



NOTE PRELIMINARI PER LA FORMAZIONE DEL PUC DI POMPEI

PREMESSA

La L.R. Campania n° 16/2004 introduce forme e modalità precise di partecipazione dei cittadini alle decisioni di Piano, che assumono particolare importanza anche in riferimento alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, parallela a quella del PUC, nella quale è necessaria una prima fase di auditing, preliminare alla fase di scoping, rappresentata dalla redazione del Rapporto Preliminare Ambientale.

Un meccanismo di partecipazione serio, inteso non come obbligo di legge, prevede che il cittadino, chiamato ad esprimere le proprie opinioni sull'assetto futuro di Pompei, sia adeguatamente informato non solo sui primi orientamenti progettuali, ma anche sugli aspetti tecnici e normativi che necessariamente si intrecciano con la costruzione dell'ipotesi di piano. Proprio per queste ragioni è necessario presentare con chiarezza questi aspetti, per poter dare la possibilità a tutti di esprimere opinioni in merito al Piano e di avanzare proposte, che possono essere particolarmente utili ai fini della formazione di uno strumento urbanistico valido ed operativo. Tali proposte potranno essere avanzate in forma scritta e costituiranno un elemento essenziale nella redazione del Piano, in quanto verranno adeguatamente analizzate e singolarmente accolte o respinte, sulla base di motivazioni che verranno illustrate nella stesura definitiva dello strumento urbanistico.

In questa fase le elaborazioni pubblicate definiscono, nelle linee essenziali e in forma sintetica, il quadro normativo generale di riferimento vincolante, nell'ambito del quale il Piano si muove, accompagnato da diversi approfondimenti e dai primi sondaggi progettuali, di valore puramente esemplificativo, che hanno lo scopo di rendere immediatamente comprensibili le scelte e di rendere più facile la possibilità di intervenire da parte di tutti

i cittadini. Nello stesso tempo viene illustrato il metodo, attraverso il quale si è scandagliata l'articolata realtà di Pompei, presentando alcuni esempi di indagine conoscitiva. Anche su tali aspetti i cittadini possono fornire utili suggerimenti per definire, con maggiore precisione, le problematiche in campo e per poter pervenire in tempi brevi ad una soluzione progettuale partecipata e condivisa.

In quest'ottica il lavoro che si pubblica, per alcuni aspetti ad un livello molto avanzato, è caratterizzato da livelli di flessibilità tali da accogliere agevolmente le diverse proposte. Viene in definitiva pubblicato un estratto di sintesi del lavoro complessivo, tendente a definire un quadro di riferimento: eventuali ulteriori elementi più specifici potranno essere richiesti e, se possibile, potranno essere forniti.

Da una lettura della situazione urbana, delle problematiche e delle risorse inesprese presenti nell'articolato territorio di Pompei e da i primi confronti con l'Amministrazione Comunale, è stato possibile delineare in termini precisi gli obiettivi generali da perseguire attraverso il nuovo strumento urbanistico generale della città:

- **la salvaguardia e la valorizzazione delle specificità di Pompei**, rappresentate dai due grandi poli della città archeologica, eccezionale risorsa di importanza mondiale, e della Pompei Sacra, con l'insieme di complessi sorti intorno al Santuario e dal loro particolare intreccio con le altre parti urbane di Pompei;
- **la mobilità sostenibile**, attraverso la realizzazione di una nuova organizzazione delle connessioni urbane, con la pedonalizzazione di alcune zone centrali, il miglioramento e il potenziamento dell'accessibilità e della viabilità esistenti, l'integrazione tra le infrastrutture su ferro e su gomma e la realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio in posizione strategica;
- **la specializzazione culturale**, ovvero l'inserimento di nuove attività culturali di livello territoriale legate alle specificità di Pompei, come attività convegnistiche, teatrali e musicali;
- **la diffusione delle aree verdi e sportive** attraverso la riqualificazione e l'ampliamento delle numerose aree verdi presenti sul territorio, ognuna con una propria specificità ed un proprio carattere in modo da introdurre un sistema di spazi integrati, parchi sportivi, parchi agricoli e parchi urbani ;
- **la realizzazione di nuove attrezzature urbane** a servizio della popolazione dei differenti centri abitati diffusi nel territorio comunale;
- **il miglioramento e l'integrazione delle strutture turistico-ricettive**, legate ad un nuovo modo di concepire il turismo, promuovendo attrazioni complementari diffuse per l'intero territorio comunale;
- **il miglioramento della qualità urbana e dell'abitare** attraverso la redazione di norme per i piccoli interventi compatibili che consentano di riqualificare il patrimonio edilizio esistente;
- **il miglioramento e l'integrazione delle attività produttive compatibili connesse all'artigianato, al commercio e al potenziamento del polo florovivaistico**, strutturando attorno a nuove centralità commerciali sistemi urbani di riferimento per la nuova organizzazione del territorio di Pompei.

Ad un primo livello di inquadramento generale del problema, confluito in un “tracciato di Impostazione” (luglio 2010) , è seguito un secondo livello di approfondimento specifico sulle singole parti del territorio comunale di Pompei (dicembre 2010).Questi due livelli di approfondimento saranno a questo punto intrecciati e sovrapposti per comprendere, in relazione agli obiettivi prefissati, su quali linee d’azione impostare le proposte definitive del Piano. Di seguito sono riportati in sintesi alcuni aspetti significativi emersi nell’ambito di questi studi.

Il Comune di Pompei fa parte dei diciotto comuni della provincia di Napoli denominati “paesi vesuviani”; si colloca nella piana del Sarno alle pendici del Parco del Vesuvio, configurandosi quale porta di accesso sud-orientale al sistema montuoso del Somma-Vesuvio ed estendendosi su di una superficie di 12,4 km².

Pompei svolge quindi nel sistema territoriale un ruolo di cerniera estremamente significativo, tra il sistema costiero vesuviano, quello sorrentino - stabiese e l'agro nocerino sarnese. Stretto tra il Vesuvio e i Monti Lattari rappresenta una sorta di crocevia tra diversi sistemi infrastrutturali: l'autostrada A3 Napoli - Pompei - Salerno, l'asse ferroviario Napoli-Salerno; le due linee della circumvesuviana, una che borda le pendici del Vesuvio connettendosi con l'entroterra di Terzigno, Ottaviano e Somma Vesuviana, l'altra che, seguendo la linea costiera si connette alla Penisola Sorrentina. Questo ruolo di cerniera è ancor più accentuato nell'ambito del discorso sulle individualità culturali dell'area, incentrate sulla specificità archeologica. Pompei costituisce, infatti, l'attrattore principale del sistema culturale di cui fanno parte Oplonti, Ercolano e Stabia; per questo motivo, nel 1997, il Comitato dell'UNESCO ha dichiarato Pompei Patrimonio Mondiale dell'Umanità: gli straordinari reperti delle città di Pompei, Ercolano e delle città limitrofe, sepolte dall'eruzione del Vesuvio del 79, costituiscono una testimonianza completa e vivente della società e della vita quotidiana in un momento preciso del passato, e non trovano il loro equivalente in nessuna parte del mondo.

