fabbisogno residenziale ai sensi dei commi 3 e 4 del successivo articolo 53.

14. Soppresso.

15. Soppresso.

16. Soppresso.

17. Soppresso.

Articolo 55 – Aree e complessi per insediamenti produttivi di interesse provinciale e/o sovracomunale

1. In materia di poli specialistici per attività produttive di interesse provinciale e/o sovracomunale il PTCP assume i seguenti obiettivi specifici:

a) qualificare il tessuto produttivo provinciale, ossia qualificare le imprese e insieme le aree di insediamento sia sul piano delle dotazioni che su quello morfologico;

b) ridurre l'impatto ambientale degli insediamenti produttivi e il loro consumo di risorse non rinnovabili;

c) ridurre la dispersione dell'offerta insediativa e ridurre il consumo di territorio, mantenendo comunque un'offerta adeguata alla domanda;

d) concentrare le ulteriori potenzialità di offerta in collocazioni ottimali rispetto alle infrastrutture primarie per la mobilità e con scarse o nulle limitazioni o condizionamenti dal punto di vista ambientale;

e) laddove vi siano le condizioni ottimali, sviluppare un'offerta integrata e con caratteristiche di multifunzionalità, ossia idonea per attività manifatturiere, logistiche, per la grande distribuzione, per attività di gestione dei rifiuti, per attività terziarie, per attività del tempo libero a forte attrazione, consentendo l'inserimento di abitazioni, tranne che ciò sia impedito da essenziali requisiti igienico-ambientali;

f) evitare la compromissione di ulteriore territorio agricolo salvo che – quando sia indispensabile farlo – in contiguità con aree già insediate;

g) qualificare e promuovere l'offerta del territorio napoletano in campo internazionale;

h) qualificare e potenziare le attività di logistica della produzione in relazione ad una adeguata dotazione delle infrastrutture per la mobilità pubblica e privata.

2. Il PTCP individua i poli specialistici per attività produttive di rilievo provinciale o sovracomunale. Tali poli sono di seguito elencati per gruppi con caratteristiche omogenee, e sono inoltre individuati nell'elaborato P.06.1-7 del PTCP:

a) Poli specialistici produttivi consolidati: insieme di aree produttive rilevanti per l'entità degli insediamenti in essere e in taluni casi anche per l'entità delle residue potenzialità edificatorie previste, ma che non appaiono indicati per politiche di ulteriore significativa espansione dell'offerta insediativa in relazione alla presenza di condizionamenti di natura ambientale, o di natura urbanistica, o limiti di infrastrutturazione. Questo gruppo è ulteriormente articolato in:

a1) Poli specialistici produttivi consolidati per funzioni prevalentemente industriali:

1. Polo produttivo di Pomigliano d'Arco;
2. Polo produttivo della foce del Sarno

a2) Poli specialistici produttivi consolidati per funzioni miste produttive, logistiche e del commercio o la cui evoluzione è indirizzabile verso funzioni miste produttive, logistiche e del commercio:

1. Polo produttivo di Arzano/Frattamaggiore;
2. Polo integrato di Casoria/Afragola.

b) Poli specialistici produttivi con potenzialità di sviluppo strategiche: insieme di aree produttive che, in relazione all'assenza o scarsità di condizionamenti ambientali o urbanistici e alla valida collocazione rispetto alle reti infrastrutturali e in particolare ai nodi della rete viaria di rango regionale, si valutano suscettibili di politiche di ulteriore espansione insediativa per rispondere alla futura domanda nella misura in cui si manifesterà. Esse si articolano in:

b1) Poli specialistici produttivi suscettibili di sviluppo per funzioni prevalentemente industriali e per funzioni logistiche:

1. Nuovo polo produttivo della valle del Sarno;
2. Polo produttivo del distretto industriale di San Giuseppe Vesuviano
3. Polo produttivo del distretto industriale di Grumo Nevano
4. Polo produttivo di Acerra;
5. Polo produttivo di Caivano;
6. Polo produttivo di Giugliano

b2) Poli specialistici produttivi suscettibili di sviluppo per funzioni miste produttive, logistiche e del commercio:

1. Polo produttivo, logistico e commerciale di Nola
2. Polo produttivo, logistico e commerciale di Marigliano
3. Polo produttivo, logistico e commerciale di Giugliano
4. Polo produttivo, logistico e commerciale di Afragola/Acerra

3. La distinzione di cui al comma precedente fra Poli specialistici produttivi “consolidati” e Poli specialistici produttivi suscettibili di “sviluppo” costituisce un contenuto proprio del PTCP. La distinzione fra Poli specialistici produttivi “per funzioni prevalentemente produttive manifatturiere” e Poli specialistici produttivi “per funzioni miste” ha viceversa valore di prima definizione della caratterizzazione evolutiva di ciascun ambito, ma può essere precisata o modificata sulla base delle valutazioni di cui al seguente comma 6.

4. Per tutti i Poli specialistici produttivi, di cui al precedente comma 2, di rilievo provinciale o sovracomunale si formulano i seguenti indirizzi generali:

a) caratterizzazione di ciascun insediamento in base alle proprie condizioni peculiari e potenzialità evolutive, tendendo a mantenere una caratterizzazione più marcatamente manifatturiera e per la logistica per quegli agglomerati sopra indicati per attività prevalentemente manifatturiere, e individuando per gli altri la tipologia e il mix più opportuno delle altre destinazioni ammissibili;

b) schedatura delle attività produttive presenti e delle specifiche condizioni ambientali e infrastrutturali, anche ai fini di una definizione dei requisiti di compatibilità delle tipologie di attività insediabili. In particolare definizione dell'idoneità o non idoneità dell'insediamento per la localizzazione di stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti e di impianti di gestione di rifiuti, e dei relativi requisiti di insediamento anche in relazione al sistema della viabilità d'accesso, all'esistenza di presidi ambientali e reti di monitoraggio ambientale e, per gli impianti di gestione dei rifiuti, alla baricentricità del sito rispetto al bacino di produzione.