Altro elemento di particolare rilevanza a livello territoriale, e che richiama ingenti flussi di turismo religioso, è la Basilica Pontificia della Beata Vergine del Rosario, una delle mete religiose europee ed italiane più frequentate.

L'area presenta una concentrazione eccezionale di specificità ambientali e culturali che tuttavia non risultano adeguatamente valorizzate ed attivate come risorsa per la comunità di Pompei e per i visitatori, sia per la carenza di strutture e servizi per il turismo, sia per l'inadeguatezza delle reti di interconnessione che non solo rendono l'accessibilità poco fluida ma anche la percezione dei luoghi alquanto frazionata e discontinua.

La fascia costiera di Torre Annunziata-Castellammare, le pendici del Parco del Vesuvio, la piana dei paesi vesuviani che cingono il vulcano, l'agro nocerino-sarnese, il bacino del Sarno, sono paesaggi distinti, identificati da specifici

aspetti geografici, morfologici e culturali accomunati solo dalla recente crescita della disomogeneità e dispersione insediativa. Affrontare le problematiche territoriali di Pompei significa misurarsi con un livello territoriale che tenga conto delle diverse specificità, anche in riferimento al complesso quadro della strumentazioni e dei vincoli che caratterizzano le diverse parti del territorio di Pompei. Ciò è particolarmente complesso in quanto manca uno strumento unitario di inquadramento territoriale: Il Piano Territoriale Regionale costituisce infatti un punto di riferimento di scala troppo ampia, in assenza di un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, il cui iter procedurale non risulta attualmente terminato. Peraltro il PTCP adottato individuava a Pompei alcune aree di interesse con il limite di uniformare una serie di caratteri peculiari presenti nel territorio, come ad esempio le aree meridionali classificate nella loro interezza come aree agricole ordinarie.

Allo stesso modo il Piano Territoriale Paesistico (PTP) dei Comuni Vesuviani, che definisce i diversi livelli di protezione di una porzione del territorio comunale, non sempre individua con gli adeguati approfondimenti le aree di Protezione Integrale e di Recupero Urbano.

Altri vincoli sono connessi sia alla presenza di elementi naturali, quali il fiume Sarno, sia alla presenza di ritrovamenti archeologici diffusi, da cui scaturiscono vincoli puntuali diretti e indiretti. Di grande importanza è il rischio connesso al Vesuvio, per cui Pompei rientra nel perimetro della zona rossa definita dalla L. R. n. 21/2003 "Norme urbanistiche per i diciotto comuni rientranti nelle zone a rischio vulcanico dell'area vesuviana" (B.U.R.C. n. 59/2003). Il PUC ha il compito molto importante e delicato di definire un programma compatibile con le prescrizioni vigenti, ma anche di interpretarle in maniera positiva, determinando in prospettiva, per alcuni casi, le condizioni per il loro superamento.

L'ATTUALE SITUAZIONE DI POMPEI

A questo punto risulta utile richiamare brevemente alcuni dati statistici significativi. Dai rilevamenti ISTAT si ricava infatti che la popolazione residente a Pompei è pari a 25.757 (gennaio 2010) con una densità territoriale di 2.076 ab./km². Ricostruendo l'andamento annuo di crescita della popolazione residente dal 1997 al 2009, si può notare una tendenza evolutiva pressoché costante (leggermente decrescente) del numero dei residenti.

Andamento popolazione residente – anni 1997 - 2009

ANNO	POPOLAZIONE
1997	26076
1998	26143
1999	26018
2000	25891
2001	25678
2002	25702
2003	25820
2004	25726
2005	25728
2006	25745
2007	25755
2008	25768
2009	25757

N.B.: Il dato della popolazione residente fa riferimento al 31 dicembre di ogni anno. I dati sono stati estratti dalla relazione socio-territoriale dell'Ufficio di Piano.

Per quanto riguarda l'evoluzione dei nuclei familiari, essa è da tempo caratterizzata, non solo a Pompei, da una tendenza alla riduzione della dimensione media e dall'aumento del numero dei nuclei minimi (singoli, singoli provenienti da famiglie disgregate, figli adulti che costituiscono nucleo proprio); il che comporterebbe, a parità di residenti, una crescita del numero di famiglie e quindi del fabbisogno di abitazioni, solo in parte compensata da un aumento delle convivenze e il prolungarsi della permanenza in casa dei figli maggiori anche completamente autonomi. Risulta evidente che questa dinamica, a Pompei, non potrà trovare sbocco in un aumento del numero di abitazioni, essendo questo bloccato dalle norme relative alle "zone rosse" del rischio legato all'eruzione del Vesuvio. Tale domanda andrà quindi intrecciata con la problematica del miglioramento della qualità delle abitazioni esistenti, in modo da ampliare il bacino reale di offerta. Occorre inoltre pensare ad abitazioni

mediamente più grandi rispetto al numero medio di componenti in relazione alle diverse funzioni cui le abitazioni sono chiamate a rispondere, come luogo di svago e di lavoro, come luogo di incontro ma anche come luogo in cui ciascun componente deve poter usufruire di una propria privacy, all'interno del nucleo familiare, il che richiede una diversa flessibilità ed organizzazione distributiva dell'alloggio. L'evoluzione dei nuclei familiari e delle abitudini lavorative comporta, in definitiva, la crescita di un tipo di domanda qualitativa, intesa soprattutto come miglioramento della capacità dell'alloggio di adeguarsi alle varie situazioni, superando schemi tipologici rigidi ed emarginanti. Risulta quindi necessario predisporre una normativa urbanistica ed edilizia tale da rendere possibile il progressivo adeguamento del patrimonio edilizio esistente, indicando diversi gradi di trasformabilità articolati sulla base dei caratteri tipo – morfologici riscontrabili per il territorio pompeiano.

E' utile ancora ricordare brevemente alcuni dati circa il tessuto produttivo di Pompei. Dal confronto dei valori percentuali fra il tessuto economico comunale e quello nazionale, risulta che il settore agricolo con il suo 8,21% è decisamente superiore al valore dell'Italia che è pari al 5,27%. Più elevato del valore nazionale è anche quello relativo al commercio, che nella città di Pompei è di 15.1% , mentre in Italia è pari al 14.5%. Superiori al valore nazionale sono infine anche i valori relativi all'occupazione nella Pubblica Amministrazione e nell'Istruzione. Per quanto riguarda invece il settore ricettivo la percentuale nel comune di Pompei è di poco maggiore rispetto al dato nazionale. In ogni caso, il 4,7% rappresenta una percentuale significativa, ma di certo non determinate nel quadro economico complessivo di Pompei.

	Italia	% Italia	Comune di Pompei	% Pompei	Differenza valori %
Agricoltura, caccia e silvicoltura	1106442	5,3	558	8,2	-2,9
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	47236	0,22	14	0,2	0,02
Estrazione di minerali	72089	0,3	13	1,2	0,15
Attività manifatturiere	5086733	24,2	1230	18,1	6,13
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	170205	0,8	42	0,6	0,19
Costruzioni	1699954	8,1	532	7,8	0,27
Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli, motocicli e di beni personali e per la casa	3042343	14,5	1025	15,1	-0,59
Alberghi e ristoranti	944195	4,5	323	4,7	-0,25
Trasporti, magazzinaggio, e comunicazioni	979029	4,7	290	4,3	0,4
Intermediazione monetaria e finanziaria	691595	3,3	149	2,2	1,1
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività professionali e imprenditoriali	1361086	6,5	333	4,9	1,6
Pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	1685242	8,0	779	11,5	-3,4
Istruzione	1523299	7,2	713	10,5	-3,2
Sanità e altri servizi sociali	1489779	7,1	459	6,7	0,3
Altri servizi pubblici, sociali e personali	794881	3,8	256	3,8	0,02
Servizi domestici presso famiglie e convivenze	281364	1,3	70	1,0	0,3
Organizzazioni ed organismi extraterritoriali	18260	0,1	10	0,1	-0,06
Totale	20993732	100	6796	100	

Una lettura completa della situazione territoriale di Pompei non può chiaramente prescindere dall'analisi del PRG vigente, adottato nel 1975 ed entrato in vigore nel 1981. Si tratta di un piano che ha avuto un effetto molto parziale sul territorio pompeiano: il territorio attualmente urbanizzato risulta molto più esteso di quello che il PRG pensava di urbanizzare. Infatti, da un lato non si sono realizzate alcune previsioni che il piano aveva definito, nello stesso tempo sono sorti ulteriori insediamenti al di fuori delle zone previste, senza regole e senza una precisa direzione urbanistica. La complessa vicenda di attuazione dello strumento urbanistico e i diversi tentativi di varianti spesso non portati a termine, hanno fatto sì che la crescita del territorio comunale sia stata quindi negli anni solo parzialmente influenzata da tale strumento, determinando di fatto il superamento del PRG stesso.

Si è proceduto inoltre allo studio delle infrastrutture e dei relativi punti critici alle diverse scale. Il sistema infrastrutturale è fortemente condizionato dalla presenza delle due linee ferroviarie della circumvesuviana e della RFI e dell'autostrada; la maglia stradale di servizio al territorio comunale non risulta adeguata, provocando da un lato la congestione del centro urbano, dall'altro escludendo totalmente intere porzioni del territorio, in particolare nelle aree settentrionali e meridionali.

Allo stesso modo è carente il sistema delle attrezzature pubbliche: soffermandosi anche solo dato quantitativo, si nota che lo standard attuale è di 6,67 mq/ab contro i 20 mq/ab previsti dalla legge. Manca quindi una adeguata offerta di spazi pubblici per la cultura, per l'istruzione, per il tempo libero, in grado di fornire il supporto adeguato alla vocazione culturale e turistica della città. Gli spazi verdi attrezzati ed i parcheggi esistenti sono caratterizzati in alcuni casi da fenomeni di degrado, mancanza di completa funzionalità, scarsa accessibilità. Il dato quantitativo va infine confrontato con il dato qualitativo e dalla modalità distribuzione sul territorio. Da tale confronto si rileva che il maggior numero di attrezzature si trova nel centro urbano consolidato, mentre nel restante territorio comunale, nonostante la presenza di consistenti nuclei urbanizzati, risulta quasi totalmente carente di attrezzature di alcun tipo.

Esiste però un quadro molto significativo di progetti, che l'Amministrazione comunale ha elaborato e che possono generare notevoli vantaggi, incrementando notevolmente il parametro di attrezzature (da 6,67 mq/ab a 11,8 mq/ab). In particolare il progetto per la stazione della circumvesuviana - Santuario di Peter Eisenman potrà determinare da un lato al riassetto della rete infrastrutturale, con particolare riferimento