c) riqualificazione e completamento delle dotazioni infrastrutturali ed ecologiche.

d) individuazione di risposte in sito alle esigenze di sviluppo o di reinsediamento delle attività già insediate nell'insediamento, fermo restando il rispetto delle compatibilità ambientali e delle limitazioni d'uso dettate dalle altre norme del presente piano.

e) utilizzazione, ancora per attività di tipo produttivo, secondarie o terziarie, delle aree e degli insediamenti che si rendano disponibili per dismissione;

f) miglioramento delle opportunità di organizzazione della logistica e delle condizioni di accessibilità per le merci e per le persone, anche con i servizi di trasporto collettivo locale, nonché valutazione delle opportunità di gestione manageriale della mobilità degli addetti per l'intero agglomerato;

g) qualificazione dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori.

h) valutazione dell'entità e tipologia dei consumi energetici dell'insediamento, delle opportunità di risparmio, di ottimizzazione energetica, di cogenerazione e, ove ve ne siano le condizioni, anche di produzione energetica nell'insediamento stesso.

i) valutazione dell'entità e tipologia dei consumi idrici dell'insediamento, delle opportunità di risparmio, di riciclo, di riutilizzazione irrigua delle risorse in uscita dalla depurazione, nonché di eventuale realizzazione di reti acquedottistiche dedicate, alimentate con acque grezze di origine superficiale;

j) valutazione dell'entità e tipologia dei rifiuti prodotti nell'ambito, delle caratteristiche di pericolosità, valutazione delle opportunità di riutilizzazione, recupero e riciclo, nonché di eventuale realizzazione di reti di raccolta per filiera e/o tipologia, in condizioni di sicurezza, senza provocare inconvenienti per l'ambiente e nel rispetto della normativa vigente.

k) miglioramento dell'immagine complessiva degli insediamenti in termini di riordino urbanistico, di qualità architettonica, di opere di mitigazione e ambientazione paesaggistica attraverso adeguate dotazioni ecologiche e ambientali, anche destinando a tali finalità parte delle dotazioni prescritte di aree per attrezzature e spazi collettivi.

l) miglioramento della qualità ecologica dell'insediamento e del contesto, anche contribuendo, attraverso le dotazioni ecologiche dell'insediamento stesso, alla realizzazione, al potenziamento o al ripristino di elementi funzionali della rete ecologica, di cui all'articolo 62 delle presenti norme.

m) informazione e assistenza per l'accesso ai finanziamenti UE per la qualificazione in senso ambientale delle attività produttive; promozione dell'accesso delle imprese al sistema comunitario di ecogestione e audit ambientale ("EMAS", ISO 14000).

n) promozione di forme di certificazione ambientale riferite all'area produttiva nel suo complesso oltre che alla singola impresa.

o) sostegno a iniziative di marketing territoriale.

5. Per i Poli specialistici produttivi "consolidati" si indicano, altresì, i seguenti ulteriori indirizzi specifici:

a) l'utilizzo delle potenzialità insediative residue e di quelle derivanti da dismissioni, va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito dei comuni interessati dall'insediamento;

b) le ulteriori espansioni insediative oltre a quanto già previsto al momento dell'adozione delle presenti norme, si motivano solamente in relazione a esigenze, non diversamente soddisfacibili, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito, o di eventuale reinsediamento di attività già insediate nel comune o nei comuni o nell'associazione o unione di comuni in cui l'insediamento ricade, che debbano trasferirsi, o ancora di realizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti.

c) la schedatura delle aree di cui al precedente comma 4, relativa a poli specialistici consolidati interessati da specifiche criticità ambientali ed in particolare ricadenti nell'ambito di aree a pericolosità idrogeologica (frane ed alluvioni), dovrà riportare la categoria di rischio cui sono soggette le unità produttive esistenti e le eventuali residue potenzialità edificatorie relative ai lotti non ancora insediati ricadenti nelle aree di esondazione.

6. Per ciascun Polo specialistico produttivo di rilievo provinciale o sovracomunale la Provincia, di concerto con i Comuni interessati, e, nel caso di presenza di agglomerati individuati dal Piano ASI, con il Consorzio ASI, approva uno strumento di attuazione di cui al precedente articolo 6 per valutare le specifiche condizioni attuali e le opportunità evolutive dell'agglomerato in relazione a ciascuna delle indicazioni di cui ai precedenti commi 4 e 5.

7. Lo strumento di attuazione di cui al precedente comma ha lo scopo di:

a) coordinare l'attuazione delle previsioni del PTCP con la realizzazione delle infrastrutture, opere e servizi di rilievo sovracomunale;

b) coordinare l'elaborazione e lo sviluppo degli atti di programmazione settoriale della Provincia e gli altri investimenti di competenza della Provincia.

8. In particolare lo strumento di attuazione contiene: a) il recepimento e coordinamento dei reciproci impegni assunti con gli enti territorialmente competenti attraverso Accordi di programma o Accordi di pianificazione, in materia di programmazione temporale dello sviluppo e in materia di investimenti pubblici correlati;

b) la definizione delle opere e delle azioni prioritarie da attuare da parte della Provincia in materia di valorizzazione ambientale;

c) la definizione delle opere e delle azioni prioritarie da attuare in materia infrastrutture per la mobilità e di altre infrastrutture e impianti di pubblica utilità;

d) la definizione delle aree di compensazione ambientale;

e) la definizione delle opere e delle azioni prioritarie da attuare in altre materie di competenza provinciale che possano avere effetti interagenti con il perseguimento degli obiettivi del PTCP per i Poli specialistici produttivi;

f) l'individuazione delle risorse finanziarie disponibili e di quelle da reperire;

g) le azioni di studio, di approfondimento e di monitoraggio da attivare per valutare nel tempo la sostenibilità delle previsioni di Piano e delle dinamiche trasformative.