ATTREZZATURE DA STANDARD		
ATTREZZATURE PUBBLICHE SCOLASTICHE ESISTENTI		
S1	SCUOLA MATERNA ELEMENTARE TITO MINNITI	MQ 1788,9
S2	SCUOLA ELEMENTARE SALVO D'ACQUISTO	MQ 2650,6
S3	SCUOLA MATERNA VIA NOLANA	MQ 2646,8
S4	SCUOLA MEDIA AMEDEO MAIURI (SUCCURSALE)	MQ 886,6
S6	SCUOLA MATERNA ELEMENTARE CAPONE	MQ 1917,7
S7	SCUOLA MATERNA ELEMENTARE ROSA CECCHI - CAPOLUOGO	MQ 5094,6
S8	SCUOLA MATERNA ELEMENTARE VILLA DEI MISTERI	MQ 2187,3
S9	SCUOLA MEDIA MATTEO DELLA CORTE	MQ 2422,2
S10	SCUOLA MATERNA ELEMENTARE ENRICO CELENTANO	MQ 2846,8
S11	SCUOLA MEDIA AMEDEO MAIURI	MQ 5998,8
S12	SCUOLA MATERNA CAMPO D'AVIAZIONE	MQ 436,7
S13	SCUOLA ELEMENTARE MESSIGNO	MQ 2040,9
S14	SCUOLA MATERNA L. MELE	MQ 1529,8
S15	SCUOLA ELEMENTARE PONTENUOVO	MQ 2485,8
S16	SCUOLA MATERNA ELEMENTARE FONTANELLE	MQ 2282,6
S17	SCUOLA MATERNA ELEMENTARE VIA MARICONDA	MQ 1399,6
	oggetto di interventi di restauro	
TOT AB 25754		TOT MQ 38815,7
		1,5 MQ / ab
ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE ESISTENTI		
AT1	PALAZZO DE FUSCO - MUNICIPIO	MQ 2896,9
AT2	CASA PER ANZIANI "BORRELLI"	MQ 2473,4
AT3	CASA DI ACCOGLIENZA	MQ 2163,1
AT4	BIBLIOTECA DA RIFUNZIONALIZZARE IN EDIFICIO PER LA CROCE ROSSA	MQ 1115,4
AT5	EDIFICIO PER LA POLIZIA MUNICIPALE	MQ 1307,2
AT6	BIBLIOTECA DELLA SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DI POMPEI	MQ 330,6
AT7	MUSEO CIVICO "GIOVAN BATTISTA ALFANO"	MQ 911,9
AT8	ASL SU VIA ACQUA SALSA	MQ 1586,8
AT9	ASL SU VIA NOLANA	MQ 1223,9
	oggetto di intervento di restauro conservativo	
	oggetto di intervento di ristrutturazione	
	oggetto di intervento di recupero	
AT10	CIRCOLO SORDI POMPEI	MQ 138,9
AT11	MISERICORDIA - AMBULANZA	MQ 219,9
TOT AB 25754		TOT MQ 13388
		0,52 MQ / ab
EDIFICI DI CULTO ESISTENTI		
C1	SANTA MARIA ASSUNTA IN CIELO	MQ 3726,4
C2	MARIA SS. MA IMMACOLATA CONCEZIONE	MQ 2118,7
C3	CAPPELLA CIVITA GIULIANA	MQ 845,9
C4	SS SALVATORE	MQ 828,5
C5	SANTUARIO DELLA BEATA VERGINE DI POMPEI	MQ 7205
C6	CAPPELLA S. PAOLINO	MQ 262,3
C7	CAPPELLA S. ANTONIO A BOTTARO	MQ 165,5
C8	CAPPELLA MADONNA DELLE GRAZIE	MQ 232,4
C9	S. GIUSEPPE SPOSO DELLA BEATA VERGINE MARIA	MQ 1999,4
C10	SACRI CUORI DI GESU' E MARIA	MQ 851,6
C11	SACRO CUORE DI GESU'	MQ 314,2
C12	CHIESA CRISTIANO-EVANGELICA	MQ 94,4
TOT AB 25754		TOT MQ 18444,8
		0,71 MQ / ab
VERDE ATTREZZATO E IMPIANTI SPORTIVI PUBBLICI ESISTENTI		
V1	GIARDINI PUBBLICI PRESSO VIA ANTONIO SEGNI	MQ 3449,6
V2	CAMPO SPORTIVO SU VIA ANTONIO SEGNI	MQ 1676,7
V3	GIARDINI PUBBLICI IN PIAZZA BARTOLO LONGO	MQ 7092,6
V4	GIARDINI PUBBLICI IN PIAZZA SCHETTINI	MQ 3398,2
V5	CAMPO SPORTIVO "BELLUCCI" IN TRAVERSA CAMPO SPORTIVO	MQ 7410,9
V6	VERDE ATTREZZATO SU VIALE MAZZINI	MQ 428
	oggetto di intervento di adeguamento e completamento	
TOT AB 25754		TOT MQ 23450,0
		0,90 MQ / ab
PARCHEGGI ESISTENTI		
P1	PARCHEGGIO NELL'AREA PRESSO LA VILLA DEI MISTERI	MQ 3152,0
P2	P. NALL'AREA TRA LA CIRCUMVESUVIANA E VIA VILLA DEI MISTERI	MQ 8223,2
P3	P. NELL'AREA TRA VIA PLINIO E LINEA FS -ALTEZZA VIA MASSERIA CURATO	MQ 2887,3
P4	P. NELL'AREA TRA VIA PLINIO E LINEA FS -ALTEZZA VIA MASSERIA CURATO	MQ 2955,7
P5	P. NELL'AREA TRA VIA PLINIO E LINEA FS -ALTEZZA VILLA COMUNALE	MQ 4722,4
P6	P. NELL'AREA TRA VIA PLINIO E LINEA FS -ALTEZZA VILLA COMUNALE	MQ 6445,7
P7	P. NELL'AREA TRA VIA MAZZINI LINEA R.F.I. E VIA STABIA	MQ 5040,7
P8	P. NELL'AREA TRA VIA MAZZINI LINEA R.F.I. E VIA STABIA	MQ 8081,2
P9	P. NELL'AREA TRA VIA PLINIO E VIA MINUTELLA	MQ 2017,5
P10	P. NELL'AREA TRA VIALE MAZZINI E LINEA R.F.I. -ALTEZZA STAZIONE POMPEI	MQ 5900,0
P11	P. NELL'AREA TRA VIALE MAZZINI E LINEA R.F.I. -ALTEZZA STAZIONE POMPEI	MQ 3866,3
P12	P. SU VIA ACQUA SALSA	MQ 1093,6
P13	P. NELL'AREA TRA GLI SCAVI ARCHEOLOGICI E LA CIRCUMVESUVIANA	MQ 3187,2
P14	P. NELL'AREA ALLE SPALLE DEL SANTUARIO DELLA BEATA VERGINE DI POMPEI	MQ 3738,4
P15	P. NELL'AREA ADIACENTE ALLA CIRCUMVESUVIANA	MQ 2088,1
P16	P. NELL'AREA ADIACENTE ALLA CIRCUMVESUVIANA	MQ 1486,3
P17	P. NELL'AREA ADIACENTE ALLA CIRCUMVESUVIANA -ALTEZZA STAZ. SANTUARIO	MQ 6829,4
P18	P. NELL'AREA ADIACENTE ALLA CIRCUM -ALTEZZA PIAZZA VITTORIO VENETO	MQ 481,8
P19	P. ANTISTANTE IL CAMPO SPORTIVO "BELLUCCI"	MQ 301,3
P20	P. IN PIAZZA FALCONE BORSSELLINO	MQ 2174,3
P21	P. NELL'AREA TRA VIA ACQUA SALSA E VIALE MAZZINI	MQ 2076,7
P22	P. VIA NOLANA TRAVERSA I	MQ 148,8
P23	P. CASE POPOLARI	MQ 189,4
P24	P. CASE POPOLARI	MQ 545,3
P25	P. CASE POPOLARI	MQ 433,0
P26	P. SCUOLA	MQ 572,0
TOT AB 25754		TOT MQ 78617,1
		3,05 MQ / ab
TOT AB 25754		TOT ESISTENTE MQ 172142,2
		6,67 MQ / ab

all'interramento del tratto urbano della linea ferroviaria, dall'altro alla determinazione di un nuovo polo urbano con la realizzazione di un parcheggio interrato e con la sistemazione a parco dell'area circostante, capace nelle intenzioni di aprire e dirigere una nuova fase di crescita della città.

Infine, in questi anni è stato redatto dall'Amministrazione comunale il Piano Urbano del Traffico e il Programma Urbano Parcheggi con lo scopo di razionalizzare il sistema viario esistente e di incrementare i servizi di trasporto collettivo di parcheggio intermodale.

È evidente che il PUC deve cogliere le occasioni derivanti da questi programmi coordinandoli e nello stesso tempo individuando nuovi sistemi di alternative e un innovativo sistema della mobilità urbana.

ATTREZZATURE DI INTERESSE GENERALE		
IG 1 *	CIMITERO COMUNALE	MQ 32416,5
IG 2	PRETURA	MQ 290,6
IG 3	CARABINIERI	MQ 632
*	oggetto di intervento di ampliamento	
ATTREZZATURE DI LIVELLO TERRITORIALE ESISTENTI		
LT 1	LICEO SCIENTIFICO STATALE E. PASCAL	MQ 14037,9
LT 2	CENTRO STUDI POMPEIANI "SUOR ORSOLA BENINCASA"	MQ 635,3
ATTREZZATURE E SERVIZI PRIVATI		
SP 1	CENTRO DI FISIOTERAPIA	MQ 418,8
SP 2	PALESTRA "ROMITA"	MQ 278,77
SP 3	LAVANDERIA INDUSTRIALE	MQ 1024,78
SP 4	ASSOCIAZIONE CULTURALE "POMPEI NEW MYTOLOGY"	MQ 229,8
SP 5	BANCA DI ROMA	MQ 513,0
SP 6	"RAM SERVICE" MUTUI, ASSICURAZIONI	MQ 104,74
SP 7	ACCADEMIA DI DANZA	MQ 437,4
SP 8	SCUOLA DI ARTE E BALLETTTO	MQ 377,5
SP 9	DANCE STUDIOS	MQ 360,8
		TOT MQ 3745,3
ATTREZZATURE PRIVATE SCOLASTICHE ESISTENTI		
ES 1	SCUOLA MATERNA CLUB & CLUB DI GIUSEPPE SCAGLIARINI IMPRESA	MQ 1153,3
ES 2	IST. MAGISTRALE ENTE REL. SANTUARIO DELLA VERGINE DI VALLE DI POMPEI	MQ 4225,1
ES 3	SCUOLA MATERNA IL PICCOLO COLLEGE	MQ 980,1
ES 4	ISTITUTO PONTIFICIO BARTOLO LONGO :	
	SCUOLA MATERNA ENTE MORALE ASSUNTA PONZO	
	SCUOLA MATERNA ENTE MORALE BARTOLO LONGO	
	SCUOLA MATERNA ENTE MORALE ORFANOTROFIO FEMMINILE	
	SCUOLA ELEMENTARE ENTE RELIGIOSO PRELATURA PONTIFICIO SANTUARIO	
	SCUOLA MEDIA PONTIFICIO SANTUARIO BEATA VERGINE DEL ROSARIO DI POMPEI	
	IST. PROFESSIONALE ENTE RELIGIOSO SANTUARIO VERGINE DEL ROSARIO DI POMPEI	MQ 17895,8
ES 5	LICEO LINGUISTICO ALESSANDRO PANSA	MQ 1415,1
ES 6	SCUOLA MATERNA L'ALBERO AZZURRO CENTRO CULTURALE RICREATIVO	MQ 764,2
ES 7	SCUOLA MATERNA BABY HOUSE DITTA INDIVIDUALE DI GARGIULO ANELLA	MQ 204,4
ES 8	SCUOLA MATERNA LA COCCINELLA DITTA IND. DI SCOTOGNALLA PATRIZIA	MQ 545,5
ES 9	SCUOLA MATERNA FANTASILANDIA DI DE RISO MARIANNA	MQ 100
		TOT MQ 27283,5
ATTREZZATURE PRIVATE SOCIO - SANITARIE		
AP 1	CASA DI CURA MARIA ROSARIA	MQ 1153,3
ATTREZZATURE PRIVATE SOCIO - ASSISTENZIALI RELIGIOSE		
SAR 1	PONTIFICIO OSPIZIO FEMMINILE	MQ 10627,7
ATTREZZATURE PRIVATE RELIGIOSE		
AR 1	ISTITUTO SEMINARIO BARTOLONGO	MQ 34202,5
VERDE SPORTIVO PRIVATO		
VP 1	CAMPI SPORTIVI IN VIA CRAPOLLA SECONDA	MQ 3440
VP 2	CAMPI SPORTIVI SPORTING CLUB IN TRAVERSA DI VIA NOLANA	MQ 10251,5
VP 3	CENTRO IPPICO SAN VINCENZO	MQ 16555,9
VP 4	CENTRO IPPICO	MQ 12383,9
PARCHEGGI PRIVATI		
Ps 1	PARCHEGGIO PRIVATO SU VIA LEPANTO	MQ 476,5
Ps 2	PARCHEGGIO PRIVATO SU VIA ACQUA SALSA	MQ 1198,4
Ps 3	PARCHEGGIO PRIVATO ADIACENTE LA CIRCUMVESUVIANA	MQ 731
Ps 4	PARCHEGGIO PRIVATO IN TRAVERSA PRETURA	MQ 77,9
Ps 5	PARCHEGGIO PRIVATO SU VIA ACANFORA	MQ 786,1
Ps 6	PARCHEGGIO PRIVATO SU VIA TRE PONTI	MQ 49
		TOT MQ 3318,9

Una prima fase del lavoro è stata impostata sulla base dell'individuazione di unità di paesaggio e unità di morfologia riconoscibili nel territorio. Questa distinzione di situazioni, anche autonome, ha rappresentato un punto di partenza per poter avviare una campagna conoscitiva maggiormente analitica, dalla quale scaturirà un'articolazione progettuale e normativa, studiata nel dettaglio delle pieghe del territorio pompeiano. Si istaura così un rapporto ciclico tra il procedere delle analisi di dettaglio, portate avanti zona per zona, e il quadro progettuale di riferimento relativo alle aree strategiche di progetto, per cui da un lato le analisi preciseranno le perimetrazioni e le problematiche da affrontare nelle singole aree progetto; dall'altro i continui aggiornamenti progettuali renderanno possibile la costruzione di sguardi e interpretazioni sempre più avanzati, tali da sollecitare ulteriori approfondimenti conoscitivi ed interpretativi.

Il territorio di Pompei è stato così distinto in Unità di Paesaggio:

- *la città archeologica*, costituita dall'area dell'Antica Pompei, non solo quella recintata nel perimetro stretto degli Scavi, ma anche le aree limitrofe caratterizzate comunque da presenze e ritrovamenti archeologici;
- *l'area nord-est di via Nolana*, costituita dal margine sud delle pendici del Parco del Vesuvio, caratterizzata da un andamento pianeggiante dell'orografia. Si possono rintracciare i caratteri di dispersione presenti negli insediamenti a sud del Parco del Vesuvio, ma anche elementi insediativi in diretta connessione con i comuni di Terzigno e San Giuseppe a nord di Scafati ad est;
- *il confine ovest*, che costituisce una cesura tra il territorio a nord di Pompei e la fascia costiera di Torre Annunziata, alla quale appartiene il carattere prevalentemente produttivo ancora rintracciabile nell'unità di paesaggio individuata;
- *la città consolidata*, che costituisce il nucleo urbano di Pompei, costituito a partire da grandi isolati pensati da Bartolo Longo, e sviluppatosi lungo le direttrici di via Lepanto e via Plinio, occupando progressivamente anche le aree di colle San Bartolomeo e di Acquasalsa;

- *l'area dei canali e delle serre*, che rappresenta l'innesto del paesaggio dell'agro nocerino-sarnese e del Bacino Idrografico del Sarno all'interno del territorio pompeiano, attraversandolo trasversalmente da est verso ovest, e delimitando superiormente *le aree meridionali* che invece conservano i caratteri della Piana Campana, data la forte identità agricola e la presenza di aree meno urbanizzate.

La lettura del territorio di Pompei ha poi portato all'individuazione di *unità di morfologia urbana* che tengono conto delle specificità morfologiche dei sistemi urbani di Pompei all'interno dei diversi sistemi di paesaggio. All'interno delle unità di morfologia vengono così identificate le componenti costitutive dell'organizzazione urbana e territoriale di Pompei sulla base di una analisi dei caratteri insediativi e del rapporto tra invarianti tipologiche e modalità di aggregazione degli elementi edilizi. In un aggregato urbano che presenta elementi di complessità e che tende a configurarsi come sommatoria di situazioni spaziali anche eterogenee per posizioni e per morfologie, la possibilità di utilizzare categorie predefinite si annulla, per cui risulta necessario affidarsi a strumenti e tecniche conoscitive impiegate sulla misurazione analitica e circostanziata delle possibilità trasformative. Le Unità di Morfologia Urbana rappresentano quindi parti del costruito formate da uno o più sistemi tipo-morfologici omogenei, all'interno dei quali è possibile individuare una limitata casistica di tipologie edilizie. Se l'Unità di paesaggio è frutto di una lettura a maglia larga, condotta "per esclusione", ovvero definendo le parti di territorio riconoscibili per un sistema interconnesso di segni e riferimenti territoriale, l'unità di morfologia urbana è frutto di una lettura condotta "per inclusione", ovvero raggruppando di volta in volta sistemi tipo – morfologici contigui. Mentre il primo processo può essere ricondotto alla logica del "puzzle", il secondo può essere ricondotto alla logica del "domino".