9. Per ciascuno Polo specialistico produttivo di rilievo provinciale o sovracomunale con caratterizzazione prevalentemente produttiva manifatturiera deve essere previsto il raggiungimento delle condizioni e delle prestazioni di "area ecologicamente attrezzata".

10. Le medesime condizioni e prestazioni vanno perseguite, in termini di indirizzo, anche per gli insediamenti produttivi di rilievo provinciale o sovracomunale con caratterizzazione mista.

11. Nel caso in cui sia necessario prevedere ulteriori espansioni insediative ricadenti all'esterno delle aree individuate a tal fine dal presente PTCP, per ciascun Polo specialistico produttivo di rilievo provinciale o sovracomunale, la Provincia e i Comuni nel cui territorio l'insediamento ricade o comunque interessati o influenzati dalle prospettive di sviluppo del Polo specialistico sottoscrivono un Accordo di pianificazione di cui all'articolo 6 della LR 13/2008.

12. Laddove siano costituite Agenzie di sviluppo, l'Accordo, di cui al precedente comma, sarà esteso preferibilmente a riguardare l'insieme degli ambiti specializzati di rilievo sovracomunale eventualmente ricadenti nel territorio dell'Agenzia e sarà sottoscritto da tutti i Comuni interessati, oltre che dall'Agenzia e dal consorzio ASI, nel caso in cui siano presenti agglomerati previsti dal Piano ASI

13. L'Accordo di cui al precedente comma 11 deve, tra l'altro, contenere:

a) la definizione delle aree produttive interessate da ciascun insediamento comprese nell'ambito delle aree individuate, in prima definizione, dal PTCP;

b) la definizione delle linee evolutive di ciascun ambito, ivi compresa la fissazione di eventuali limiti riguardanti le tipologie di attività insediabili e in particolare i limiti all'ammissibilità dell'insediamento di attività commerciali e di stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti e di impianti per la gestione dei rifiuti;

c) la definizione degli interventi e delle azioni necessarie, in relazione alle condizioni specifiche dell'insediamento, per perseguire efficacemente gli obiettivi di cui al presente articolo;

d) le eventuali previsioni di ulteriori espansioni insediative, qualora necessarie, e le condizioni di infrastrutturazione, per la qualità ambientale e per la mobilità, a cui tali espansioni sono subordinate;

e) la definizione delle risorse necessarie, delle fonti finanziarie, nonché gli aspetti riguardanti la programmazione temporale, l'attuazione e la gestione degli interventi previsti;

f) gli eventuali oneri a carico dei soggetti attuatori dei nuovi insediamenti, al di là degli oneri concessori, per la realizzazione degli interventi previsti;

g) l'armonizzazione delle scelte urbanistiche relative alle aree produttive di rilievo comunale del comune o dei comuni interessati, con le determinazioni concordate per i Poli specialistici produttivi di rilievo provinciale o sovracomunale;

14. Qualora l'accordo di pianificazione preveda espansioni insediative motivate in risposta ad esigenze di trasferimento di specifiche aziende lo stesso dovrà essere integrato con apposite intese con le aziende interessate.

15. Nel caso di presenza o insediamento di stabilimenti a rischio di incidente rilevante si applicano le disposizioni di cui al precedente articolo 14 bis.

16. Fino all'approvazione dello strumento di attuazione di cui al precedente comma 6, gli strumenti urbanistici comunali disciplinano le attività dei poli funzionali elencati al precedente comma 2 e possono dare attuazione alle previsioni dei piani territoriali e/o urbanistici vigenti che li riguardano, mentre non possono introdurre previsioni di nuovi poli funzionali o nuove previsioni di espansioni dell'area di insediamento dei poli esistenti.

17. Oltre ai Poli, esistenti o già previsti, elencati al comma 2, soggetti pubblici e privati possono proporre la realizzazione di nuovi poli produttivi, nella forma di aree integrate per una pluralità di funzioni di attrazione. Per quanto riguarda la localizzazione nel territorio, le proposte di nuovi poli funzionali devono rispondere in adeguata misura ai seguenti requisiti:

a) contiguità con i nodi di interscambio della "grande rete" della viabilità regionale/nazionale e in particolare vicinanza a un casello autostradale;

b) possibilità di un valido collegamento anche con una stazione ferroviaria, eventualmente con servizi privati navetta;

c) capacità delle infrastrutture viarie di accesso di sostenere i nuovi flussi prevedibili, senza superare i livelli di congestione; la viabilità di accesso deve inoltre evitare l'attraversamento di centri urbani;

d) capacità delle reti per la fornitura di acqua e di energia e per lo smaltimento dei reflui di sopperire alle esigenze del nuovo polo;

e) un'adeguata distanza dall'area conurbata napoletana, e in particolare la non compromissione del residuo territorio rurale periurbano;

f) salvaguardia delle risorse naturali, paesaggistiche, storico-culturali ed ecologiche del territorio;

g) preferenziale contiguità con aree già parzialmente insediate (non residenziali), evitando collocazioni isolate in contesti rurali non compromessi da insediamenti.

18. Le proposte di nuovi poli funzionali devono inoltre essere accompagnate da valutazioni della sostenibilità e redditività economica dell'investimento nel medio/lungo periodo.

19. La proposta di un nuovo polo produttivo è inoltrata alla Provincia e al Comune o Comuni interessati, accompagnata da adeguata documentazione sulle caratteristiche delle funzioni previste, sull'entità e tipologia dell'utenza prevista, sugli aspetti economici, finanziari e occupazionali dell'ipotesi di investimento e da uno studio degli effetti sul sistema ambientale e territoriale e delle misure necessarie per l'inserimento nel territorio. Qualora sia la Provincia, sia i Comuni interessati ritengano la proposta adeguatamente rispondente ai criteri di cui al comma 17 ed esprimano riguardo ai suoi contenuti interesse e condivisione di massima, sottoscrivono un Accordo di pianificazione di cui al precedente comma 11.