In definitiva si sono identificate le seguenti Unità di morfologia urbana:

1. Civita Giuliana
2. via Nolana
3. Tra Ponti – Parrelle – Arpaia
4. Crapolla
5. Croce Paselle
6. Pompei del Mito

7. Minutelle – San Bartolomeo
8. Pompei Sacra
9. via Lepanto – Acquasalsa
10. via Plinio – Stabiana
11. S. Abbondio
12. Sarno nord
13. Ponte della Persica
14. Ponte Nuovo
15. Fontanelle
16. Messigno
17. Mariconda

Nell'ambito di tali unità, provvisoriamente denominate in modo sintetico secondo l'elenco precedente, si sono distinti sistemi tipo – morfologici differenti, caratterizzati da specifiche modalità di aggregazione, classificate in *cortine e organizzazioni prevalentemente lineari*, riferite alle parti di territorio sviluppatesi lungo i grandi assi di attraversamento del territorio comunale (come, ad esempio, via Nolana); *tessuti ed impianti regolari*, riferiti alle parti di territorio nelle quali è riscontrabile un'urbanizzazione piuttosto compatta organizzata sulla base di un impianto più o meno regolare, ma , in ogni caso, riconoscibile; *addensamenti edilizi*, riferiti a raggruppamenti edilizi sorti più o meno spontaneamente nel sistema di città dispersa caratterizzante l'intero territorio rurale di Pompei; *edilizia rada e isolata*, riferita al sistema punteggiato di edilizia sorta in contesti simili a quelli degli addensamenti, ma in condizioni maggiormente isolate; *recinti specializzati*, riferiti a quelle aree caratterizzate da una forte specializzazione funzionale e da impianti poco permeabili sotto il profilo dell'organizzazione urbana: si tratta sia di recinti produttivi di grande dimensione, che di recinti produttivi di più piccola entità disposti serialmente e non di meno di recinti di attrezzature.

Nell'ambito di tale classificazione, a ogni livello di morfologia urbana, corrisponde un numero limitato di tipologie edilizie. La definizione di tali tipologie dipende sia dalle invarianti organizzative dell'elemento edilizio, sia dalle modalità di posizionamento nell'ambito del proprio lotto di pertinenza e dal rapporto che instaura con gli spazi

pubblici di riferimento (strada, piazza, slargo). In primo luogo si sono distinte le tipologie riferibili alla città storica, come i palazzetti, le palazzine di impianto ottocentesco, masserie e i piccoli edifici di origine rurale. In alcuni casi risultano ancora leggibili i caratteri storici dell'impianto edilizio originario, in altri le progressive alterazioni hanno reso leggibile solo in parte l'organizzazione del tipo. Tale differenziazione va sottolineata fin da questa fase, in modo da poter definire in maniera più opportuna le modalità di trasformazione consentite. La classificazione tipologica, infatti, rappresenta un passaggio necessario al fine di specificare le categorie di intervento edilizio. In altri termini, sulla base di questa classificazione sarà possibile elaborare delle schede di intervento per le singole tipologie, specificando nel dettaglio le categorie di intervento generali definite zona per zona. Alla classificazione tipologica si affianca la classificazione degli spazi aperti, distinguendo le tipologie di spazi permeabili (orti, frutteti, prati, giardini sterrati etc.) da quelle non permeabili (depositi all'aperto, cortili pavimentati ed aree destinate ad attività produttive all'aperto) oltre che la viabilità ed i parcheggi. La permeabilità dei suoli è un parametro assai importante: una percentuale alta favorisce il drenaggio delle acque piovane direttamente dal terreno alle falde acquifere, riducendo il carico di acque reflue da convogliare nei sistemi fognari. In tal senso la classificazione degli spazi aperti operata è propedeutica alla definizione di interventi volti a favorire l'aumento di permeabilità conservando quanto più possibile i caratteri agricoli degli spazi aperti.

L'Unità di Morfologia Urbana rappresenta anche l'unità minima di analisi del carico urbanistico sul territorio. In tal senso per ogni singola unità edilizia si è definita la destinazione d'uso, il numero di piani, il numero di abitazioni e di famiglie residenti, in modo da poter leggere, unità per unità, la composizione delle funzioni presenti sul territorio e il carico insediativo complessivo. Inoltre questa lettura permette di cogliere ad una scala di dettaglio assai accurata tutte gli eventuali problemi di compatibilità tra le destinazioni urbanistiche consentite e quelle in atto. Per esempio, in un territorio dove il Piano Regolatore è stato ampiamente disatteso, è facile trovare attività commerciali e piccoli laboratori artigianali in zona agricola.

Infine è stata precisata ad una scala di maggior dettaglio l'analisi del sistema degli spazi pubblici: in particolare sulla rete viaria sono state analizzate le singole sezioni stradali, valutandone la capacità di traffico in riferimento ai flussi in atto, la presenza di percorsi pedonali dedicati e di pubblica illuminazione. Anche sulle attrezzature è stato portato avanti un discorso di maggior dettaglio relativo all'accessibilità alle singole aree.

Al fine di illustrare il metodo con cui si è proceduto nella redazione del PUC vengono proposte le analisi di dettaglio condotte per una unità di morfologia urbana esemplificativa, quella compresa tra il tracciato della circumvesuviana Napoli – Poggiomarino e il tracciato della Ferrovia dello Stato, adiacente al nucleo del Santuario e dei grandi complessi religiosi annessi.

Questa area risulta particolarmente interessante in quanto racchiude in sé tutte le tipologie insediative riscontrate, da una parte più compatta di cortina su via Lepanto fino a una di edilizia rada in contesto periurbano. L'area in esame è oltretutto oggetto di importanti interventi modificativi, in particolare legati al progetto per la nuova stazione Santuario della circumvesuviana che prevede l'interramento del tratto di binari che delimita l'unità, favorendo una nuova permeabilità con l'area a Nord.

Superficie territoriale	514.213,8 mq
Superficie fondiaria	386.558,8 mq
Attrezzature	34.770 mq
di cui da standard	20.443,8 mq (4,67 mq/ab)
Viabilità	92.885 mq
Superficie coperta	106.471,47 mq
Superficie aperta non permeabile	168.000 mq (59%)
Volume edificato	1.144.337,6 mc.
Superficie utile lorda	379.804 mq
Indice di fabbricabilità fondiario	2,96 mc/mq
Rapporto di copertura	0,27 mq/mq
Indice di utilizzazione fondiario	0,98 mq/mq
Popolazione residente	4288 ab.
Famiglie	1481
Alloggi	1535

Da un' analisi dei dati quantitativi, rispetto al numero di abitanti è interessante un confronto con la dotazione di attrezzature, che risulta molto scarsa anche da un punto di vista qualitativo. Si nota la carenza di strutture scolastiche, di attrezzature di interesse comune, di verde per lo sport (l'unico campo esistente versa in uno stato di degrado e non è dotato di servizi adeguati) ma soprattutto di spazi di aggregazione sociale; emblematico

è il caso di piazza Falcone-Borsellino attualmente utilizzata come parcheggio. I parcheggi esistenti sono concentrati in un'unica area e non risultano sufficienti.

Dall'analisi del sistema infrastrutturale esistente attraverso il rilievo delle sezioni stradali, si può notare che la tipologia delle strade spesso presenta capacità di traffico inferiori ai flussi in atto, per cui spesso si riscontrano intasamenti e code negli orari di punta. Inoltre i tracciati stradali spesso si interrompono, confluendo in vialetti privati che lasciano incompleta la maglia viaria, evidenziando così un'organizzazione non molto razionale del sistema della viabilità. Alla presenza costante di pubblica illuminazione non si accompagna una altrettanto continua di percorsi pedonali dedicati, che non riescono a collegare con continuità i vari punti di questa parte urbana.

Alla riflessione sullo spazio pubblico e sulla rete stradale si affianca quella sull'edificato, che viene condotta attraverso la restituzione di carte tematiche sulle tipologie, sugli usi e sulla consistenza edilizia.

Nell'ambito di questa unità di morfologia si distingue una *cortina compatta di impianto storico* nel primo tratto di via Lepanto e su via Piave fino a p.zza Vittorio Veneto; una *cortina di impianto storico continua con sviluppi edilizi perpendicolari alla viabilità* lungo tutta via Lepanto e una *cortina composta da elementi singoli* lungo via Carlo Alberto. Come tessuti si distinguono *tessuti di elementi edilizi singoli riferiti a tracciati tendenzialmente regolari su griglie complete* nell'area compresa tra via Mazzini, il Liceo e il Campo Sportivo; *tessuti di elementi edilizi singoli riferiti a tracciati tendenzialmente irregolari su griglie complete* come nell'area tra via Carlo Alberto e via Mazzini e *tessuti di elementi edilizi singoli su griglie incomplete* come nell'area su via Acquasalsa. Infine si distinguono *Addensamenti irregolari ai margini del tessuto consolidato, Elementi edilizi isolati in contesto perturbano e Recinti – attrezzature.*

La classificazione tipologica scaturisce direttamente da questa classificazione morfologica e tiene conto delle modalità di aggregazione dell'edificato, per cui ad esempio, nell'ambito delle cortine si riscontrano sempre determinate tipologie. Particolare attenzione è stata posta alle tipologie di impianto storico. In particolare nell'ambito delle cortine e delle organizzazioni lineari si sono riscontrati *palazzetti disposti lungo la strada, palazzetti alterati, palazzine di impianto ottocentesco in cortina*; anche nei tessuti si distinguono alcuni palazzetti,

mentre tra gli addensamenti si rilevano *edifici stortici di origine rurale riassorbiti nel contesto*, anche alterati e *edifici di archeologia industriale*.

Per quanto riguarda le destinazioni d'uso, si riscontrano sia edifici monofunzionali che multifunzionali; si nota la prevalenza dell'uso residenziale accompagnato a quello commerciale sui principali assi viari come via Lepanto e via Carlo Alberto , che si contrappone all'uso prettamente residenziale degli edifici presenti all'interno dei tessuti alle spalle delle cortine e dell' edilizia rada. Inoltre si rileva un piccolo sistema di strutture ricettive concentrate su via Acquasalsa. E' stato ancora effettuato uno studio sugli spazi aperti, distinguendo le aree permeabili, rappresentate dai giardini, dagli orti e dalle aree sterrate, e le aree non permeabili. Dall'analisi si nota che nelle aree dove il tessuto edilizio è più denso vi è una prevalenza di spazi aperti pertinenziali pavimentati e meno spesso permeabili anche se non mancano, soprattutto a via Carlo Alberto, piccoli spazi alberati antistanti le abitazioni, mentre nelle aree periurbane si riscontra la presenza di grandi spazi aperti a carattere agricolo (orti e frutteti),

Procedendo parallelamente al rilievo specifico, si è sviluppato uno studio incentrato sulla rilettura dei paesaggi urbani, la descrizione della geografia dei luoghi e il riconoscimento di alcuni elementi caratterizzanti: i grandi assi infrastrutturali che creano fratture all'interno del territorio comunale, le matrici geometriche che caratterizzano il paesaggio agricolo, gli assi di centuriazione ancora evidenti nelle aree settentrionali, le architetture emergenti della città religiosa e ovviamente l'impianto della Pompei antica. Approfondendo la lettura di questi elementi risulta uno schema interpretativo possibile di Pompei nell'ambito del quale è possibile leggere le parti urbane da conservare e le parti urbane da modificare ed integrare anche attraverso l'individuazione di aree progetto. In questa ottica il progetto urbano assume un ruolo centrale: attraverso la traduzione architettonica degli obiettivi generali è possibile da un lato cogliere direttamente le criticità e le potenzialità delle aree, dall'altro costruire uno strumento che consente di valutare con immediatezza le ricadute sulla città fisica delle proposte poste alla base del piano. In questo senso il progetto rappresenta uno strumento di "facilitazione" alla partecipazione pubblica di notevole efficacia, traducendo in termini concreti, vincoli, norme, obiettivi e strategie.

Le dinamiche progettuali che si possono innestare attraverso l'individuazione di un sistema di aree strategiche strettamente correlate, sono evidenziate a partire da uno schema di rilettura del sistema delle accessibilità. Attraverso tale schema si vuole sottolineare una precisa volontà di creare una rete di accessibilità diffusa, che parte dalle infrastrutture esistenti, potenziandole e integrandole, e definisce punti nodali e connessioni estese all'intero territorio comunale. Emerge chiaramente la necessità di rivedere la viabilità e le infrastrutture in genere come parte di un disegno complessivo di riorganizzazione della città e del territorio, dove l'infrastruttura non è più intesa come oggetto estraneo, ma come un elemento figurativo dei nuovi scenari urbani.

La nuova rete viaria sarà costituita dalle infrastrutture di accessibilità primaria esistenti, dalla viabilità principale e secondaria realizzata attraverso ampliamenti e completamenti della rete attuale, fino ad arrivare alla viabilità locale ed ai percorsi pedonali e ciclabili in grado di penetrare anche nelle parti più sensibili del territorio pompeiano. Non di meno lo studio separato dei flussi turistici e dei flussi legati alle funzionalità urbane ordinarie rende possibile strutturare sistemi diversi di penetrazione, per cui se da un lato può essere predisposta una

maglia stradale tale da innervare l'intero territorio urbanizzato, dall'altro possono essere previste aree di accesso e di interscambio poste agli ingressi di Pompei, in modo da favorire il transito pedonale dei turisti verso gli scavi o il Santuario.