20. Per gli agglomerati industriali individuati dal Piano ASI, nelle more dell'approvazione dello strumento di attuazione di cui al precedente comma 6, trovano applicazione le previsioni, le disposizioni e le delimitazioni relative ai singoli agglomerati.

Articolo 63 – Reti infrastrutturali per la mobilità

1. Il PTCP riconosce rilevanza territoriale sovracomunale alle seguenti componenti del sistema della mobilità:

- a) il sistema dei porti e le vie del mare;
- b) l'aeroporto;
- c) la rete ferroviaria, ferrotranviaria, tranviaria;
- d) la rete stradale primaria;
- e) sistemi ettometrici;
- f) i nodi intermodali;
- g) la rete dei principali percorsi ciclopeditoni.

2. Su tali componenti si esercitano pertanto le competenze della Provincia, di concerto con le competenze dei Comuni e degli altri Enti competenti.

Articolo 63 bis – Sistema dei porti e vie del mare

1. Il PTCP riconosce al sistema della portualità una rilevanza strategica che investe diversi aspetti: quelli legati all'assetto economico della Provincia, quelli relativi alla realizzazione di un sistema integrato dei trasporti, quelli relativi alle caratteristiche turistiche del territorio provinciale.

2. Attualmente il sistema della portualità nella Provincia di Napoli può contare sulle strutture indicate nell'elaborato P.04.0.

3. Soppresso.

4. Soppresso.

5. Soppresso.
6. Soppresso
7. Soppresso.
8. Soppresso.
9. Soppresso.
10. Soppresso.
11. Soppresso.
12. Soppresso.
13. Soppresso.

14. Il PTCP considera le vie del mare come componente essenziale del sistema integrato di trasporti provinciale; in tale ottica conferma l'attuale disegno delle linee con la previsione di nuovi approdi e di sistemi ettometrici di connessione tra borghi marini e centri storici (Sorrento, Piano di Sorrento, Meta, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Ercolano, Pozzuoli, Monte di Procida). Tali previsioni sono recepite dai Comuni in sede di redazione dei PUC, degli atti di programmazione e dei specifici Piani di settore, compatibilmente con le previsioni del piano di settore per la portualità di competenza regionale.

Articolo 63 ter – Rete ferroviaria, ferro-tranviaria, tranviaria

1. Il PTCP articola la riorganizzazione della mobilità provinciale sulla base del sistema della metropolitana regionale programmato dalla Regione ed in corso di realizzazione; a tal fine il Piano individua alcune elementi in grado di rafforzare il ruolo portante della rete su ferro, attraverso l'individuazione di nodi intermodali di livello provinciale, di nuove stazioni, di nuove tratte ferroviarie (prolungamento Circumflegrea) e del potenziamento di alcune tratte esistenti, il tutto finalizzato a perseguire l'obiettivo strategico del riassetto policentrico e reticolare del sistema insediativo del territorio della Provincia; in questo quadro gli interventi proposti si inseriscono nello scenario generale individuato dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale, con la previsione di azioni e interventi in grado di ottimizzare le previsioni regionali alla scala locale e con la proposta di componenti in grado di mettere in rete il sistema infrastrutturale.

2. I PUC e gli strumenti di settore PUT e PUM, devono definire i necessari interventi in grado di ottimizzare la presenza di una stazione ferroviaria sul proprio territorio ed in linea con la nuova funzione di centralità urbane che le stazioni stanno assumendo nella città moderna, per le stazioni esistenti e per quelle da realizzare, devono essere perseguiti obiettivi di alta qualità architettonica e costruttiva, corretto inserimento nel tessuto urbano e la realizzazione di funzionali connessioni con il contesto, predisponendo, tra l'altro, una rete continua, sicura e qualificata di percorsi pedonali e di itinerari ciclabili in grado di connettere le stazioni di riferimento con le zone limitrofe per un raggio non inferiore a 2 km.

3. Soppresso.

4. Il Piano pone particolare attenzione all'impatto che i tracciati ferroviari hanno sul territorio, che spesso li configura come barriere fisiche e percettive di forte frammentazione del tessuto urbano e delle aree libere attraversate e come sorgenti di un intenso inquinamento acustico. Pertanto gli interventi per ridurre l'inquinamento acustico, atmosferico e percettivo dovranno attuarsi nell'ambito di una progettazione integrata tesa ad un qualificato inserimento nel paesaggio dell'infrastruttura, anche per la costruzione di una rete ecologica finalizzata al mantenimento o al ripristino della continuità fisico-territoriale ed ecologico-funzionale fra gli ambienti naturali, contrastando la frammentazione.

5. Nella realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria, tranviaria o ferrotranviaria, o per il suo adeguamento, deve essere posta particolare cura al contesto paesaggistico in cui si collocano e che modificano, e dimostrare la coerenza delle soluzioni rispetto ad esso; in particolare per gli interventi in rilevato che formino barriera artificiale sul territorio andranno verificate le condizioni di interscambiabilità, poiché tali opere vanno a costituire nuovo margine paesaggistico.

6. Gli interventi devono porre particolare attenzione alle caratteristiche morfologiche dei luoghi ed al contesto paesaggistico del tracciato, alla tessitura storica esistente, al rapporto con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali (idrografia, reti ecologiche elettrodotti ecc...) e devono perseguire scelte di continuità paesistica.