Questa nuova maglia viaria deve poter connettere, non solo tutte le parti urbane in maniera fluida ed efficiente, ma anche il nuovo sistema di grandi spazi aperti pubblici. Tali spazi aperti pubblici, devono fungere da volano per la riqualificazione complessiva di tutte le componenti del territorio di Pompei: queste aree possono essere definite strategiche rispetto al raggiungimento complessivo degli obiettivi, configurandosi come veri e proprie nuove centralità urbane, ampie aree aperte nelle quali è possibile non solo realizzare gli spazi pubblici necessari al completamento del sistema di attrezzature, ma anche introdurre le necessarie regole affinché in maniera complementare si realizzino articolate funzioni di qualità anche con investimenti privati di diversa natura.

Al tema degli spazi aperti di livello territoriale si collega la questione degli spazi aperti urbani diffusi nell'ambito dei tessuti consolidati. A Pompei vi sono le condizioni per far assumere a questo tema nelle aree centrali un valore e un carattere territoriale. Un esame del posizionamento e della conformazione degli spazi aperti intorno al Santuario dimostra che è possibile stabilire una precisa connessione tra la necessità del consolidamento e della sistemazione di tali spazi e i temi territoriali fino ad ora definiti. Il sistema urbano è fondamentalmente costituito da punti e luoghi specifici legati alla città costituitasi nell'ambito delle iniziative di Bartolo Longo. Attorno ad essi si definiscono sempre spazi aperti: piazza Bartolo Longo davanti al complesso del Santuario, piazza Schettini con il Municipio e gli altri spazi retrostanti, piazza Vittorio Veneto con la nuova stazione e la Via Sacra con il complesso Bartolo Longo. Si avanza una proposta incentrata sul superamento dell'attuale condizione dell'area in cui i singoli spazi aperti sono autonomi, delimitati dalle infrastrutture stradali, definendo un unico e continuo compatto sistema di spazi aperti. Si propone inoltre un percorso ciclabile che da via Plinio connette il margine meridionale degli scavi alla piazza del Santuario e all'area della stazione delle Ferrovie dello Stato.

Non solo per l'area centrale, ma per tutti i nuclei urbani presenti a Pompei andranno studiati complessi funzionali nuovi, in grado di innalzare la qualità degli spazi pubblici in maniera diffusa e strutturare un sistema multicentrico e polifunzionale: un polo scolastico, che possa superare la drastica carenza di spazi dedicati all'istruzione dell'obbligo; un polo congressuale con attrezzature artistico-culturali collegate alle specificità territoriali; un polo

sportivo di riferimento alla realtà urbana e territoriale. Si tratta di nuclei funzionalmente complessi da collocare in maniera strategica nelle maglie della città diffusa. A completamento di questo disegno generale si prevedono spazi diffusi per la ricettività. Questi hanno lo scopo di creare piccoli nuclei nei quali alla realizzazione dei complessi alberghieri di tipologie diverse ed innovative si accompagna la realizzazione di ulteriori aree pubbliche. Per la città archeologica, che costituisce una eccezionale risorsa intorno a cui costruire spazi adeguati rispetto all'importanza mondiale del patrimonio archeologico, risulta necessario rompere la tradizionale e inaccettabile separazione tra il mondo dell'archeologia, chiuso entro il proprio recinto, e il centro urbano, inadeguato sotto il profilo architettonico e delle strutture funzionali: è necessario impostare un progetto di ampio respiro in cui le questioni e i nodi irrisolti siano contestualmente affrontati. Diventa dunque di fondamentale importanza approfondire la questione della sistemazione delle aree di bordo degli scavi archeologici, nonché la realizzazione di servizi e attrezzature che garantiscano l'ampliamento della fruizione pubblica. La proposta è quella di strutturare un sistema di propaggini al nucleo degli scavi, prevedendo nell'area a nord due nuovi ingressi dalle porte storiche connessi al parco agricolo e in quella a sud una passeggiata che rimetta a sistema tutti gli spazi aperti attualmente privi di carattere inglobando la villa comunale. La passeggiata al bordo degli scavi è in stretta relazione con il nuovo sistema di ingressi diffusi previsti agli scavi archeologici per far in modo che la Pompei antica, doppiamente isolata dal resto della città contemporanea dal recinto degli scavi, costruisca un rapporto con le aree a sud e a nord anche attraverso il progetto della stazione di Eisenman. In tal modo è possibile connettere la Pompei contemporanea rispetto al grande oggetto geografico della Pompei antica.

Nella parte settentrionale si lavora sul tema del parco agricolo sviluppato nell'area rurale a nord degli scavi archeologici, un'area sottoposta a vincolo di protezione integrale, per la quale si mira a salvaguardare i valori del paesaggio, riconosciuto come una risorsa, provando a trasformarlo in uno spazio pubblico. Il luogo è di per sé fortemente caratterizzato da rilevanti componenti del paesaggio rurale: una terra fertile arricchita dalla presenza di un corso d'acqua che solca l'area di progetto. La vicinanza agli scavi archeologici rende quest'area ricca di potenzialità per cui si propone di realizzare un nuovo accesso agli scavi dalla porta del Vesuvio e di riqualificare il percorso panoramico che conduce da un lato a Villa dei Misteri, e dal lato opposto, quello che conduce alla porta di Nola, in una condizione molto particolare, nella quale il paesaggio agricolo si rintraccia con quello archeologico.

L'insediamento di Civita-Giuliana diventa parte integrante del parco punto di riferimento per un turismo diverso dal "turismo di rapina", più sostenibile e fortemente legato all'escursionismo Vesuviano.

Ancora il sistema delle connessioni risulta l'ossatura di riferimento per il parco fluviale del Sarno. Successivamente al completamento della bonifica del Sarno e delle sue sponde, la strutturazione di un parco lineare che rimetta a sistema gli elementi urbani e gli spazi aperti che si dispongono lungo il fiume può definire un sistema unitario, partendo proprio dagli spazi aperti e di intersezione, con una strategia applicabile a livello territoriale anche negli altri comuni attraversati dal fiume. E' necessario porre l'attenzione all'area di Moregine, oggetto di un intervento di riqualificazione che vede la progettazione di una nuova stazione della circumvesuviana, che segnerà l'ingresso al parco del lungofiume. Altro punto significativo è quello della Cartiera, l'area dell'ex macello, inserita in un contesto insediativo di particolare interesse in continuità al polverificio borbonico del comune di Scafati.

Le aree meridionali sono invece fortemente caratterizzate dal sistema delle serre. In quest'area , sfruttando la vocazione agricola e produttiva, si prevede la realizzazione del polo florovivaistico a cui si può collegare un più ampio mercato sia aperto che coperto. Una zona commerciale può direttamente essere collegata a quella florovivaistica, anche integrata con un orto botanico e serre sperimentali. Ancora a sud può essere previsto un secondo polo di riferimento costituito da insediamenti artigianali, affiancati da piccole aree commerciali, in cui possono essere collocate strutture mobili temporanee da destinare a funzioni commerciali e spazi aperti attrezzati, collegati da un percorso ciclopedonale. E' prevista la riqualificazione dei piccoli tratti viari incompleti e la connessione di questi attraverso la realizzazione di nuovi tratti orizzontali ai sistemi lineari principali, al fine di conferire un'adeguatezza infrastrutturale all'area, che si presta ad essere un nuovo polo attrattore per il commercio e l'artigianato.