7. La realizzazione e l'adeguamento di una tratta della rete su ferro deve riguardare l'insieme costituito dal tracciato e dalle relative pertinenze, nonché da tutte le opere e porzioni di territorio necessarie per la realizzazione delle mitigazioni e/o compensazioni correlate alla realizzazione e all'esercizio dell'opera. Pertanto gli interventi devono comprendere anche la realizzazione di relative fasce di ambientazione, intese come insieme di aree, adiacenti al tracciato, destinate all'inserimento di tutte le opere e misure necessarie alla mitigazione e/o compensazione degli impatti derivati dalla presenza del tracciato e dal suo esercizio in relazione alle componenti rumore, atmosfera, suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, vegetazione, paesaggio e di dispositivi di collegamento trasversali di corridoi ecologici. La progettazione delle fasce di ambientazione deve essere oggetto di specifico e unitario progetto paesaggistico, anche ai fini di quanto previsto dal successivo articolo 63 octies. comma 8.

8. Su questi aspetti le Amministrazioni Comunali concordano con gli Enti proprietari e gestori delle infrastrutture le modalità e le opere per un qualificato inserimento nel paesaggio dell'infrastruttura, con l'utilizzo di essa e delle fasce di rispetto come elementi costitutivi per la riconnessione ecologica e paesaggistica del territorio circostante e come componenti della rete ecologica.

9. Soppresso.

10. Soppresso.

11. Soppresso.

12. Il PTCP propone l'utilizzo di alcune tratte ferroviarie secondarie sottoutilizzate, Torre Annunziata-Ottaviano-Cancello e Torre Annunziata-Gragnano con modalità ferrotranviarie (metrotram).

13. Il PTCP individua un sistema tranviario al servizio dei comuni posti a nord di Napoli e come sistema di adduzione alla rete della metropolitana regionale; il tracciato proposto si configura come ossatura portante del trasporto collettivo degli insediamenti delle aree poste nella parte centrale del territorio provinciale.

Articolo 63 quater – Rete stradale primaria

1. Il PTCP individua un sistema della mobilità in cui l'ossatura portante è rappresentata dalla rete su ferro di cui la rete primaria stradale rappresenta la indispensabile integrazione; in tale ottica il Piano individua soluzioni in grado di ottimizzare la ricca dotazione infrastrutturale della provincia di Napoli, attraverso la messa in rete delle varie componenti con l'individuazione di una serie di nodi intermodali metropolitani.
2. Il PTCP non contempla la realizzazione di nuovi assi stradali primari, con l'esclusione della bretella di raccordo tra tangenziale (svincolo Camaldoli) e perimetrale di Melito (Asse Mediano), previsto dal Piano della rete stradale del comune di Napoli, di alcune bretelle e raccordi funzionali alla realizzazione dei nodi intermodali di livello metropolitano e alla connessione del sistema autostradale, del raddoppio della 268 nell'area vesuviana interna e della variante alla SS 145, - da Meta a Sorrento, tesa ad allontanare il traffico di attraversamento dai centri urbani e alla contestuale pedonalizzazione di aree centrali dei predetti comuni. Per la realizzazione dei predetti assi stradali dovrà essere verificata, in sede di studio di fattibilità delle stesse, la sostenibilità idrogeologica.
3. Il PTCP, con la fase operativa, prevederà interventi di messa in sicurezza e di riqualificazione delle principali strade di interesse provinciale per i quali dovrà essere posta particolare cura al contesto paesaggistico in cui si realizzano, in particolare per gli interventi in rilevato andranno verificate le condizioni di intervisibilità, costituendo margine paesaggistico.
4. Gli interventi di nuova realizzazione o di adeguamento devono porre attenzione alle caratteristiche morfologiche dei luoghi ed al contesto paesaggistico del tracciato, alla tessitura storica esistente, al rapporto con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali (idrografia, reti ecologiche elettrodotti ecc...) e devono perseguire scelte di continuità paesistica.
5. Le Amministrazioni Comunali devono concordare con gli Enti proprietari e gestori delle infrastrutture (Anas, Provincia, Autostrade Meridionali) le modalità e le opere per un qualificato inserimento nel paesaggio dell'infrastruttura, con l'utilizzo di essa e delle fasce di rispetto come elementi costitutivi per la riconnessione ecologica e paesaggistica del territorio circostante.
6. Oltre alle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 5/11/2001, e successive modificazioni e integrazioni, la realizzazione, adeguamento e manutenzione delle infrastrutture viarie extraurbane devono rispettare le direttive e gli indirizzi del presente articolo.
7. La realizzazione e l'adeguamento di una infrastruttura viaria deve riguardare l'insieme costituito dalla sede stradale, nonché delle relative fasce di ambientazione, intendendo con tale termine un insieme di aree, adiacenti alla carreggiata, adibite ed organizzate per l'inserimento di tutte le opere e misure necessarie alla mitigazione e/o compensazione degli impatti derivati dalla presenza del tracciato e dal suo esercizio in relazione alle componenti rumore, atmosfera, suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, vegetazione, per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura, per la predisposizione di dispositivi di sicurezza per la fauna selvatica nei confronti della viabilità, e di dispositivi di collegamento di eventuali corridoi ecologici preesistenti attraversati dall'infrastruttura; la progettazione delle fasce di ambientazione deve essere oggetto di specifico e unitario progetto paesaggistico, anche ai fini di quanto previsto dal successivo articolo 63 octies. comma 8.
8. Soppresso.

9. Soppresso.

10. Soppresso.

11. Nei PUC i Comuni devono individuare prescrizioni e norme per la qualità delle strade contenenti i criteri di progettazione e le soluzioni rapportate agli obiettivi da perseguire a salvaguardia della diversità delle parti attraversate (tessuti storici, tessuti urbani contemporanei, paesaggi agrari), delle relazioni percettive e dei punti privilegiati di fruizione visiva e della riqualificazione eco-sostenibile della rete viaria esistente da coordinare con la realizzazione delle reti ecologiche.

12. Soppresso.

13. Soppresso.

14. La realizzazione di nuove infrastrutture stradali e l'adeguamento di quelle esistenti alle norme specifiche in materia di inquinamento acustico derivante da traffico veicolare, emanate a livello nazionale o definite dai singoli piani di zonizzazione dei singoli comuni, devono prevedere soluzioni per la riduzione dell'impatto acustico sugli insediamenti latitanti, esistenti e previsti. Tutte le opere e gli accorgimenti progettuali necessari per rispettare i valori di clima acustico prescritti sono poste a carico dei soggetti attuatori, che dovranno realizzare tali opere contestualmente alla realizzazione o all'adeguamento dell'infrastruttura. Nella realizzazione di barriere acustiche devono essere individuate soluzioni ambientalmente e paesaggisticamente compatibili con il contesto, utilizzando le relative fasce di ambientazione dell'infrastruttura stradale, attraverso un unitario progetto paesaggistico.

15. La Provincia individua nel Piano della Mobilità Provinciale le proprie priorità temporali di investimento, realizzazione e/o di manutenzione, di tratti stradali di rilevanza provinciale, fatte salve le opere di manutenzione per somma urgenza, tenendo conto dei seguenti tre criteri:

a) il grado di strategicità dell'opera nel sistema viario provinciale;

b) il rapporto fra il costo di realizzazione e il beneficio economico ottenibile dal punto di vista del trasporto;

c) la sostenibilità dell'opera e i benefici ambientali attesi dall'investimento, valutando la non competizione con la rete del trasporto collettivo locale su ferro; il consumo di suolo; l'interferenza con zone del territorio sensibili o vulnerabili (paesaggio, biotopi, idrogeologia, ecc.); l'entità di popolazione beneficiaria; la riduzione delle percorrenze.

Articolo 63 quinquies – Nodi Intermodali

1. Il Piano individua, come riportato nell'elaborato P.04.0, alcuni nodi ed aree intermodali, con l'obiettivo di connettere tra loro varie modalità di trasporto: essi possono, indipendentemente dal sistema stesso, svolgere un ruolo urbanistico di cerniera e di ricucitura del tessuto urbano e di messa in relazione tra funzioni di carattere collettivo altrimenti tra loro estranee.

2. Soppresso.

3. Soppresso.

4. Soppresso.

5. Soppresso.

6. Soppresso.

7. E' riconosciuta una valenza territoriale nell'ambito del PTCP ai seguenti nodi di interscambio, da recepire negli strumenti urbanistici, PUC e di settore, PUT e PUM, dei comuni di pertinenza e nel PUM provinciale:

NOME	FINALITÀ
Acerra centro	Stazione di Interscambio tra Linea Circumvesuviana e Tram Provinciale
Acerra Polo Pediatrico	Stazione di Interscambio tra Linea Circumvesuviana e Linea AC e Svincolo
Acerra Polo Pediatrico	Stazione di Interscambio tra Linea AC e Tram Provinciale
Agnano - Napoli	Stazione di Interscambio tra Cumana e Linea M7
Bagnoli - Napoli	Stazione di Interscambio tra Cumana e Linea M8
Baia - Bacoli	Collegamento tra il parcheggio la stazione Cumana ed il Porto di Baia
Casalnuovo Salice	Stazione di Interscambio tra Linea Circumvesuviana Napoli-Nola e Tram Provinciale
Casoria	Stazione di Interscambio tra Linea FS Napoli-Aversa-Roma e Tram Provinciale
Frattamaggiore	Stazione di Interscambio tra Linea FS Napoli-Aversa-Roma e Tram Provinciale
Frattamaggiore - Arzano	Stazione di Interscambio tra Linea FS Napoli-Aversa - Roma e Tram Provinciale
Giugliano - Melito	Stazione di Interscambio tra Linea metro Napoli-Aversa e Tram Provinciale
Marigliano	Collegamento Tra Svincolo, Stazione Circumvesuviana e Linea FS Torre Annunziata-Cancello S.
Meta	Collegamento tra Svincolo CS, Parcheggio, Ascensore e Porto
Montesanto - Napoli	Collegamento tra la Stazione FS Linea M2 e la Stazione di Interscambio Circumflegrea e Cumana
Nola	Collegamento Tra Svincolo e Stazione Circumvesuviana
Pompei	Collegamento tra la Stazione FS Linea Torre Annunziata - Salerno e la Stazione Circumvesuviana
Pozzuoli	Stazione di Interscambio tra Cumana e Linea FS Pozzuoli-Roma, collegamento con il Porto
Qualiano	Stazione di Interscambio Tram Provinciale
S. Giuseppe Vesuviano	Collegamento tra Svincolo e Stazione di Interscambio Circumvesuviana e Linea FS Torre Annunziata - Cancello S./Tram Ferroviario
Soccavo - Napoli	Stazione di Interscambio tra Circumflegrea e Linea M7
Terzigno	Collegamento tra Svincolo e Stazione di Interscambio Circumvesuviana e Linea FS Torre Annunziata-Cancello S./Tram Ferroviario
Torre Annunziata - Porto	Stazioni FS Linea Torre Annunziata-Salerno e Porto

Torre Annunziata A	Collegamento tra Svincolo Nord, nuova Stazione Circumvesuviana e Parcheggio
Torre del Greco - Porto	Stazioni FS Linea Torre Annunziata - Salerno e Porto
Torregaveta - Bacoli	Stazione di Interscambio tra Circumflegrea e Cumana
Vesuvio - De Meis	Stazione di Interscambio tra due linee Circumvesuviana
Vico Equense	Collegamento tra Svincolo CS, Parcheggio, Ascensore e Porto
Aereoporto Capodichino - Napoli	Collegamento tra Svincolo Doganella, Aereoporto, Stazioni Linea M1 e Circumvesuviana
Campi Flegrei - Napoli	Collegamento tra le Stazione della Cumana, Line M6 e Linea FS Napoli-Pozzuoli-Roma
Castellamare di Stabia	Collegamento tra Stazioni FS Linea Torre Annunziata - Salerno/Tram Ferroviario, Stazione Circumvesuviana, Funivia Monte Faito e Porto
Giugliano Interscambio	Collegamento tra Svincolo e Stazione FS Giugliano-Qualiano e della Linea Pozzuoli-Roma

Articolo 63 sexies – Parcheggi

1. I parcheggi di scambio funzionali al sistema di trasporti ipotizzato, devono essere localizzati, prevalentemente, all'interno dei nodi intermodali.
2. All'interno dei PUC e degli specifici piani di settore, i Comuni individuano le aree necessarie per i parcheggi di cui al precedente comma nonché quelle per ulteriori parcheggi di scambio a servizio del territorio comunale, con la prescrizione che essi siano localizzati all'esterno della cintura urbana, posti lungo la rete esterna della viabilità principale, in connessione con il sistema della viabilità autostradale e/o primaria di livello provinciale e serviti dal trasporto pubblico; nella scelta delle aree sono escluse le aree agricole e/o di particolare pregio ambientale e/o paesaggistico.
3. La realizzazione dei parcheggi di scambio deve costituire un'occasione per interventi di riqualificazione urbana ed ambientale, per tale motivo dovrà essere posta particolare attenzione al minor consumo di suolo possibile, alla qualità architettonica dell'intervento, con l'uso di tecniche e tecnologie proprie dell'architettura bioclimatica, alla permeabilità delle percorrenze pedonali ed alla previsione di una rete pedonale e ciclabile di connessione con il contesto.
4. Soppresso.
5. Soppresso.
6. Nel sistema di mobilità definito dal PTCP i parcheggi di destinazione, localizzati nelle aree centrali, non sono ritenuti compatibili con gli obiettivi prefigurati, poiché essi comportano l'incremento dei carichi veicolari sulla rete stradale circostante, con l'innalzamento dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico e di peggioramento complessivo dei livelli di circolazione e di vivibilità urbana; per tale motivo nei PUC che prevedano questa tipologia di soluzioni, per le quali non sono utilizzabili aree agricole e/o di particolare pregio ambientale e/o paesaggistico, esse dovranno essere specificatamente motivate da analisi, studi, indagini relative alla sostenibilità dell'opera e i benefici ambientali attesi dall'investimento,

sulla base di una serie di parametri fra i quali: consumo di suolo; interferenza con zone del territorio sensibili o vulnerabili (paesaggio, biotopi, idrogeologia, ecc.); livelli di inquinamento acustico ed atmosferico ante e post, interferenze con la rete pedonale, prossimità di attrezzature con presenza di utenze deboli (scuole, giardini pubblici, attrezzature sportive etc.)

Articolo 63 septies – Trasporto collettivo su gomma

1. Il PTCP assume il sistema della metropolitana regionale come ossatura portante del sistema della mobilità provinciale; in tale ottica i servizi di trasporto collettivo su gomma, urbani e sub-urbani, attraverso attestamenti presso i nodi intermodali individuati, hanno la funzione di integrare l'offerta di trasporto collettivo per le aree a minore densità abitativa.
2. Per tali aree, laddove prive di una soddisfacente offerta di trasporto su ferro, si prevede, su indicazioni del Piano della Mobilità provinciale, la realizzazione di una griglia di percorsi protetti o in sede propria (busvie) in grado di garantire la fluidificazione dei vettori ai fini di un'agevole connessione con le stazioni della metropolitana regionale e con i nodi intermodali.
3. I comuni nei PUC e negli specifici piani di settore, PUT e PUM, recepiscono le indicazioni del Piano della Mobilità provinciale individuando alla scala locale le opportune misure ed azioni al fine di garantire la continuità delle percorrenze della rete provinciale.
4. Soppresso.

Articolo 63 octies – Rete dei principali itinerari ciclopedonali

1. Il PTCP riconosce agli spostamenti con la bici una funzione importante all'interno di un sistema integrato della mobilità, soprattutto in presenza di condizioni orografiche di pianura che interessano buona parte del territorio provinciale e che consentono un agevole uso della bici; per tale motivo il PTCP mira a favorire l'uso della bici come quotidiano mezzo di trasporto, attraverso l'attuazione di condizioni di sicurezza, di continuità della rete pedonale e di collegamento con i punti e le aree nevralgiche.
2. Nelle strategie di mobilità sostenibile perseguite, il PTCP incentiva la realizzazione di infrastrutture ciclabili in grado di garantire la continuità dei percorsi in sicurezza e di definire una rete capillare distribuita sul territorio.
3. Il Piano propone nelle tavole P.04 e P.06.1-7 una individuazione di massima della rete ciclabile provinciale, con la previsione di tratti e segmenti in grado di mettere in rete le poche iniziative in corso di realizzazione nel territorio provinciale; la rete complessiva connette l'area stabiese, l'area nolana, l'area acerrana, l'area giuglianese e quella flegrea, utilizzando varie tipologie di percorsi.
4. La Provincia provvederà a sviluppare specifico progetto della rete ciclabile provinciale di concerto con i Comuni interessati, al fine di integrarla con gli eventuali tratti comunali già esistenti.
5. Soppresso.
6. La rete dei percorsi ciclabili deve connettere prioritariamente e con percorsi il più possibile diretti:

- a) le stazioni e fermate della metropolitana regionale;
- b) i nodi intermodali;
- c) i servizi urbani di base, con particolare riferimento a quelli a frequentazione quotidiana quali le scuole, i centri civici e sociali, i complessi commerciali e centri commerciali di vicinato e di media dimensione;
- d) i parchi urbani e i complessi sportivi;
- e) i luoghi ad elevata concentrazione di posti di lavoro;

7. Soppresso.

8. Nella realizzazione di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie e nei casi di un loro adeguamento, devono essere verificate le possibilità della realizzazioni di assi ciclabili paralleli, localizzati nelle relative fasce di ambientazione, o sulla ex sede del tracciato in caso di tratti ferroviari dismessi; essi dovranno essere caratterizzati da condizioni di sicurezza e di separazione del percorso ciclabile dal tracciato ferroviario o dalla carreggiata stradale.

9. Negli interventi di bonifica ambientale e/o di ripristino delle originarie conformazioni degli argini del sistema idrografico, con particolare riferimento al sistema dei Regi Lagni, al sistema lacustre flegreo, alla bonifica delle piane nolane, acerrane e giuglianesi, deve essere inclusa la realizzazione di itinerari ciclabili tra loro connessi ed in rete con il tracciato provinciale previsto dal PTCP.

10. Soppresso.

11. Soppresso.

12. Soppresso

Articolo 63 nonies – Piano della logistica

1. Soppresso.

2. Soppresso.

3. La Provincia, nei propri atti di pianificazione e programmazione, attiva politiche finalizzate a concentrare ed indirizzare

la localizzazione delle aree produttive in vicinanza dei principali nodi ferroviari e autostradali; favorire la ristrutturazione delle aree produttive esistenti, inserendo infrastrutture e servizi logistici in quelle maggiori; facilitare la rilocalizzazione in aree più idonee; eliminare i flussi di merci che coinvolgono in modo improprio il territorio, agevolando la localizzazione di imprese in aree collegate con il sistema autostradale e ferroviario.

4. Il PTCP promuove scelte urbanistiche e territoriali dei PUC finalizzate a razionalizzare l'organizzazione delle funzioni logistiche e delle funzioni ad elevata generazione di traffico merci, riducendo la dispersione e la proliferazione occasionale di attività in aree non idonee e non adeguatamente infrastrutturate, anche in relazione al principio dell'intermodalità, nonché prevedendo calibrate piattaforme logistiche e transit point.

5. Nel PTCP l'obiettivo della costruzione di un modello di mobilità ecosostenibile viene perseguito anche attraverso le seguenti ipotesi progettuali, da verificarsi con specifici progetti e/o studi di fattibilità:

a) Prolungamento della linea ferroviaria della circumflegrea dal nodo di Quarto (interscambio con linea FS Villa Literno-Salerno), sino a lago Patria;

b) Utilizzo della tratta ferroviaria della circumflegrea da piazza Quattro Giornate (interscambio con linea 1 metro collinare) a Torregaveta/Monte di Procida/Miseno come sistema di connessione integrativo per i collegamenti tra Napoli e Isole flegree e come potenziamento dell'accessibilità su ferro all'abitato di Bacoli e al litorale di Miseno;

c) Utilizzo della tratta ferroviaria della linea Villa Literno/Napoli, tra il nodo di Quarto e quello di Giugliano con modalità di metropolitana;

d) Realizzazione di un sistema tramviario o di metropolitana leggera (minimetro) a servizio degli insediamenti a nord di Napoli e di connessione tra alifana, metro collinare, FS Aversa-Napoli, linea AV/AC;

e) Potenziamento della tratta della circumvesuviana Nola/Baiano a servizio degli insediamenti e dei poli produttivi esistenti e a supporto della densificazione insediativa ipotizzata, con la caratterizzazione di area intermodale del nodo di Marigliano, (connessione con tratta Torre Annunziata/San Giuseppe Vesuviano/Nola);

f) Utilizzo della tratta ferroviaria (Torre Annunziata/Cancello) da Torre Annunziata a Nola a supporto del Sistema logistico integrato rappresentato dal Porto commerciale di Torre Annunziata e l'interporto di Nola, e a supporto della mobilità locale, con caratteristiche ferrotranviarie in ambito urbano ed in connessione (nodo Ottaviano circumvesuviana) con la prevista stazione dell'AC di Poggiomarino-Striano;

g) Riconversione della linea FS costiera nella tratta vesuviana, con interventi di compatibilizzazione ambientale e la previsione di sistemi ettometrici trasversali di connessione con le aree a più alta densità abitativa, con l'area del Parco del Vesuvio, con le vie del mare;

h) Trasformazione della tratta ferroviaria Torre Annunziata/Castellammare di Stabia/Gragnano in ferrotramvia, con la realizzazione di sistemi ettometrici di connessione nei nodi intermodali (nodo Castellammare centro);

i) Potenziamento della tratta della circumvesuviana tra Meta e Sorrento, con la previsione di nuovi sistemi ettometrici a servizio delle vie del mare e di connessione tra le marine e i borghi (Marina di Seiano/Vico centro, o di adeguamento ad uso pubblico degli impianti verticali già operanti (Piano/Marina di Cassano, Meta/Marina di Alimuri, Sorrento/Marina Grande);

j) Connessione della tratta San Giorgio/Volla/Sorrento della circumvesuviana con l'aeroporto di Capodichino.

k) Realizzazione della rete ciclopedonale provinciale dalla piana stabiese, attraverso i Regi Lagni sino al litorale domizio ed ai laghi flegrei; con itinerari ciclabili sulle tratte ferroviarie dismesse e parallelamente a quelle oggetto di rifunzionalizzazione (FS costiera, Torre Annunziata/Cancello, Torre Annunziata/Gragnano) o di nuova realizzazione (prolungamento circumflegrea);

l) Realizzazione di nodi intermodali come occasione di riqualificazione urbana ed ambientale e di rilancio di aree degradate;

m) Realizzazione di parcheggi di scambio in prossimità delle stazioni ferroviarie periferiche;

n) Attivazione di una rete metropolitana su gomma (busvie) di adduzione al metro regionale e a servizio delle aree non servite dal ferro e a media/bassa densità abitativa.